

Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1952)

Heft: 4

Artikel: Von der WEB zur SOB : aus der Geschichte der Einsiedler Eisenbahn

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-775083>

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: 14.03.2025

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

VON DER WEB ZUR SOB

Aus der Geschichte der Einsiedler Eisenbahn

Seit 75 Jahren fährt die Eisenbahn von Wädenswil am Ufer des Zürichsees zur Klosterstadt Einsiedeln hinauf. Am 1. Mai 1877 pustete zum erstenmal ein fahrplanmäßiger Zug über die lange Steigungsstrecke, auf welcher ein Höhenunterschied von rund 450 Metern zwischen den beiden Linienendpunkten bewältigt wird. In dem Zeitabschnitt, der die Gegenwart von jenem Moment trennt, sind Stürme und Sonnentage, Perioden der Sorge und des tatendurstigen Aufbaues in fast überreichem Wechsel über die Bahn hinweggezogen, und der Reisende ahnt selten die bunte Geschichte dieser Verkehrsstraße, die aus der lachenden Weite des Zürichbietes in die ernstverhaltenen Talgründe der Schwy-

Rechts: Einfahrt in den modernisierten Kopfbahnhof von Einsiedeln.

A droite: Arrivée dans la gare modernisée de Einsiedeln.

Rechts: Schnittige elektrische Triebwagen bewältigen einen umfangreichen Teil des gut ausgebauten Fahrplans der Südostbahn.

A droite: Une grande partie de l'horaire du chemin de fer du sud-est est desservie par d'élégantes locomotrices électriques.

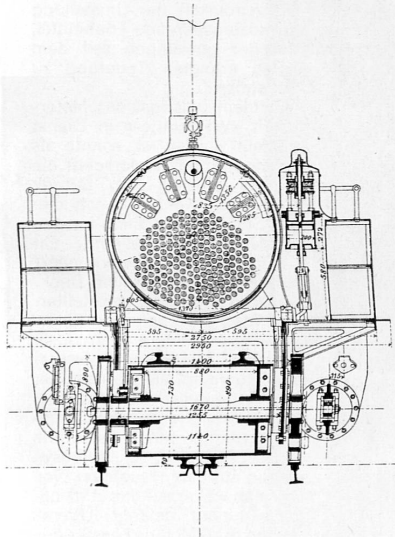
Rechts: Beim Eintritt ins weite Hochtal von Einsiedeln fesselt der wuchtige Klotz des Großen Mythen den Blickhintergrund.

A droite: En entrant dans la large vallée de Einsiedeln, on aperçoit l'imposant Gd.-Mythen qui se dresse à l'arrière-plan.

Rechts: Auf der Steilrampe vom Zürichsee ins obere Sihltal. Blick auf Richterswil.

A droite: En montant du lac de Zurich dans la vallée d'Einsiedeln, vue sur Richterswil.

Photos: Schwabe

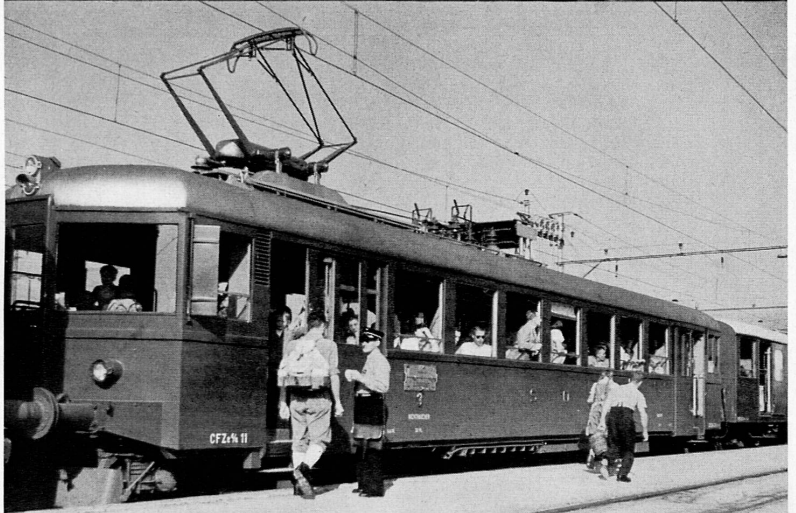


Oben: Schnitt durch die nach dem Zahnradsystem Wetli gebaute erste Lokomotive der Wädenswil-Einsiedeln-Bahn.

Ci-dessus: Profil de la première locomotive du chemin de fer de Wädenswil-Einsiedeln, construite selon le système à crémaillère de Wetli.

zer Voralpen, aus der weltlichen Anmut der Nordschweiz zum ragenden Haus der schwarzen Muttergottes führt.

Der Pilgerverkehr hat unbestreitbar den ersten Anlaß zum Bahnbau gegeben. Das Kloster wird seit Jahrhunderten nicht nur aus der Schweiz, sondern auch weit vom Ausland her aufgesucht. Zumal seit dem Aufstau des Sihlsees, dessen blaue Wasserfläche gleich einem leuchtenden Spiegel in-



mitten dunkler Waldhöhen liegt und die etwas melancholische Geschlossenheit der Gegend löst und aufheitert, hat nun auch der Ausflugtourismus sich in wachsendem Maß dem Einsiedler Hochland zugewandt. Schließlich ist das Gebiet mit seinen vorzüglichen Schneeverhältnissen, seinem Sonnenreichtum und seinen zahlreichen guten Gasthöfen dank seinen häufigen und raschen Bahnverbindungen mit der nahen Großstadt Zürich in den letzten Jahren zu einem Wintersportparadies ersten Ranges geworden.

Die Bahnlinie von Wädenswil nach Einsiedeln weist außerordentlich schwierige Betriebsverhältnisse auf, indem sie auf weiten Strecken um 50 Promille, also um fast das Doppelte der Gotthardbahn ansteigt und deshalb außer der Uetlibergbahn die steilste normalspurige Eisenbahnanlage der Schweiz darstellt, deren Neigungen mit gewöhnlicher Adhäsion, also ohne Zuhilfenahme des Zahnradsystems, bezwungen werden.



Oben: Die Zahnwalzenstange nach dem System Wetli (1876).

Ci-dessus: Détail du système à crémaillère de Wetli (1876).

Photos: ATP, Laubacher

Zur Zeit des Bahnbaues in den siebziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts glaubte man denn auch nicht, ohne künstliche Hilfsmittel einen Zug auf die Höhe des obern Sihltals zu bringen. Der Zürcher Kantonsingenieur Wetli entwarf ein neuartiges Bergbahngeleise mit pfeilförmigen Stütz-Mittelschienen, in welche die Lokomotiven mit mächtigen Schraubenwalzen eingriffen. Diese Erfindung, der verschiedene Vorzüge gegenüber dem wenige Jahre zuvor auf der Rigibahn zum erstenmal angewandten Riggenbachschen Zahnradsystem nachgerühmt wurden, wurde zwischen Wädenswil und Biberbrücke eingebaut. Anlässlich einer Probefahrt vor der eigentlichen

Fortsetzung Seite XII



Links: Das Äußere und der gefällige Zweitklass-Restaurationsraum des neuen Motorschiffes «Titlis» der Vierwaldstättersee-Flottille.

A gauche: Le nouveau bateau à moteur «Titlis» de la flottille du lac des Quatre-Cantons et son élégant restaurant II^e classe.

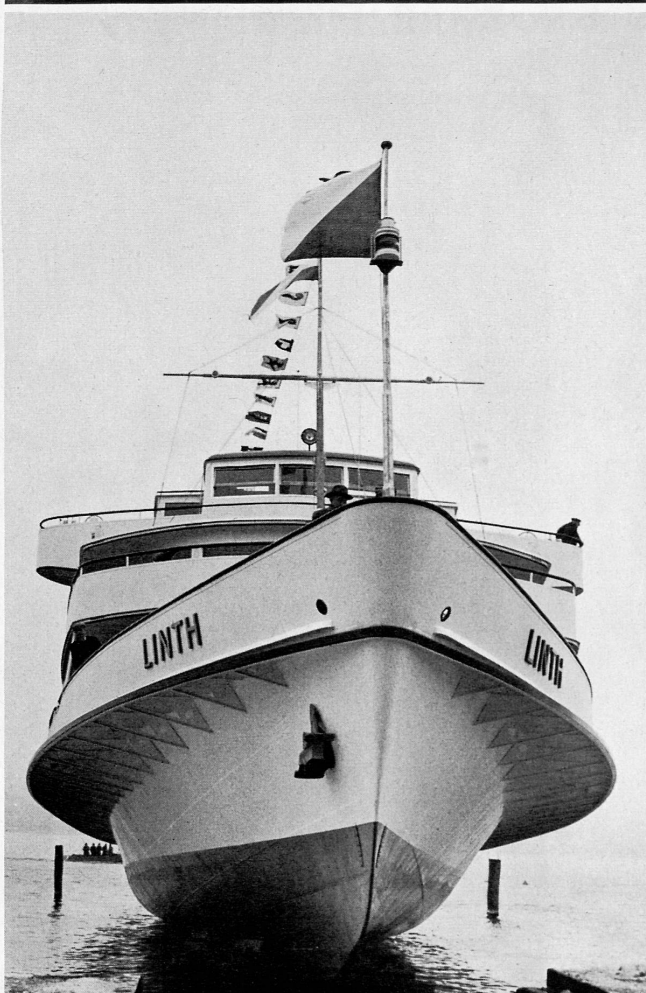
NEUE SCHIFFE auf dem Vierwaldstätter- und Zürichsee

Die Vierwaldstättersee-Flotte ist seit einigen Jahren in Erneuerung begriffen. Verschiedene alte, ausgediente Einheiten, deren Unterhaltskosten unverhältnismäßig groß geworden waren, mußten abgetakelt werden. Als weiterer Grund der Reorganisation fallen die enormen Frequenz-Unterschiede zwischen sommerlichen Rekordtagen und der stillen Winterzeit in Betracht mit Schwankungen zwischen 46 000 und 1500 Passagieren pro Tag! Wesentlich erwies sich sodann die Notwendigkeit der Umstellung auf kostensparende Triebmittel, um der gewaltigen seit dem Krieg erfolgten Teuerung zu begegnen.

Nachdem unlängst das Motorschiff «Waldstätter» in Dienst gestellt worden ist, konnte als zweites großes Motorschiff die «Titlis» offiziell dem Betrieb übergeben werden. Auch dieses Schiff ist vor allem für den Winterverkehr bestimmt. Ein nur kleiner Teil der vierhundert Plätze liegt auf offenem Deck. In der in 13 Räume unterteilten Schiffsschale befinden sich zwei Saurer-Motoren von je 240 PS, der Steuermechanismus, der Tankraum, die Kühlanlage, die Küche nebst verschiedenen Kammern. Die Zweitklass-Passagierräume mit Restaurant, Kasse, Postlokal, Toiletten usw. liegen auf dem Hauptdeck, von wo man weiter auf das Erstklassdeck hinauf gelangt. Überall geben großflächige Fenster den Blick frei, um die herrliche Aussicht über den See und die Berge genießen zu können. Die Ausstattung der Räume ist in heller, warmer Tönung gehalten. Die Fahrweise der «Titlis» ist erstaunlich ruhig und angenehm.

Dank der wirtschaftlichen Überlegenheit des Dieselmotors gegenüber der Dampfmaschine ergeben sich große Einsparungen im Brennstoffverbrauch. Maschinenbedienung, Steuerung und Führung des Schiffes können von einer Hand zentral

Fortsetzung Seite XII



Links: Auch der Zürichsee hat eine neue Schiffseinheit bekommen. Stapellauf des schmucken, 800 Personen fassenden Schiffes «Linth» in der Werft von Zürich-Wollishofen.

A gauche: Un nouveau bateau silonné également le lac de Zurich. Mise à l'eau du magnifique «Linth» à Zurich-Wollishofen; il peut transporter 800 personnes. Photo: Giegel

Von der WEB zur SOB

Aus der Geschichte der Einsiedler Eisenbahn

Fortsetzung von Seite 20

Betriebseröffnung kam es freilich zu einem schweren Unglück, indem die Lokomotive mit Wellis Schraubenwalze nach rasender Talfahrt im Bahnhof von Wädenswil zerschellte. Das Schicksal des neuen Bergbahnsystems war damit besiegelt, glücklicherweise stellte sich in der allgemeinen Ratlosigkeit der rettende und erfolgreiche Gedanke ein, die Bahn als einfache Reibungslinie mit normalem Material zu betreiben, wie es bis auf den heutigen Tag geschieht.

Aus der Wädenswil-Einsiedeln-Bahn ist bereits im Jahre 1891 das erweiterte und auch dem Durchgangsverkehr aus der Ostschweiz zum Gotthard und nach Luzern dienende Netz der Schweizerischen Südostbahn entstanden. Seit 1939 fahren die Züge auf sämtlichen Linien der wichtigen Privatbahn elektrisch. Ob uns aber der Durchgangszug von Rapperswil her auf der Schnellzugroute Romanshorn—Arth-Goldau oder ein schnittiger Leichttriebwagen von Wädenswil ins Schwyzzer Voralpgebiet hinein trägt, immer erfreut uns der einzigartige Ausblick von der steilen Rampe über das grüne, blühende Mittelland und den lieblichen See mit seinen Inseln und dem langen Damm.

Neue Schiffe auf dem Vierwaldstätter- und Zürichsee

Fortsetzung von Seite 20

bewältigt werden, Aufgaben, die beim Dampfboot vier bis fünf Mann beschäftigen. Nicht zu reden vom viel geringeren Aufwand für die Unterbringung und Bereitstellung des flüssigen Treibstoffes, verglichen mit dem umständlichen Bunkern und Rüsten der Kohle. Die Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstättersees besitzt heute außer den neuen Motorschiffen vier auf Schwerölfeuerung umgestellte große Dampfer, so daß nur noch 13 % der Fahrleistungen von kohlengefeuerten Dampfern auszuführen sind. Diese Umstellung wirkt sich in Form einer fühlbaren Betriebskostensenkung aus. — Die Modernisierung des Schiffsparkes kommt aber auch den Passagieren zugute, für welche nun, dank den komfortablen neuen Motorschiffen, auch die Winterfahrten auf dem See ein großes Vergnügen bedeuten. Dem DGV-Direktor, A. Perig, und dem Konstrukteur der neuen Fahrzeuge, Oberingenieur R. A. Furrer, kommt das Hauptverdienst zu an der zeitgemäßen wirtschaftlichen und technischen Anpassung der Vierwaldstättersee-Flotte.

Auch auf dem Zürichsee wird dieses Frühjahr eine neue, moderne Schiffseinheit in Betrieb genommen. Die rund 800 Personen fassende «Linth», die zunächst provisorisch in Krefbronn am Bodensee erbaut, dann in Teile zerlegt nach der Zürcher Werft in Wollishofen überführt und dort fertig montiert wurde — die feierliche Taufe und der Stapellauf fanden am 20. Februar statt —, erweitert den Park der Zürichsee-Flotte um ein Boot, das mit seinem eleganten Äußern, seinem großzügigen Auf- und Ausbau, seinem weiten Sonnendeck sich rasch großer Beliebtheit erfreuen dürfte. Das Dreideck-Dieselmotorschiff enthält große, geschlossene und heizbare Speise- und Aufenthaltsräume mit freier Sicht nach außen, breite windgeschützte Freidecks mit Promenaden und zuoberst das schon genannte Sonnendeck, auf dem gegen bescheidenes Entgelt bequeme Liegestühle zur Verfügung gestellt werden.

Auch in betrieblicher Hinsicht ist die «Linth» sehr zweckmäßig gebaut, wird es doch möglich sein, das Schiff mit bloß 6—7 Mann zu bedienen. Das Antriebswerk besteht aus zwei Sulzer-2-Takt-Dieselmotoren von je 450 PS bei 400 t/min und zwei Escher-Wyß-Verstellpropellern von 1,5 m Durchmesser. Die Steuerung erfolgt ohne Zwischenbedienung direkt vom Steuerhaus aus.

In sämtlichen Aufenthaltsräumen und auf den Decks sind Lautsprecher angebracht, durch welche die Passagiere orientiert oder bei speziellen Anlässen mit Musik erfreut werden können. Eine automatische, drahtlose Telefonanlage mit Anschluß an das öffentliche Netz steht für dienstliche und private Gespräche zur Verfügung.

Auf Kurs- und auf Extrafahrten, bei denen auch der liebliche Obersee zu den erreichbaren Zielen gehört, wird das Schiff von Ostern an alle seine Vorzüge zur Geltung bringen und Tausenden die von Klopstock und Goethe besungene Schönheit der Landschaft am Zürichsee vor Augen führen.

S.

Besuchen Sie uns



Bahnhofstraße 87

CAFÉ - RESTAURANT
HUMMER- und AUSTERNBAR
Gediegene Säle für Anlässe

HOTEL
St. Gotthard
BERN

Bubenbergplatz, beim Bahnhof

Emmentalerhof

Neuengasse 19 BERN Telefon 2 16 87

Walliser Keller

Neuengasse 17 BERN Telefon 2 16 93

Gaststätten, wo man sich wirklich wohl fühlt

Anerkannt für Küche und Keller

Mit bester Empfehlung

ALEX IMBODEN



ZWEI RECTA QUALITÄTS-ERZEUGNISSE

RECTA
Grand Prix



DEUX PRODUITS DE QUALITÉ RECTA



Extra-
Klasse



SALIGNAC
Cognac

Generalvertrieb: A. Rutishauser & Co. AG.
Scherzingen (TG) St. Moritz



Manufacture of music boxes
IVOLÈNE - PAUL RUCHAT - GENÈVE

121, rue de Lausanne, téléphone (022) 2 25 46

On sale in every souvenirs shop

For export inquiries invited

Basle Fair our stand Nr. 2210

INSERATE IN DER
REVUE «SCHWEIZ/SUISSE»

BRINGEN ERFOLG