

Sihltalbahn

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **19/20 (1892)**

Heft 6

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-17433>

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.

Sihlthalbahn.

Am 2. dies fand die feierliche Einweihung und am folgenden Tage die Betriebseröffnung der Strecke Selnau-Sihlwald der Sihlthalbahn statt.

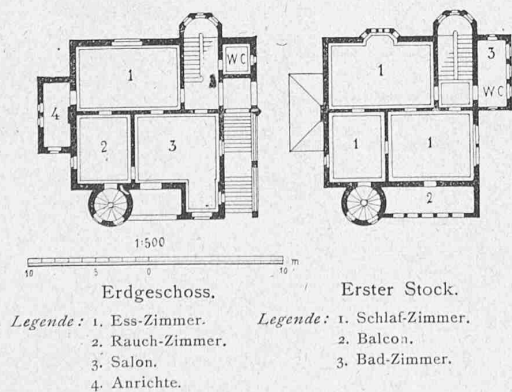
Zu der Einweihungsfeier hatten sich Nachmittags 2 Uhr beim Bahnhof der Uetlibergbahn im Selnau etwa 150 Gäste

Villa Ebeling in Wannsee bei Berlin.

Architekten: Erdmann & Spindler in Berlin.



Perspective nach einer Photographie.



eingefunden, die der schön decorirte Bahnzug nach mehrfachem Aufenthalt an einzelnen Stationen dem Sihlwald entgegenführte. Die Freude über das Erreichen des lang ersehnten Zieles trat, besonders als man sich den reicher bevölkerten industriellen Orten näherte, in augenfälliger Weise zu Tage. Die Industriellen des Thales hatten den Betrieb ihrer Fabriken eingestellt und den Tag als Feiertag erklärt. So kam es, dass von den geschmückten Stätten

der Arbeit sowol, als auch von den Strassenübergängen und Stationen eine festtätlich gekleidete, fröhliche Menschenmenge den thalaufwärts fahrenden Bahnzug mit allen Zeichen der Freude empfing, die in unserem Jahrhundert üblich sind, nämlich mit: Flaggenschmuck und Laubgewinde, frohem Jauchzen, Tücherschwenken, Gesangsvorträgen, Blechmusik, Festjungfrauen und Ehrenwein, Böllerschüsse und Kanonendonner.

Am Bankett im Sihlwald wurde in mehreren Reden auf die vielen Schwierigkeiten hingewiesen, die der Ausführung des Werkes entgegenstanden und die nur durch die ausdauernden, nimmer ermüdenden Anstrengungen der Hauptförderer des Unternehmens, nämlich der Herren Oberst Meister, Schwarzenbach und Strehler beseitigt werden konnten, während andererseits die Hoffnung ausgesprochen wurde, es möchte die Bahn sowohl nach unten als nach oben ihren naturgemässen Anschluss bald finden. Der untere Anschluss, nämlich der mit der N. O. B., ist wegen einiger Expropriationsschwierigkeiten noch nicht möglich, wird jedoch bald erfolgen; der obere, mit der im Bau befindlichen Linie Thalweil-Zug, wird voraussichtlich auch zu Stande kommen.

Die neu eröffnete, etwa 14 km lange Bahn ist normalspurig ausgeführt. Sie verlässt Zürich von dem gegenwärtig im Umbau begriffenen Bahnhof der Uetlibergbahn und benutzt das Geleise derselben bis jenseits der Brücke über die Sihl, wo die Rangirstation Wiedikon angelegt wurde. Von dort aus ist einerseits eine Verbindungsstrecke mit der linksufrigen Zürichseebahn, bzw. mit dem Hauptbahnhof Zürich im Bau, andererseits folgt das Trace dem Laufe der Sihl, überschreitet zuerst den Canal der Papierfabrik vermittelst einer Brücke mit drei Oeffnungen von je 5,8 m und vor der Brunau die Sihl mit einem kontinuierlichen Fachwerkträger mit zwei Oeffnungen von je 30 m. Unmittelbar vor Leimbach wird die Sihl nochmals mit einer Brücke von ähnlichen Abmessungen und gleicher Construction überschritten und von dort an hält sich die Bahn stets am linken Ufer des Flusses.

Bemerkenswerth ist, dass diese normalspurige Eisenbahn auf etwa 5 km Länge als Strassenbahn unter Benutzung der verbreiterten Strasse durchgeführt wurde, während die übrigen 9 km einen eigenen Bahnkörper haben; ferner verdient noch hervorgehoben zu werden die ausgedehnte Verwendung von Cement-Beton, welcher an Stelle des Bruchsteinmauerwerkes trat, indem die Stütz- und Futtermauern, die Widerlager, Gewölbe und Durchlässe aus Beton hergestellt wurden; einzig für die Auflagquader der Brücken wurde Gotthard-Granit verwendet.

Die grösste Steigung der Bahn liegt mit 25‰ auf der Strecke der Uetlibergbahn, eine fernere Steigung von 20‰ befindet sich zwischen Langnau und Sihlwald. Die kleinsten Radien sind auf 150 m bemessen, doch sollen auf dem für den Güterverkehr bestimmten Verbindungsgeleise zwischen dem Rangierbahnhof Wiedikon und der Nordstbahnstation gleichen Namens zwei Curven noch etwas stärker ausgeführt worden sein ($R = 135 m$). Der Oberbau besteht aus 12 m langen, 26 kg pro lfd. m schweren Schienen, die auf 15 Eichenschwellen ruhen. Die Weichen (1:7) sind auf Flusseisenschwellen gelagert. Die Schienenherzstücke haben geschmiedete Stahlspitzen. In Aussicht genommen sind noch verschiedene Zweiggeleise in die neben der Linie befindlichen industriellen Etablissements.

Die Bahn besitzt eine Locomotivremise für fünf Stände nebst Werkstätte auf der Rangierstation Wiedikon und eine solche mit einem Stand im Sihlwald. In Wiedikon ist ferner eine Wagenremise für sechs Stände. Aufnahmsgebäude mit angebautem Güterschuppen haben die Stationen Adlisweil und Langnau. Wasserstationen befinden sich in den Stationen Selnau, Wiedikon (Rangierst.) und Sihlwald.

An Rollmaterial besitzt die Bahn vorläufig 3 Locomotiven, 6 Personenwagen, 16 gedeckte und 10 offene Güterwagen, 3 Steintransport- und einen combinirten Gepäck- und Postwagen. Die Locomotiven wurden von der Schweiz. Locomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur geliefert; die grössere hat drei gekuppelte Achsen und wiegt im Dienst

26,1 t, leer 20,5 t, die beiden kleineren haben zwei gekuppelte Achsen, ein Dienstgewicht von 18,3 t und ein Leergewicht von 14,6 t. Der Wagenpark wurde von der Schweiz. Industriegesellschaft Neuhausen geliefert; die Personenwagen haben 72 Sitzplätze II. und 208 Sitzplätze III. Classe, sie sind mit Dampfheizung, Lenkachsen mit erweiterter Achskistenführung und mit der continuirlichen automatischen Westinghouse-Bremse versehen.

Auf der Rangierstation Wiedikon sind die Hauptweichen und auf den Stationen Adlisweil und Langnau sämmtliche Weichen centralisirt. Stationsdeckungssignale verbunden mit der Weichencentralisation besitzen beide letztgenannten Stationen, sowie Selnau und Wiedikon. Auf allen Stationen und Haltestellen, sowie an den Haupt-Wegübergängen sind Inductionsläutwerke aufgestellt; ferner haben die Stationen: Selnau, Wiedikon (Rangierst.), Brunau, Leimbach, Adlisweil, Langnau und Sihlwald Telephon-Verbindung.

Die Sihlthalbahn erhielt am 27. Juni 1888 die Concession (Bd. XII S. 12); mit dem Bau wurde im Frühjahr 1891 begonnen. Verfasser des zur Ausführung gelangten Entwurfes waren die HH. Locher & Cie. in Zürich, die den Bau im Pauschalaccord ausgeführt haben. Das Concessionsproject ist von Ingenieur A. Ruge aufgestellt worden. Die eisernen Brücken hat die Firma Bosshard & Cie. in Näfels ausgeführt. Bauleitender Ingenieur der Direction war Herr Salomon Pestalozzi, Ingenieur der Unternehmung war zuerst Herr Gysin, später Herr Häusler, Betriebsdirector ist Herr Schreck. Ueber die Anlagekosten fehlen zur Zeit noch genaue Angaben.

Literatur.

Academy Architecture and Annual Architectural Review. Edited by *Alex. Koch*, Architect, London W. C. (58 Theobalds Road).

Seit unserer letzten Besprechung in Bd. XVI Nr. 11 sind von genannter Veröffentlichung wieder zwei Jahreshefte herausgekommen. Wie bekannt, besteht der erste Theil dieser Sammlung jeweils aus der Wiedergabe hervorragender Architekturzeichnungen aus der „Royal Academy Exhibition“, welche jährlich in London stattfindet, während der zweite, die „Annual Architectural Review“, Entwürfe oder ausgeführte Werke bedeutender Architekten des Continents enthält. Durch diese Eintheilung ergibt sich von selbst, dass die erste Hälfte des Heftes jeweils Vorbilder enthält, wie auf dem britischen Inselreiche gebaut wird, während die zweite Hälfte die uns näher liegende Architektur des Continents zur Anschauung bringt. Für den Fachmann ist beides gleich interessant; ja wir möchten sagen, dass Vielen, denen die bauliche Entwicklung der grossen Städte Englands, mit ihren grossartigen Monumentalbauten einerseits und ihren comfortabel eingerichteten Villen andererseits, weniger bekannt ist, die erste Hälfte die grössere Anregung bietet.

Auf eine Aufzählung der hauptsächlichsten Darstellungen beider Hefte glauben wir um so eher verzichten zu dürfen, als anzunehmen ist, die grössere Zahl unserer künstlerisch gebildeten Leser kenne wenigstens das 1891er Heft bereits aus eigener Anschauung. Um jedoch Solchen, welchen die Koch'sche Veröffentlichung noch unbekannt sein sollte, Gelegenheit zu bieten, sich über die Art der Darstellung ein Urtheil zu bilden, haben wir im Einverständnis mit dem Verfasser in unsere heutige und letzte Nummer, ähnlich wie dies vor drei Jahren (Bd. XIV Nr. 1) geschehen ist, einige Abbildungen aufgenommen.

Damals hatten wir unsere Auswahl ausschliesslich auf den ersten Theil beschränkt, dies Mal soll nun der zweite Theil ausschliesslich zur Geltung kommen. Eine Vergleichung früherer Hefte mit dem neuesten, vierten, zeigt, wie bedeutend die Darstellungsweise gewonnen hat und wie sehr der Verfasser bestrebt war einerseits durch eine sorgfältige Auswahl der Originale, andererseits durch eine auf der Höhe unserer modernen Reproductionsmethoden stehende Wiedergabe derselben, die Sammlung künstlerisch immer höher zu stellen. So darf beispielsweise die auf Seite 29 unserer letzten Nummer wiedergegebene Architekturzeichnung von Professor Brochies (nicht Borchies) als eine Leistung ersten Ranges im sogenannten Meisenbach-Verfahren bezeichnet werden, die sich kühn neben jeden Lichtdruck stellen darf. Auch die Villa Schönthan auf Seite 28 und die in heutiger Nummer dargestellten Nachbildungen von Photographien nach der Natur sind Erzeugnisse, die der artistischen Anstalt von Angerer & Göschl alle Ehre machen.

Vor zwei Jahren hatten wir uns erlaubt, an einigen Bildern eine gewiss nicht unberechtigte Kritik zu üben. Es ist uns nun eine Genugthuung, heute sagen zu können, dass wir in der vorliegenden neuesten Sammlung auch nicht eine einzelne Darstellung namhaft machen könnten, die als schlecht oder verfehlt zu bezeichnen wäre und das will bei einer so reichhaltigen, 174 Seiten umfassenden Auswahl von Bildern viel sagen. Giebt es doch Veröffentlichungen ähnlicher Art, die mit viel grösserer Präention auftreten, von denen solches nicht behauptet werden könnte.

Was den Koch'schen Jahreshften rasch zu ihrer grossen Beliebtheit und entsprechenden Verbreitung verholfen hat, ist neben dem sehr bequemen und handlichen Format der fast unglücklich billige Preis derselben. Denn für 5 bzw. 4½ Fr. eine Sammlung von über 200 guten Darstellungen aus dem Gebiete der Architektur und Sculptur zu bieten, das hat bis anhin noch Keiner unternommen, ausser unser Colleague, Herr Alex. Koch in London und Zürich.

Cours d'Electricité industrielle. Quinze conférences, par *A. Palaz*, professeur d'électricité industrielle à l'Université de Lausanne. Lausanne, F. Rouge, 1892.

Seitdem die industrielle Verwendung der Electricität einen so rapiden Aufschwung genommen, sieht sich mancher Ingenieur der Nothwendigkeit gegenüber, sich mit diesem Gebiete mehr bekannt zu machen, als es ihm zu seiner Studienzeit möglich war, da man der Electrotechnik noch keine so grosse Aufmerksamkeit widmete, bezw. deren schüchternen, in die Physik verwiesenen Anfängen keine so allgemeine Bedeutung für die Maschinenteknik und das Ingenieurwesen überhaupt beimesen konnte wie der heutigen electricischen Technik. Das Nachholen dieses Versäumten ist aber selbst für den technisch Gebildeten nicht so leicht, trotz der Unmasse der auf den Markt geworfenen electrotechnischen Literatur. Setzt sich doch der Gewalthaufe derselben aus mehr als nur „populären“ Bilderbüchern zusammen, nur berechnet auf die Wundersucht des grossen Publikums. Andererseits aber ist es dem in der Praxis stehenden Techniker wiederum zumeist nicht möglich, eines der bestehenden guten, aber dickleibigen theoretischen Bücher über Magnetismus und Electricität durchzuarbeiten, und hernach den Faden zu finden, der von da hinüberleitet zu den practischen Nutzenwendungen. Wol besteht eine Anzahl recht guter Hand- oder Nachschlagebücher, die sozusagen für jedes unbekanntes Ding aus der Electrotechnik die Definition und Nutzenwendung mit wissenschaftlicher Schärfe liefern, allein, wie es nicht anders sein kann: eine solche aus dem Zusammenhang herausgegriffene Antwort kann meist doch keine Klarheit liefern. Da hilft eben nur ein eigentlicher *Cursus* in der Electrotechnik, den Verhältnissen angemessen knapp, aber im Zusammenhang gehalten und für späteres Nachschlagen fixirt. Einen solchen Curs bildet das vorliegende Buch. Es ist die Reproduction einer Serie von 15 Vorträgen, welche der Verfasser einem Collegium von Bahningenieuren gehalten, und es ist verdankenswerth, dass er diese Vorträge, auf den dringenden Wunsch einiger Hörer, vorläufig wenigstens in autographischem Druck festgehalten hat. Er wird damit Manchem dienen, der keine Gelegenheit hat, derartige Vorträge anzuhören. Der Verfasser behandelt in der Einleitung richtigerweise das zum Verständniss der heutigen Electrotechnik durchaus nothwendige *absolute Masssystem*, das für den Techniker eigentlich erst durch die Entwicklung der Electrotechnik so recht in den Studienplan eingedrungen ist. In zwei ersten Capiteln werden sodann die Grundgesetze des *Magnetismus* und des *electricischen Stroms* besprochen, die dabei in Betracht kommenden physikalischen Grössen definit und ihre Wechselbeziehungen in einfacher, doch klarer und wissenschaftlicher Weise erörtert. Das folgende Capitel, speciell der *Magnetisirung* mit besonderer Rücksicht auf die *Maschinenconstruction* gewidmet, hat uns namentlich dadurch angesprochen, dass es die Beziehungen und Bezeichnungen der verschiedenen bei der Magnetisirung in Betracht fallenden Functionen und Constanten sehr klar hervorhebt und auseinanderhält, von denen in der einschlägigen Fachliteratur je nach Nationalität und Liebhaberei der Eine lieber mit der, der Andere lieber mit der andern Grösse rechnet, wodurch bei dem mit der Sache nicht à fond Vertrauten oft falsche Begriffe entstehen. Nachdem in einem vierten Capitel mit einer einfachen Theorie der *Induction* die Grundlage zu den zwei folgenden Abschnitten gelegt, behandeln diese die *Erzeugung der Electricität aus mechanischer Energie in Gleichstrom- und Wechselstrommaschinen*, unter Anschluss eines Capitels über die *Wechselstromtransformatoren*. Neben der Erläuterung der Principien wird hier stets, auch an Hand zahlreicher Illustrationen, auf die practischen Ausführungen und deren leitende Gesichtspunkte hingewiesen. In gleicher Weise behandelt der achte Abschnitt die *Electro-*