

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 18

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 22.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

DIE EISENBAHN + CHEMIN DE FER

Schweizerische Wochenschrift
für die Interessen des Eisenbahnwesens.



Journal hebdomadaire suisse
pour les intérêts des chemins de fer.

Bd. III.

ZÜRICH, den 5. November 1875.

No. 18.

„Die Eisenbahn“ erscheint jeden Freitag. Correspondenzen und Reclamationen sind an die Redaction, Abonnements und Annoncen an die Expedition zu adressieren.

Abhandlungen und regelmässige Mittheilungen werden angemessen honorirt.

Abonnement. — Schweiz: Fr. 10.— halbjährlich franco durch die ganze Schweiz. Man abonniert bei allen Postämtern u. Buchhandlungen oder direct bei der Expedition.

Ausland: Fr. 12. 50 = 10 Mark halbjährlich. Man abonniert bei allen Postämtern und Buchhandlungen des deutsch-österreichisch. Postvereins, für die übrigen Länder in allen Buchhandlungen oder direct bei Orell Füssli & Co. à Zurich.

Preis der einzelnen Nummer 1 Fr.

Annoncen finden durch die „Eisenbahn“ in den fachmännischen Kreisen des In- und Auslandes die weiteste Verbreitung. Preis der viergespaltenen Zeile 25 cts. = 2 sgr. = 20 Pfennige.

„Le Chemin de fer“ paraît tous les vendredis. On est prié de s'adresser à la Rédaction du journal pour correspondances ou réclamations et au bureau pour abonnements ou annonces.

Les traités et communications régulières seront payées convenablement.

Abonnement. — Suisse: fr. 10.— pour 6 mois franco par toute la Suisse. On s'abonne à tous les bureaux de poste suisses, chez tous les libraires ou chez les éditeurs.

Étranger: fr. 12. 50 pour 6 mois. On s'abonne pour l'Allemagne et l'Autriche chez tous les libraires ou auprès des bureaux de poste, pour les autres pays chez tous les libraires ou chez les éditeurs Orell Füssli & Co. à Zurich.

Prix du numéro 1 Fr.

Les annonces dans notre journal trouvent la plus grande publicité parmi les intéressés en matière de chemin de fer. Prix de la petite ligne 25 cent. = 2 silbergros = 20 pfennige.

INHALT: Beschreibung der schweizerischen Nationalbahn. (Fortsetzung). — Die Concurrenzpläne für ein Kunstmuseum in Bern. — Zum Actiengesetz. — Literatur. — Bundesratsverhandlungen. — Kleinere Mittheilungen. — Unfälle. — Inhalt von Nr. 146 des Iron. — Inhalt von Nr. 45 der Wiener Verkehrszeitung. — Stellenvermittlung. — Anzeigen. —

BESCHREIBUNG der schweizerischen Nationalbahn.

(Correspondenz.— Fortsetzung.)

Von der Thurbrücke aus beginnt die grosse Entwicklung der Linie am rechten Ufer der Thur mit 130/00 nach der Station Ossingen. Die Bahn übersetzt hiebei den Mühlbach mit einem gewölbten Object von 3 Meter Weite und 60 Meter Länge.

Dieses lange Object ist entsprechend der Krümmung des Baches in einem Bogen von 90 Meter Radius als Ziegelgewölbe mit 1, 2 und 3 Ziegelstärken und mit stumpf an einander stossenden Tonnen ausgeführt.

Die Strasse zwischen Andelfingen-Ossingen wird übersetzt mit einem offenen Durchlass, wie die meisten kleinen offenen Objecte der Linie aus unregelmässigem Cycloopenmauerwerk hergestellt.

Von der Station Ossingen aus, welche in 2,5/00 Steigung liegt, steigt die Bahn in östlicher Richtung 111/2—121/2 und 120/00, übersetzt die Strasse von Ossingen nach Stammheim im Niveau und gelangt in den grossen Lohrenthal Einschnitt (12 Meter tief und 1 Kilometer lang), 117,800 Cubicmeter haltend.

Auf eine kurze Strecke geht hier das Tracé auf thurgauisches Gebiet über und kreuzt unter dem sehr spitzen Winkel von 37° die Frauenfeld-Schaffhauser Strasse, für welche eine 44 Meter lange und 5,4 Meter breite Fachwerkbrücke auf eisernen Gitterpfeilern ruhend, erstellt wurde. Von dieser Brücke an, auf eine Länge von 150 Meter wurde der Einschnitt englisch betrieben, theils wegen der Beschaffenheit des Materials, theils wegen Offenerhaltung der Strassencommunication vor beendigtem Strassenbrückenbau, endlich wegen leichterem Abzug des Wassers vom oberen Theile des Einschnittes.

Auf einer Höhe von 468 Meter wird die Wasserscheide erreicht; nach einer Horizontalen von 100 Meter Länge fällt die Linie mit 120/00 nach Waltalingen und nimmt wieder nördliche Richtung, geht horizontal nach Ober- und Unterstammheim und übersetzt den Knotenpunkt der Strassen von Waltalingen und Guntalingen nach Stammheim im Niveau am Anfang der Station Stammheim (435 Meter Meereshöhe).

Mit geringen Erdarbeiten und ziemlich parallel zur Strasse Stammheim-Stein, theils horizontal, theils mit 5°/00 Steigung, umgeht das Tracé den Stammheimer-Berg, übergeht aus dem Canton Zürich in den Canton Thurgau, nach der Hauptstation Etzwiesen (440 Meter Meereshöhe).

Diese ist Abzweig- und Rangirstation für die beiden Bahnen nach Singen und nach Constanz, eventuell auch nach Schaffhausen und mit Locomotiv- und Wagen-Remisen, Wasserstation, und Drehscheibe versehen. Der sumpfige Untergrund machte bedeutende Entwässerungsanlagen nothwendig, und die Fundirung der Hochbauten ziemlich schwierig und kostspielig. Die Feststellung der weiteren Strecke Etzwiesen-Rheinbrücke-Singen erfolgte unter grossen Schwierigkeiten. Zunächst war vom technischen Standpunkte aus ein sehr günstiges Tracé ausgearbeitet worden, welches den Rheinübergang in die Richtung auf Hemmishofen und einer Station nördlich vom Dorfe Hemmishofen bedingte.

Dagegen stand nun eine Klausel, welche die Stadtgemeinde Stein ihrer Actienbeteiligung beigelegt hatte und die dahin geht, dass die Station Hemmishofen zwischen diesem Orte und Stein placirt und von Stein aus eben so gut solle benutzt werden können, wie die linksufrige Station Stein bei Burg, und es wurde hieran auch dann noch festgehalten als die Bahngesellschaft erklärte, dass die Verkehrstaxen von Station Stein nach Singen zu Gunsten der Stadt Stein nicht höher berechnet werden sollen als von Hemmishofen gegen Singen. Die Folge dieser durch eine nämliche Actienbeteiligung unterstützten Ansprüche war die Ausführung des gegenwärtigen Rheinüberganges. Dagegen wurde ein weitergehendes Begehr, den Rheinübergang und damit die Abzweigstation nach Singen in unmittelbarer Nähe von Stein zu legen, mit Rücksicht auf die Concurrenzfähigkeit mit aller Entschiedenheit abgewiesen.

Die Linie fällt von Etzwiesen aus mit 120/00, durchschneidet die Gemeinden Wagenhausen und Rheinklingen und übersetzt den Rhein (Cantonsgrenze Thurgau-Schaffhausen) mit einer eisernen Fachwerksbrücke auf eisernen Pfeilern in einer Höhe von 29,5 Meter über der Rheinsohle.

Die Rheinbrücke (Schwellenhöhe 422,3 Meter) mit ihren 4 Oeffnungen, hat eine Gesamtstützweite von 254,2 Meter = 57,1 + 2 × 70 + 57,1 Meter, und ruht auf 2 Landpfeilern und 3 schmiedeisernen Mittelpfeilern auf Quaderunterbau. Die Höhendifferenz zwischen Schwellenhöhe und dem Auflagquader der Mittelpfeiler beträgt 22,5 Meter, wovon 15,2 Meter auf die schmiedeisenen Pfeiler entfallen. Die beiden Landpfeiler sind in ähnlicher Weise wie die der Thurbrücke construit und auf Beton fundirt, und es erforderte insbesondere der rechte Landpfeiler wegen schlechtem Baugrunde eine tiefe Fundirung. Die Sohle des Betons liegt 27 Meter unter der Schwellenhöhe und es dienen Cementröhren und Sickerungen zur Entwässerung der Fundamentsohle, des Terrains und der Anschüttung. Die Betonschicht des linken Landpfeilers ist 5,2 Meter, die des rechten 8,8 Meter dick. Das Mauerwerk des linken Landpfeilers ist rückwärts treppenförmig, das des rechten hingegen ohne Absatz aufgeführt und beide Landpfeiler sind mit Flügeln und dazwischen befindliches Trockenmauerwerk versehen.

Bei 4,5 Meter Trägerentfernung ist die Breite 6,5 Meter unter dem Auflagergesimse. Die Construction zur Unterstützung der Flügel durch Eisenträger wiederholt sich hier wie bei der Thurbrücke. Verschieden von der Thurbrücke sind die Strompfeiler und die Eisencconstruction der Rheinbrücke. Die Strompfeiler sind an den beiden Schmalseiten halbkreisförmig abgerundet, verjüngen sich nach oben mit 1/20 Anzug, und tragen kräftige Gesimse. Die obere Fläche des Mittelpfeilers liegt 1,5 Meter über der Hochwasserlinie.

Der erste Mittelpfeiler wurde vom linken Rheinufer aus mittelst eines Materialtransportgerüstes in der Brückeaxe, die beiden andern Mittelpfeiler hingegen vom rechten Ufer aus mit Zuhilfenahme einer schiefen Ebene und eines niedrigen, von der Brückeaxe stromaufwärts gelegenen Arbeitsgerüstes betrieben. Beihufs Fundirung der Mittelpfeiler wurden Spundwände und