

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 1 (1874)
Heft: 1

Artikel: Winterthur-Singen-Kreuzlingen
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1907>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 31.03.2025

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

ligne de Saint-Denis à Creil, par Chantilly, c'est-à-dire sur un parcours de 45 kilomètres, divisé en onze sections et desservi par douze postes.

C'est grâce à ce système qu'il a été possible de faire partir les trains de voyageur à cinq minutes d'intervalle l'un de l'autre. (Journal officiel.)

* * *

Eisenbahn-Schmieröle. Seit die amerikanischen Mineralöle auf europäischen Bahnen gebraucht werden, hat man die Erfahrung gemacht, dass Achsen, welche ausschliesslich mit Rüböl geschmiert waren und denen man auf Uebergangsstationen Mineralöl zusetzte, stets warm liefen. Diesem Uebelstand ist neuerdings durch ein Mischöl abgeholfen worden, das von Frankfurt a. M. aus in den Handel gelangt. Es besteht dasselbe nämlich aus einer Mischung von bestem Rüböl mit einem anerkannt ausgezeichneten Mineralöl, dem sog. Eclipse Oil, welches letztere für sich in Amerika für Schnell- und Courierzüge viel gebraucht wird. Die uns hierüber zur Verfügung stehenden Zeugnisse lauten ausserordentlich günstig. Lieferanten sind die Herren Wirth, Kühner & Co. in Frankfurt a. Main, welche ausser dem genannten noch eine Anzahl anderer, an der Weltausstellung in Wien von der Jury der Gruppe IV (chemische Industrie) sämtlich mit der Verdienst-Medaille ausgezeichneten Schmieröle liefern.

* * *

Concessionen. Schweiz. Die Bundesversammlung hat folgenden neuen Eisenbahn-Unternehmungen die Concession erteilt: 1) Wohlen-Bremgarten, 7,2 Kilometer (Concessionäre: Nordostbahn, Centralbahn, Einwohnergemeinde Bremgarten); 2) Zürichsee-Gothard-Bahn: Rapperswil-Brunnen, 47,82 Kilom. und Brunnen-Rothkreuz (Station der Linie Zürich-Luzern), 33 1/2 Kilometer (Concessionär: Gründungsgesellschaft); 3) Mendrisio-Monte Generoso, 12 1/2 Kilometer, 14 % Maximalsteigung, Spurweite 1 m.; ahnradsystem (Concessionärin: Internationale Gesellschaft für Bergbahnen).

Näheres über die Trace's in einer folgenden Nummer.

* * *

Winterthur-Singen-Kreuzlingen. Gültige Mittheilung der Direction der Eisenbahnunternehmung Winterthur-Singen-Kreuzlingen setzt uns in den Stand, über die Fortschritte des Unterbaues dieser Bahn unsern Lesern folgende Notizen geben zu können:

„Die Bauausführung begann am Untersee und bei Ossingen im Februar, ohne dass sie während der ersten zwei Monate der Bauperiode (Februar und März) gerade erhebliche Dimensionen annahm. Auch im April und namentlich im Mai trat die hie und da durchaus nicht günstige Witterung störend dazwischen.

Auf der I. Section steht gegenwärtig die Strecke von Oberwinterthur bis Eschlikon im Bau; die zweite Section (Eschlikon-Stammheim) ist überall in Angriff genommen; von der dritten (Stammheim-Etzweilen-Mammern und Etzweilen-Singen) ist in Ausführung Stammheim-Etzweilen-Mammern und Etzweilen-Rhein-Hemmishofen; die vierte und fünfte Section endlich (Mammern-Mannenbach und Mannenbach-Constanz-Kreuzlingen) sind überall in Angriff genommen. Hemmishofen-Singen wird im Monat Juli folgen, nachdem nun die bisher noch ausgestandene Tracegenehmigung ab Seite der badischen Behörden eingelangt ist; Oberwinterthur-Winterthur muss warten, bis über die Anschlussverhältnisse in Winterthur mit der Nordostbahndirection abgeschlossen sein wird.

Mit Ausnahme der Strecken in den Gemarkungen Winterthur, Oberwinterthur, Ramsen und Rielasingen sind die Expropriationsverhandlungen im Wesentlichen erledigt, und es haben die Auszahlungen an die Grundbesitzer ziemlich überall stattgefunden. Dabei haben wir die übrigens allerorts hervortretende unangenehme Erfahrung gemacht, dass die Flächenaufnahmen durch die Geometer wiederholten Correcturen unterzogen werden mussten, sei es, weil die Vermarkungen der einzelnen Grundstücke mangelhaft waren, sei es, dass kleinere Aenderungen im Bahnbedarf unausweichlich waren. Die darüber mit den Expropriaten zu Tag tretenden Differenzen gehören zu den erheblichen Unannehmlichkeiten der Verwaltung, trotzdem dass die Grundbesitzer in der Regel der Erwägung sich nicht verschliessen, dass da weder jener noch der Bauleitung grosse Vorwürfe gemacht werden können.

Das gegenwärtig ab Seite der Gesellschaft beim Bau verwendete Aufsichtspersonal besteht aus dem Oberingenieur, einem Adjuncten desselben, vier Sectionsingenieuren und elf Assistenten; der Unterbau ist auf der I. und II. Section an die Unternehmer Herren Cless und Teyber (Wohnsitz Andelfingen), auf der III. Section an Herrn J. Coële (Sitz in Stein) und auf der IV. und V. Section an die Herren Hemling und Stracka (in Steckborn) vergeben.

Das Material für den Oberbau (Schienen, Kleinmaterial und Schwellen) ist zum grössern Theil bereits auf den Lagerplätzen oder auf dem Transport zu denselben. Das Legen des Oberbaues wird von den Uebernehmern des Unterbaues besorgt werden.

Die Hochbauten sind zum grössern Theil in Accord gegeben; für einige Stationen wird Regiebau angeordnet werden müssen, da Uebernehmer zu annehmbaren Preisen sich nicht finden. Diese Bauten beginnen gegenwärtig überall.

Von dem Betriebsmaterial sind 9 Locomotiven bei der schweiz. Locomotivfabrik in Winterthur, ca. 20 Wagen I. und II. und gemischter I/II. und II/III. Classe bei der schweizerischen Industriegesellschaft in Neuhausen, 30 Wagen III. Classe und 150 Güterwagen bei der Maschinenfabrik und Giesserei in Kirchheim bestellt worden.

Die grosse Brücke über die Thur (330 m. lang und 45 m. hoch) haben Gebrüder Decker & Co. in Cannstadt, und die Rheinbrücke (180 m. lang und 15 m. hoch) Cail & Co. in Paris übernommen; die kleineren Brücken sind an die Fabrik Kirchheim begeben, welche zum grössten Theil auch die Bahnausrüstung in Wasserstationen, Drehscheiben, Weichen u. dgl. besorgt, während einige weniger bedeutende Sachen aus dieser Kategorie auch der Industriegesellschaft in Neuhausen, dem Bochumer Verein u. a. übertragen wurden.

Alle Verträge sind ohne Ausnahme für Inbetriebsetzung der ganzen Bahn auf 1. Juli 1875 abgeschlossen und dürfen wir uns der Erwartung hingeben, dass ohne grosse Unglücksfälle dieser Termin kann inne gehalten werden.“

In den Monaten April und Mai hat sich die Bauausführung auf folgende procentuale Ansätze erhoben:

	Section				
	I.	II.	III.	IV.	V.
April.	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Erdarbeiten ...	1,5	13,3	16	38,9	20,7
Thurbrücke ...	—	16,6	—	—	—
Durchlässe und Durchfahrten ...	—	11	3,2	11,1	14,7
Strassen- und Wegbauten ...	—	—	—	3,7	—
Stütz- und Futtermauern ...	—	—	—	2	1
Fluss- und Uferbauten ...	—	—	—	35,9	27,8
Mai.					
Erdarbeiten ...	4,3	22,7	27,2	54,1	21,2
Durchlässe ...	2,8	22,9	16,4	19,8	14,7
Brücken ...	—	31	—	—	—
Fluss- und Uferschutzbauten ...	—	16,4	—	51,5	27,8
Wegbauten ...	—	—	5,7	3,7	—
Bettung ...	—	—	2,9	—	—
Stütz- und Futtermauern ...	—	—	—	9,7	9,6

Ausweis über den Stand der Arbeiten und des Betriebsmaterials pro Mai 1874.

Strecke.	Auf der Baustrecke stehen in Verwendung:						Ergebniss des Baufortschritts nach Procenten		
	Tagelöhner	Professionisten	Pferde	Karren	Rollwagen	Dampfmaschinen.	Rollbahnen	Unterbau	Gelegter Oberbau
Section I/II. Profil 0—272+20	850	94	42	60	64	1	3730	20,4	—
Section III. Profil 272+20—441+15 0—76+30	390	55	14	50	45	—	1800	8,3	—
Section IV. Profil 76+30—191	120	20	10	20	24	—	2500	29,2	—
Section V. Profil 191—296	104	7	12	27	11	—	500	18,0	—
Zusammen	1464	176	78	157	144	1	8530	—	—

Material-Vorräthe: I. und II. Section: Kalk 600 Ctr., Cement 4000 Ctr., Bruchstein 450 CM., Quader 80 CM., Piloten 300 lfd. Meter, Cementrohre 90 lfd. Meter. III. Section: Bruchstein 140 CM., Quader 20 CM., Cementrohre 90 lfd. M., Cement 90 Ctr. IV. Section: Bruchstein 600 CM., Quader 50 CM., Kalk 100 Centner. V. Section: Bruchstein 890 Cubikmeter.

Anmerkung. Bei Berechnung des Baufortschrittes nach Procenten ist der Gesamt-Voranschlag für Unterbau in Rechnung gebracht. Hienach wird namentlich die Leistung in Section III sehr gedrückt, da die Strecke Etzweilen-Singen noch nicht in Angriff war. Die Leistungen nach den einzelnen Abtheilungen des Unterbaues sind in den Berichten zu den Abschlag-zahlungen enthalten.

* * *

Neue Linien. Schweiz. I. Am 29. April 1874 Eröffnung der Jura-Bern-Eisenbahn (engeres Netz).

II. Am 1. Juni Eröffnung der Strecke Cheseaux-Echallens als zweiten Theiles der Linie Lausanne-Echallens; Spurweite 1 m., Länge 15 Kilometer, Fahrzeit 50 Min. Fahrpreise I. Cl. Fr. 1. 45 Cts., in II. Cl. Fr. 1. —. (Näheres über diese erste schweizerische Schmalspurbahn in einer folgenden Nummer).

III. Am 31. Mai. Eröffnung einer Pferdebahn vom Bahnhof Freiburg bis zum Restaurant am See.

IV. Am 23. Juni. Eröffnung der Südbahnstrecke Rupperts- wyl-Wohlen.

* * *

Jura-Bern. Diese neue Bahn, deren Eröffnung oben erwähnt wurde, umfasst die Stationen Biel, Reuchenette (8,290 K.), Soneboz (14,541 K.), Corgémont (16,474 K.), Cortébert (19,374), Courtelary (22,727 K.), Villeret (26,890 K.), St. Imier (28,645 K.), Sonvillier (31,428 K.), Renan (35,290 K.), Convers (42,374 K.) und Chaux-de-Fonds (45,952 K.); dazu die Strecke Soneboz-Tavannes (6,893 K.). Zur Bildung der Betriebskilometer werden die Bruchtheile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet. Zugleich übernahm die Jura-Bern-Eisenbahngesellschaft den Betrieb der Staatsbahnstrecken Biel-Neuenstadt (15,088 K.), Biel-Bern und Bern-Langnau, zusammen 71,589 (darin inbegriffen die Centralbahnstrecken Zollikofen-Bern und Bern-Gümlingen mit zusammen 15,288 Kilom.).

Die Maximalsteigung beträgt 25 ‰; der Minimal-Radius der Curven 270 m. in freier Bahn, 180 m. in den Bahnhöfen.

Aus dem am 1. Juni in Kraft getretenen Fahrtenplan heben wir Folgendes heraus:

Zwischen Chaux-de-Fonds und Biel verkehren vier Züge mit drei Wagenklassen (Fahrzeit zwischen Chaux-de-Fonds und Biel 2 St. 5 M. thalwärts und 2 St. 30 M. bergwärts) und ein gemischter Zug mit II. und III. Classe; zwischen Biel und Bern 6 Züge, darunter ein Schnellzug mit I. und II. Classe (Fahrzeit der Personenzüge 1 St. 20 M.). In Biel ist bei vier Zügen für gegenseitigen Anschluss gesorgt.

Zwischen Soneboz und Tavannes verkehren in jeder Richtung täglich 6 Züge mit allen drei Wagenklassen; die Bergfahrt nimmt 20 Min., die Thalfahrt 15 M. in Anspruch. In Tavannes finden sich Postanschlüsse nach Delémont (fünfmal), Porrentruy (viermal), Seignelégier (dreimal).

Zwischen Bern und Langnau gehen 4 Züge in jeder Richtung, darunter einer mit Waaren. Leider konnten der wichtigeren Anschlüsse mit der Olten-Freiburger-Linie wegen für die Linie Bern-Langnau keine günstigen Anschlüsse an die Chaux-de-Fonds-Berner-Linie erzielt werden.

Das Stück Biel-Neuenstadt gehört in die grosse Verbindungs- linie der Ost- und Westschweiz und gehen in derselben nach jeder Richtung täglich 8 Züge mit Anschlüssen über Neuenburg nach Genf und Paris, und ostwärts über Biel und Olten nach Basel, Zürich und Luzern.

Adresse der Direction:

1) für den Bau: Direction des chemins de fer du Jura-Bernois, à Bienne;

2) für den Betrieb: Direction de l'exploitation des chemins de fer Jura-Berne, à Berne.

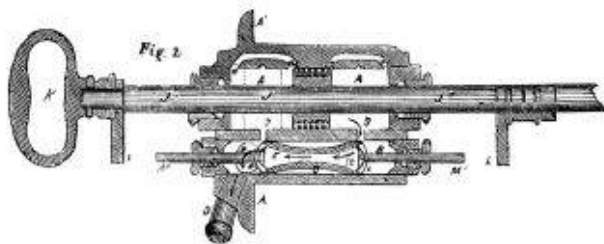
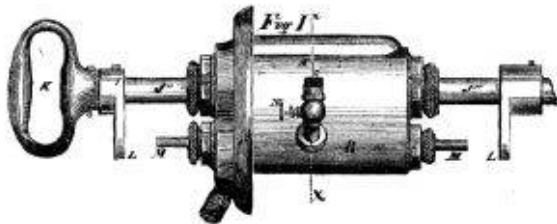
Die Gesellschaftsbehörden und Beamten in nächster Nummer.

* * *

Neue Projecte. Schweiz. Die Herren Gebrüder Brunner & Cie. in Winterthur haben beim h. Bundesrathe ein Conces- sionsgesuch für eine Dampf-Omnibusbahn von Zürich nach Höngg von 1 m. Spurweite (Hirschengraben, Unterstrass, Wip- kingen, Waid, alte Trotte, Höngg) eingegeben. Näheres in einer folgenden Nummer.

* * *

Läuten mittelst Dampf. Alle amerikanischen Locomotiven sind bekanntlich mit grossen Signalglocken ausgestattet, welche in der neuesten Zeit mittelst Dampf bewegt werden. In den Fällen, wo in unsern Verhältnissen der fahrenden Locomotive eine Signalglocke beigelegt werden muss oder sollte (bei Bauten, Strassenbahnen, Localbahnen etc.), dürfte sich eine solche Vor- richtung sehr empfehlen. Die Einrichtung ist aus den bei- gefügten Zeichnungen (Fig 1 u. 2) ersichtlich.



Die Buchstaben haben folgende Bedeutung:

- A Dampfeylinder.
- B Ventilstange.
- E Steuerungsventil, welches durch die an der kleinen Kolbenstange befestigten Anschläge LL verstellt wird.
- Der Dampf strömt bei C ein, geht durch das Ventil E und durch eine der Oeffnungen G, drückt auf den Kolben I, von dessen anderer Seite der verbrauchte Dampf durch D ausströmt.
- HH sind eingegossene Kanäle durch welche Luft und Dampf am Ende des Kolbenhubes ausgepresst wird, um die Bewegung auszugleichen.

In New-York (West Steam Bell-Ringer Company, E. Simmonds, General-Agent, 349 Broadway) kostet dieser Apparat 35 Dollars.

* * *

Locomotivfabrik Winterthur. Neue Locomotiven. Das Oesterr. Centralblatt enthält folgende Notiz: Am 8. April fand die technisch-polizeiliche Prüfung der für die Kronprinz-Rudolf- Bahn bestimmten drei Lastzugslocomotiven „Terglou“ Nr. 110, „Mangart“ Nr. 112 und „Drau“ Nr. 114 statt. Die Locomotiven sind in der schweizerischen Locomotivfabrik in Winterthur ge- baut und tragen die Fabriknummern 21, 22 und 23. Die drei Locomotiven sind nach dem System Krauss construirte Tender- Maschinen. Der Kessel ruht, mittelst eines nach Innen der Räder gelegenen Rahmenkastens, welcher das Speisewasser ent- hält, auf drei unter einander verkuppelten, vor der Feuerbüchse liegenden Achsen, von denen die mittlere die Triebachse ist. Die Cylinder liegen horizontal und ebenso wie die Heusinger'sche Steuerung aussen. Das hintere Kuppelradpaar und das Trieb- radpaar sind zu jeder Seite der Locomotive einseitig mittelst einer Spindelbremse und gusseisernen Bremsklötzen zu bremsen. Bei- derseits der Feuerbüchse befinden sich die Behälter zur Auf- nahme des Brennstoffes. Die Entfernung der Kuppelachsen von der Triebachse beträgt 1,580 Meter, der Durchmesser der Räder gleichmässig 1,182 Meter und die grösste Breite der Maschine 2,841 Meter. Die Probefahrten wurden im Beisein des k. k. General- Commissärs Glück mit den Locomotiven „Terglou“ und „Mangart“ auf der 7,59 Kilometer langen Strecke Knittelfeld-Zeltweg und mit der Locomotive „Drau“ auf der 22,39 Kilometer langen Strecke St. Michael-Knittelfeld vorgenommen. Die hierbei erreichte durch- schnittliche und Maximalgeschwindigkeit betrug bei der Loco- motive „Terglou“ 37,9 und 45,5, „Mangart“ 40,2 und 44,7, „Drau“ 36,4 und 47,0 Kilometer per Zeitstunde. — Am 30. April fand die Prüfung der für dieselbe Bahn bestimmten Lastzugsmaschinen „Buchstein“ Nr. 116 und „Raibl“ Nr. 118, Fabriknummern 24 und 25, System Krauss und gleiche Construction und Dimen- sionen wie die oben beschriebenen, auf der 7,59 Kilometer langen Strecke Knittelfeld-Zeltweg statt. Durchschnittliche und grösste Geschwindigkeit per Zeitstunde: mit der Maschine „Buchstein“ 39,8 und 45,5 Kilometer, mit der Maschine „Raibl“ 41,7 und 49,3 Kilometer.