

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

Autor(en): **Züblin**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **31/32 (1898)**

Heft 2

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-20779>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

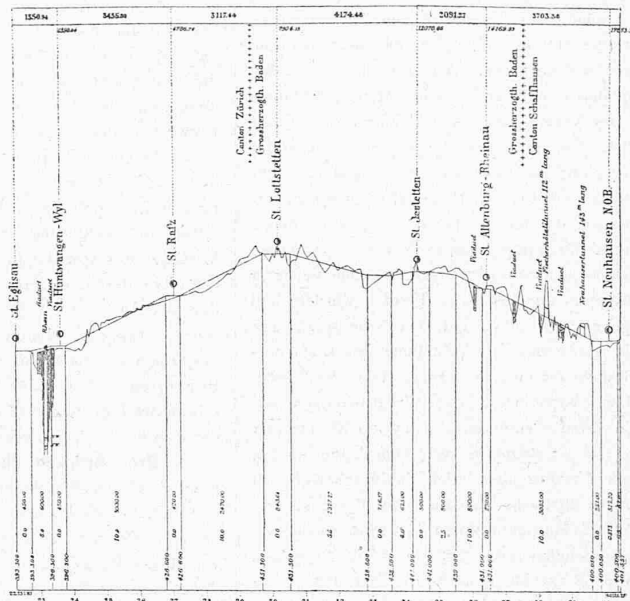
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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 Kulminationspunkt 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-Koblentz einzumünden.

v. Metzsch, des Oberbürgermeisters von Chemnitz u. a. Herr Direktor Peters den Geschäftsbericht, welcher einleitend die erfolgreiche geistige Arbeit und gedeihliche äussere Entwicklung des Vereins hervorhebt. Die Mitgliederzahl des Vereins stieg im Jahre 1897 von 10908 auf 11777; unter den seit der letzten Hauptversammlung gestorbenen 105 Mitgliedern befinden sich Otto H. Mueller sen., ein bahnbrechender Konstrukteur von Dampfmaschinen, Dr. C. Otto, dessen Name mit den Fortschritten der Koksindustrie, besonders mit denjenigen der Gewinnung der Nebenprodukte aufs rühmlichste verknüpft ist, Gustav Diechmann, der das Wunderwerk seiner Zeit, den Hammer «Fritz» in der Krupp'schen Gusstahlfabrik baute und unter dessen Leitung ein grosser Teil der gewaltigen Werke dieser Firma entstanden ist, Karl v. Leibbrand, der verdiente Vorsteher des württembergischen Bauwesens. Die Rechnung des Jahres 1897 schliesst mit einem Betriebsüberschuss von 86565 M. und einem Vermögen von 455863 M. ab. Als ein bedeutender und wohlgeleiteter Schritt in der Entwicklung des Vereins wird die Errichtung des neuen Vereinshauses in

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

Kurven, Centrum links

Länge der Geraden in Meter

Radius in Meter

Bogenlängen in Meter

Summe

10439,24

7744,04

Total 18183,28

Grössere Bauten kamen auf der Linie nur im Rheinfallbecken mit den anschliessenden Tunneln und dem Rutschgebiete, ferner zwischen Hüntwangen und Eglisau mit dem Rheinviadukten vor. Drei kleinere Viadukte befinden sich vor und nach Altenburg, ferner bei Lottstetten. Sie haben eine Länge von je 20—30 m.

Die Gesamtkosten der Linie Neuhausen-Eglisau dürften sich auf etwa 6 300 000 Fr. belaufen. Die Bauzeit hat für sämtliche Bauten und Anlagen der Linie (inklusive Eglisauer-Viadukt) zwei Jahre betragen.

Miscellanea.

Die 39. Hauptversammlung des Vereins deutscher Ingenieure hat vom 5.—9. Juni in Chemnitz bei zahlreicher Beteiligung stattgefunden. In der ersten Sitzung am 6. Juni erstattete nach Ansprachen des Vereinsvorsitzenden, Hrn. Baurat Bissinger-Nürnberg, des sächsischen Staatsministers

Berlin erwähnt, dessen Kosten 637 264 M. betragen. Mit der Ausführung des Denkmals für Alfred Krupp ist bereits der Bildhauer Prof. Herter in Berlin, mit derjenigen des Siemens-Denkmal der Bildhauer Wandschneider in Charlottenburg beauftragt worden. Die Grashof-Denkmalnebst Urkunde haben im verflossenen Jahre die HH. Prof. Dr. C. Linde-München und Geh. Reg.-Rat Prof. A. Riedler-Berlin erhalten. Zum Ehrenmitgliede hat der Verein Herrn Hofrat Dr. Caro in Mannheim ernannt. Dem Geschäftsbericht folgten Vorträge des Herrn Geh. Finanz-Rat Köpcke-Dresden über die neuen Bahnhofsanlagen in Dresden*) und des Herrn Prof. Dr. Kirsch-Chemnitz über «die Theorie der Elasticität und die Bedürfnisse der Festigkeitslehre». Der letztgenannte Vortragende führte, gestützt auf Resultate eigener Versuche aus, dass die rein elastischen Formänderungen nicht ausreichen, um von dem wahren Wesen der Festigkeit eine zutreffende Vorstellung zu geben; nur die Berücksichtigung der bleibenden Formveränderungen ermögliche eine ungezwungene Erklärung der charakteristischen Eigenschaften fester Körper. Unter Heranziehung der Bachschen Versuche

*) S. Schweiz. Bauztg. Bd. XXXI S. 156.