Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung

Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine

Band: 31/32 (1898)

Heft: 2

Artikel: Mitteilungen über den Bau der Linien Schaffhausen-Eglisau und Thalweil-Zug: Vortrag

Autor: Züblin

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-20779

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: 09.08.2025

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

Mitteilungen über den Bau der Linien Schaffhausen-Eglisau und Thalweil-Zug.

(Vortrag, gehalten am 16. März 1898 von Oberingenieur *Züblin* im Zürcher Ingenieur- und Architektenverein.)

I.

Die Linien Schaffhausen-Eglisau und Thalweil-Zug bilden zur Zeit die kürzeste Verbindung zwischen den Städten von Schaffhausen und Zürich einerseits und der Gotthardroute bezw. der Station Goldau und der Stadt Luzern anderseits. Der Weg von Schaffhausen nach dem Gotthard wird über die zwei neuen Linien um 28,5 *km* kürzer, als über Winterthur-Zürich-Altstetten-Rothkreuz, und die Verbindung Schaffhausen-Luzern wird über Eglisau-Thalweil-Zug um 21 *km*, gegenüber der früheren alten Route, gekürzt. Zürich wird durch die Linie Thalweil-Zug dem Anschluss an die Gotthardbahn in Goldau um 18,5 *km* näher gerückt und nach Luzern beträgt die Abkürzung des Weges von Zürich über Thalweil 11 *km*, gegenüber der Linie über Altstetten.

Die beiden neuen Bahnstrecken wurden daher, weil dem Transitverkehr dienend, als Vollbahnen erbaut und ausgerüstet, wobei für den Oberbau Stahlschienen zu 36 *kg* p. l. *m* mit 16 eisernen Schwellen pro 12 *m* Stoss für Schaffhausen-Eglisau und mit 17 Schwellen für Thalweil-Zug Verwendung fanden.

* * *

Schaffhausen-Eglisau.

Die Linie Schaffhausen-Eglisau (siehe Situation und Längenprofil) hat eine Maximalsteigung von 10 ‰ und einen Minimalradius von 280 *m* bei einer Länge von 20 *km*. Davon entfallen 2 *km* auf die Strecke Schaffhausen-Neuhausen, welche der alten Winterthurerlinie angehört. Der Rest mit 18 *km* entfällt auf die neue Linie Neuhausen-Eglisau.

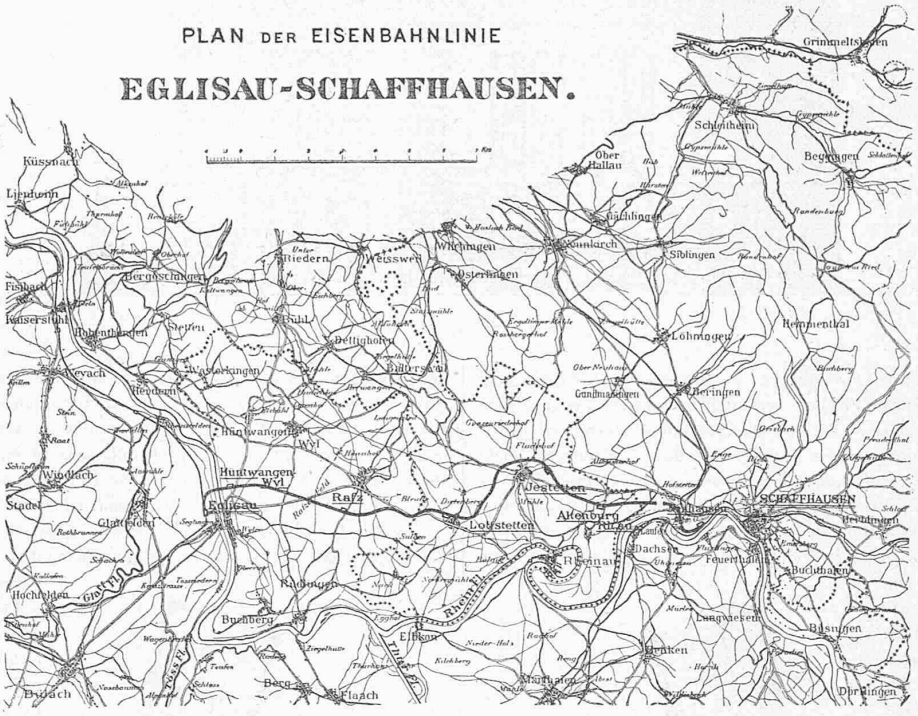
Ein Projekt für doppelspurige Anlage der Bahn zwischen Schaffhausen und Neuhausen ist vorhanden. Die Ausführung desselben wird aber voraussichtlich noch lange auf sich warten lassen, da ein Bedürfnis hiefür sich bis jetzt nicht fühlbar gemacht hat.

Die neue Bahn beginnt in Neuhausen und hat hier die grösste Stationsanlage der ganzen Linie, deren Kosten etwa 500 000 Fr. betragen werden. Von der Station Neuhausen (Höhe 400 *m* ü. M.), die auch dem Verkehr mit der Linie nach Winterthur dient, geht ein Anschlussgeleise mit 23 ‰ Steigung und 140 *m* Minimalradius zu den Fabriken der schweiz. Industriegesellschaft. Auf diesem Geleise findet elektrischer Betrieb mit oberirdischer Zuleitung statt. Die Spannung beträgt 220 Volt und der Motorwagen von 13 *t* Gewicht zieht auf 23 ‰ Steigung noch 43 *t*.

Von Station Neuhausen zweigt die Bahn mit Radius von 280 *m* ab und gelangt durch einen längeren Felseinschnitt in den 143 *m* langen, unter dem jetzigen Areal der schweiz. Industriegesellschaft befindlichen Neuhauser-Tunnel. Was diesen Tunnel betrifft, so sei hier gleich bemerkt, dass der Bau desselben, weil nur in sehr geringer Tiefe unter der Erdoberfläche gelegen, offen betrieben wurde. Die geologische Formation war hiefür sehr günstig, indem der Felsen gerade bis Kämpferhöhe des Gewölbes hinaufreichte. Infolgedessen wurde auf die ganze Tunnelbreite bis zur Tiefe der Kämpferhöhe das Material ausgehoben, dann das Gewölbe hergestellt und hierauf der Sohlenschlitz abgeteuft und die Strosse ausgebrochen. Ueber dem Tunnelgewölbe wurde nach dessen Vollendung das Material wieder eingefüllt und dadurch ein schöner Werkplatz für die Fabrik geschaffen. Diese Bauweise hatte noch den Vorteil, dass beim Sprengen, das nur im Sohlenschlitz und der Strosse stattfand, die in der Nähe befindlichen Gebäude nicht beschädigt wurden.

Der Tunnelbau wurde im August 1896 begonnen und Anfang April 1897, also in acht Monaten, beendigt. Infolge starken Wasserzudranges fand der Betrieb nur von der untern Seite her statt, da der Tunnel in der Steigung von 10 ‰ liegt. Die Baukosten für den Tunnel kamen auf etwa 84 000 Fr., d. h. etwa 600 Fr. p. l. *m* einschl. Portale und Nischen, zu stehen.

Nach Verlassen dieses Tunnels zieht sich die Bahn der zu Rutschungen geneigten Halde des Rheinfallbeckens entlang, führt über den 200 *m* langen Viadukt unterhalb dem Hôtel Schweizerhof, um dann, auf einer etwa 250 *m* langen Stützmauer den 112 *m* langen Fischerhölzlitunnel zu erreichen und damit das Becken beim Rheinfalle wieder zu verlassen.

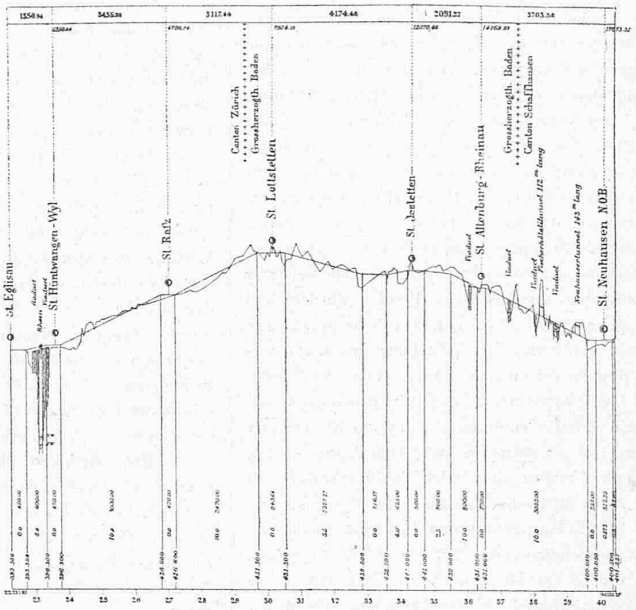


Masstab 1 : 200 000.

Die Ausführung des Fischerhölzlitunnels geschah unter ganz normalen Verhältnissen nach belgischem System. Die Arbeiten begannen im April 1896 und waren Anfang Oktober gleichen Jahres, also binnen sechs Monaten, vollendet. Die Kosten haben p. l. *m* ebenfalls etwa 600 Fr. betragen. Die Bahn gelangt nun vor der Station Altenburg auf badisches Gebiet, wo sie in fortwährender Steigung, mit Ausnahme eines kurzen Gefälles nach Station Jestetten, den Kulminations. punkt auf Station Lottstetten (Kote 451,30) erreicht. Von hier fällt die Bahn wieder mit 10 ‰ bis Hüntwangen, gelangt kurz nach Lottstetten an die schweiz. Grenze, durchquert das Rafzerfeld, wo die Station Rafz angelegt ist und überbrückt schliesslich bei der Station Hüntwangen den Rhein mittels eines 457 *m* langen und 60 *m* hohen Viaduktes, um in die Station Eglisau (Kote 393,3) der Linie Winterthur-Koblenz einzumünden.

Längenprofil der Eisenbahnlinie Eglisau - Schaffhausen.

Masstab für die Längen 1 : 200 000; für die Höhen 1 : 4000.



Distanz von Mitte zu Mitte der Stationen
Entfernung von Eglisau

Pierre du Niton 376,86 *m* über Meer

Distanzen zwischen den Visierbrüchen

Gradienten per Mille

Höhe der Bahn über Meer in Meter
Horizont 250 *m* über Meer
Entfernung von Winterthur in Kilometer
Kurven, Centrum rechts
Gerade
Kurven, Centrum links

| | | |