

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 1 (1874)
Heft: 10

Artikel: Wädensweil-Einsiedeln
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-2012>

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: 14.05.2025

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

Der untere Theil der Linie konnte erst Anfangs Juli l. J. vergeben werden; als Vollendungstermine wurden bedungen: für die Arbeiten von der Sihl bis an den Fuss des Berges Ende August und für die übrigen Arbeiten Ende November l. J. Die Ausführung dieser Arbeiten veranschlagt zu Fr. 156,607. —, wurde von den Unternehmern Gazanion & Husson mit einem Abgebot von 9 0/0 unter den Einheitspreisen des Voranschlags übernommen.

Gegenwärtig sind auf der ganzen Bahnstrecke beiläufig 300 Arbeiter beschäftigt.

Um die Eröffnung der Bahn zu beschleunigen und den Transport von Schienen und Schwellen etc. selbst bewerkstelligen zu können, wird auf dem linken Ufer der Sihl eine provisorische Station errichtet.

Ein fernerer Umstand, der die Vollendung der Bahn sehr verzögert, ist der Mangel an Kies; mit Ausnahme des Sihlüberganges findet sich solcher in der Nähe der Bahn nur sehr spärlich vor und muss entweder weit her bezogen oder durch Zerkleinern von grössern Steinen gewonnen werden.

Für die Lieferung von Schwellen und Bahnhofshölzer wurde schon unterm 8. Mai 1873 mit Hrn. Unternehmer Lafay dahier, welcher eine eigene Imprägniranstalt im Sihlwald besitzt, ein Vertrag abgeschlossen, und ist das benötigte Quantum gegenwärtig nahezu beigebracht. Die Schwellen und Bahnhofshölzer bestehen grösstentheils aus Buchenholz und werden zum Preise von Fr. 5. 50 p. St. Schwelle und Fr. 80 per Cubimeter Bahnhofshölzer geliefert.

Die Schienen, Laschen und Platten wurden an die Herren Wendel & Cie. in Hayange zu den damals sehr günstigen Preisen von Fr. 281 resp. Fr. 330 per Tonne vergeben. Die Schienen erhalten ein Gewicht von 30 Kilogramm per laufenden Meter.

Im Monat September wird von der in Aussicht genommenen provisorischen Station aus mit dem Legen der Schienen begonnen, und wenn inzwischen keine weitem Hindernisse eintreten, die Bahn von jenseits der Sihl bis auf die Station Uetliberg noch im Laufe dieses Jahres fahrbar gemacht werden können. Die Strecke von der Sihl bis auf den Holzlagerplatz wird jedoch wegen der erhebliche Zeit in Anspruch nehmenden Brückenbaute über die Sihl erst Ende Februar k. J. vollendet werden können.

Finanzielles. Der Kostenvoranschlag, auf Grund dessen vom Bundesrath der Finanzanweis genehmigt wurde, lautet wie folgt:

1. Grunderwerb	Fr. 202,170. —
2. Bahnbau:	
a) Erdarbeiten	Fr. 204,130. —
b) Stützmauern	27,210. —
c) Brücken u. Durchlässe	150,300. —
d) Wegbauten	19,060. —
e) Uferbauten	10,800. —
f) Bettung	70,950. —
	Fr. 482,450. —
g) Oberbau	367,600. —
h) Abschluss, Vermarkung, Telegraph	27,450. —
i) Hochbauten	80,000. —
	Fr. 957,500. —
3. Betriebsinventar	202,600. —
	Fr. 1,362,270. —
4. Allgemeine Verwaltung, technische Vorarbeiten und Verzinsung (100% obiger Summe)	136,230. —
Total	Fr. 1,498,500. —

Das Actienkapital von 1 Million in 2000 Actien wurde in Raten von 100 Fr. eingezahlt bei der Subscription, am 15. November 1873, ... und am 15. Mai 1874. Das Obligationencapital von 50,000 Fr. war bei seiner Begebung am 26. Februar 1874 nur zu 261,000 Fr. subscribirt worden. Die Verwaltung habe später noch weiter 100,000 Fr. placirt und habe auch für Deckung der nicht emittirten 139 Obligationen besorgt sein können, ohne Verletzung der Interessen der Gesellschaft. Wie, wird uns wol der nächste Bericht zeigen.

Die Baurechnung, deren Details vor Abschluss der Baute noch kein grosses Interesse bieten, zeigt pro 31. December 1873 bei einem Eingang von 392,500 Fr. an Einzahlungen auf Aktien und 8319 Fr. 30 Cts. an Zinsen, einen Saldo von 259,354 Fr. 76 Cts.,

den die Bilanz in Cassa 2147. 31, Portefeuille 161,986. 10, Conto-Corrent-Debitoren 95,311. 35 aufweist.

Wädensweil-Einsiedeln. Laut dem „Marchboten“ hat die Nordostbahngesellschaft sich letzten Donnerstag bereit erklärt, den Betrieb dieser Bahn zu übernehmen. Die Wädensweil-Einsiedeln-Bahngesellschaft hat die Bahn fertig zu bauen. Es gereicht uns zu grosser Freude, zu vernehmen, dass, entgegen verschiedenen Gerüchten, das Wethli'sche Bahnsystem für diese Strecke beibehalten werden soll.

Literatur. (Fortsetzung.) Siehe No. 8, pag. 89.

Hieran schliesst sich die sehr bemerkenswerthe Studie von Vauthier; Le Percement du Simplon et l'intérêt commercial de la France. Paris, 1874. Bei der Durchbohrung eines Gebirges lässt sich der Tunnel höher oder niedriger anlegen. Im Allgemeinen und für den Simplon im Speziellen, ist die möglichst tiefe Lage des Tunnels angezeigt. Gegenüber früheren Projecten, welche eine hohe oder mittlere Lage des Simplon-Tunnels annahmen, legt Herr Vauthier den Tunnel in 740m Höhe im Norden, 625m im Süden, wobei die Länge 18.4 Kilometer wird. In diesem Falle lässt sich der Tunnel vom Genfersee aus mit 10 0/0, von Italien aus mit 20 0/0 (auf kurzer Strecke) erreichen. Die Dauer der Tunnelbaute glaubt H. V. auf 11 bis 12 Jahre ansetzen zu können, die Kosten für die Strecke Domo d'Ossola-Brieg zu 83 Millionen Franken, wobei eine Subvention von 48 Millionen in Aussicht genommen ist.

Um ein solches Project beurtheilen, insbesondere um dasselbe mit andern Bahnen starker Steigung vergleichen zu können, ist es vor Allem nöthig, den Einfluss der Rampe auf die Geschwindigkeit und Betriebskosten zu kennen, um statt der absoluten Längen die maassgebenden virtuellen Längen einsetzen zu können. Der Untersuchung dieser Verhältnisse widmet H. V. das dritte Capitel.

Durch sehr einlässliche Vergleichung der Fahrzeiten auf verschiedenen Bergbahnen findet H. V., dass, je nachdem man die passiven Widerstände gegen die Bewegung eines Zuges auf ebener Bahn bei 50 Kilometer Geschwindigkeit gleich 10 Kilogr. oder gleich 12.5 Kilogr. setzt, man folgende reducirte Geschwindigkeiten auf Rampen erhält:

Rampe von 15 Millimeter	Geschwindigkeiten	
	(bei 10 Kil.)	(bei 12.5 Kil.)
20	25	31,250 Kil.
25	16,667 „	25 „
30	14,285 „	20,833 „
40	11,111 „	17,857 „
		13,889 „

Zur Beurtheilung der Vermehrung der Betriebskosten auf Rampen stehen leider nur wenige bestimmte Daten zu Gebote; es sind diejenigen von Herrn Ruelle, ehemaligem Oberingenieur der Franco-Suisse, und die ausgezeichneten Noten von Herrn Gottschalk über den Zugförderungsdienst der österreich. Südbahn. Beide aber ergeben einen noch in etwas grösserm Maasse steigernden Einfluss der Rampen, als aus der Vergleichung der blossen Geschwindigkeiten hervorgegangen.

Auf Grund der so gewonnenen Daten bestimmt H. V. die dem Simplon zukommende Verkehrszone im Verhältnis zu den andern Alpenpässen. Es ergibt sich daraus, dass das Mondésir'sche Project mit hochliegendem Tunnel den übrigen Alpenpässen gegenüber wenig concurrenzfähig wäre, dass aber das untere Project namhafte Abkürzungen für gewisse Routen darbietet. Wir können hier den einlässlichen Untersuchungen des Buches nicht mehr folgen und führen nur an, dass aus diesen Untersuchungen sich ergibt:

a) als Verkehrszone für den Simplon mit Bezug auf den Hafen von Genua: Frankreich ostwärts von der Linie Pontarlier-Paris, Belgien, Elsass-Lothringen und noch eine schmale Zone, östlich vom Rhein, die Cantone Genf, Waadt, Neuenburg, Solothurn, Basel und Aargau;

b) als Verkehrszone für den Simplon mit Bezug auf Mailand und Piacenza: Frankreich von einer über St. Etienne und Lyon gehenden Linie ostwärts bis über Vesoul, Nancy und Metz hinaus, Belgien und die Schweiz bis Solothurn und gegen Basel hin.

Das fünfte Capitel ist der Bedeutung der Simplonbahn für den Handel und Verkehr gewidmet, sowie der ungefähren Bestimmung der zu erwartenden Rentabilität.

Das sechste Capitel enthält Schlussfolgerungen: „Wir glauben nachgewiesen zu haben:

Dass zwischen Mont-Cenis und Gotthard noch Platz für den Simplon ist; Dass, ungeachtet der auf den ersten Blick gering scheinenden Distanz zwischen Gotthard und Simplon, diese beiden Thore von Italien ganz verschiedenen Gebieten im Norden der Alpen dienen;

Dass wenn der deutsche Verkehr des rechten Rheinufers die natürliche Domaine des Gotthard bildet, wie der Süden Frankreichs dem Mont-Cenis und den Küstenbahnen gehört, das linke Rheinufer und Belgien mit den grossen Linien nach Paris, dem Kanal und England dem Verkehre nach dem Simplon zugehören, wenn man für diesen das niedrigst mögliche Tracé wählt;

Dass wenn — unter diesen Bedingungen — der Simplon für die Reisenden das grosse Thor von Italien und die wahre Orient-Strasse wird, sobald die Schifffahrt des Mittelmeeres sich naturgemäss gegen den Suezkanal hin organisirt hat, derselbe berufen ist, noch weitere Dienste dem Handel und Verkehr zu leisten;

Dass der Simplon nicht nur die Hauptstrasse sein wird, auf welcher die Schweiz ihre maritimen Exportationen und Importationen bewerkstelligt, sondern dass er, die Märkte Ober-Italiens und Frankreichs einander näher bringend, den einen und andern, besonders aber den letztern, wichtige Absatzgebiete öffnen wird, welche die andern Alpenübergänge ihnen nicht verschaffen können;

Dass eine Subvention von 48 Millionen das Unternehmen möglich, selbst lohnend macht und ohne Zweifel auch die Zufahrtsstrassen sichert.“

In einem Anhang wendet sich H. V. gegen den Bericht des Hrn. Cézanne an die franz. Nationalversammlung bei Anlass der 48 Millionen-Subvention und gedenkt darin beiläufig auch des Montblanc-Projectes, das er, zwar mit einigen Zweifeln, weiterer Studien werth hält.