Die Beseitigung eines Engpasses

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

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (1945)**

Heft 11-12

PDF erstellt am: **01.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-777039

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

25 Jahre elektrifizierte Gotthardbahn

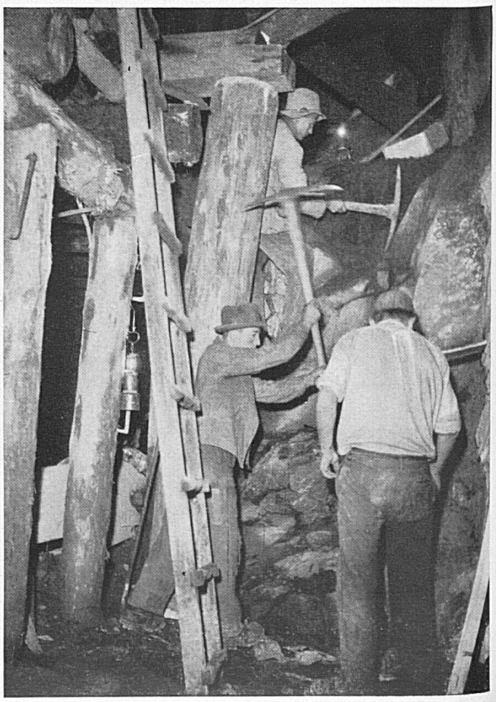
Seit dem 18. Oktober 1920 fahren die Züge auf der Teilstrecke Erstfeld—Airolo der Gotthardlinie mit elektrischen Lokomotiven durch den großen Tunnel, und seit dem 12. Dezember des gleichen Jahres werden sie auch zwischen Erstfeld und Airolo elektrisch geführt. Damit jährt sich zum fünfundzwanzigsten Male der Tag, welcher den großen Wendepunkt in der Baugeschichte der Bundesbahnen bildete. Die elektrische Traktion mit Einphasenstrom, die sich schon anläßlich der Versuche auf den Strecken Seebach—Wettingen und Spiez—Frutigen bewährt hatte und 1913 bei der Lötschbergbahn die ersten großen Erfolge davontrug, fand bei den SBB gleich auf der wichtigsten Linie Eingang und hat seither in fortwährendem Siegeszug das schweizerische Eisenbahnnetz erobert.
Es waren feierliche Stunden, als damals in den großen Kraftwerken Amsteg und Ritom die Generatoren zu brummen anhuben und auf der Strecke die neuen Berglokomotiven die Stromabnehmer hoben. Das große Werk hat die Kapazität der Gotthardbahn gewaltig erhöht und ihre Stellung als bedeutendste Verkehrsader quer durch die Alpen wohl endgültig gefestigt, eine Tatsache, welche durch den vor der Vollendung stehenden Ausbau der Doppelspur hervorragend beleuchtet wird. H. S.

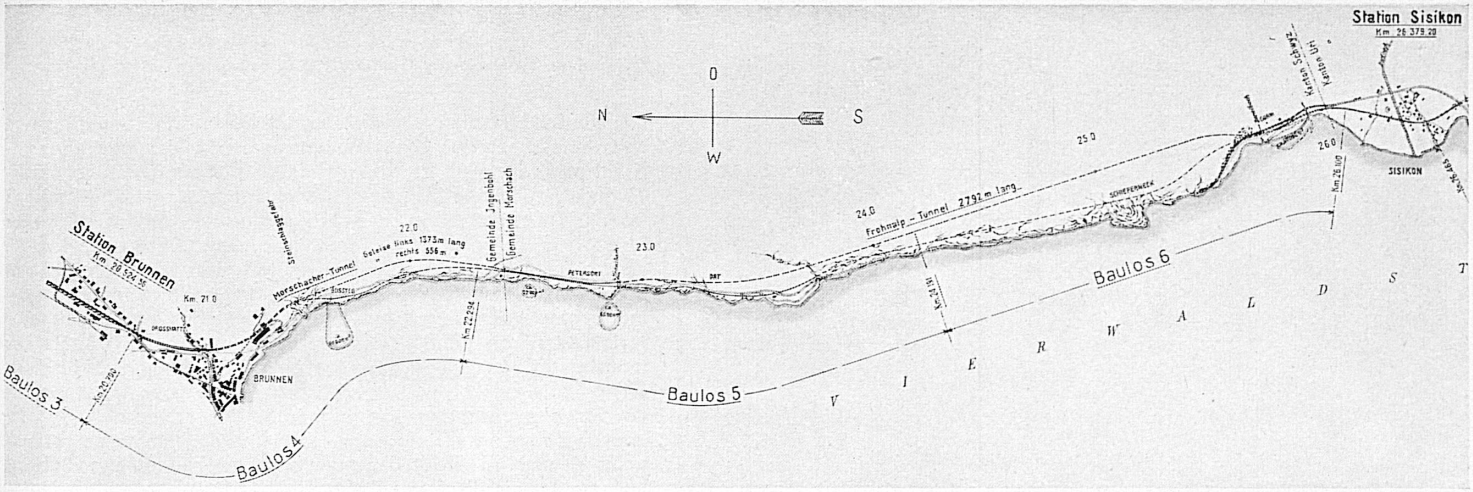
1190 t schwerer Güterzug mit drei Lokomotiven auf der Bergfahrt zwischen Erstfeld und Göschenen; Kreuzung mit einem talwärts fahrenden Gotthard-Schnellzug. — Croisement de train de marchandises de 1190 t. tiré par trois locomotives entre Erstfeld et Göschenen et d'un express descendant dans la vallée. Photo Huber, Bern

DIE BESEITIGUNG EINES ENGPASSES

Die 5,8 Kilometer längs dem Urnersee von Brunnen nach Sisikon bilden heute das einzige noch einspurig befahrene Streckenstück der Gotthardlinie zwischen Arth-Goldau und Bellinzona, d. h. den beiden Zweigpunkten, wo sich die Bahn einerseits nach Zug—Zürich und nach Luzern—Basel, anderseits nach Locarno, Luino und Lugano—Chiasso gabelt. Am Ceneri, zwischen Cadempino und Taverne nördlich von Lugano, wird eine weitere fehlende Strecke zurzeit ausgebaut; die Verbreiterung des Seedammes von Melide wird studiert, und an einer der nördlichen einspurigen Zufahrten, zwischen Baar und Sihlbrugg, wurde vor kurzem ein leistungsfähiges Ausweichgeleise angelegt, welches die etwas schwierigen Betriebsverhältnisse auf jener Linie, die ja auch dem Verkehr von Zürich nach Luzern zu dienen hat, erleichtert. Auf der «Stammstrecke» über den Berg selbst aber, wo weder für Personen- noch namentlich für Güterzüge irgendwelche «Seitensprünge» auf Nebenlinien möglich sind, bestand seit langem der Engpaß am Urnersee. Wer in den ersten Jahren des Krieges in Brunnen, Sisikon oder Flüelen die gewaltige Folge von Zügen beobachtete, die fast ununterbrochen süd- und nordwärts rollten, mußte sich fragen, wie die reibungslose Bewältigung dieses Riesenverkehrs mit den vielen Kreuzungen — man zählte im September 1941 bis zu 111 Zügen im Tag — überhaupt möglich war; nur eine äußerst exakte Gestaltung des Fahrplans und dessen minutiöse Einhaltung vermochte den gestellten Anforderungen Genüge zu leisten, und auch dann schalteten sich oft genug unliebsame Verspätungen ein, die den ganzen Plan über den Haufen zu werfen drohten. — Eine erste Abhilfe brachte 1942 die Eröffnung der Doppelspur zwischen Sisikon und Flüelen; aber erst der Ausbau der Linie auch auf dem nördlichen Teilstück, zwischen Sisikon und Brunnen, wird die so dringend nötige Entlastung vervollständigen.
Gegenwärtig sind die Arbeiten auf dieser Strecke in vollem Gange. Das bestehende Geleise verläuft bekanntlich hart am Seeufer und durchfährt fünf Tunnels von einer Gesamtlänge

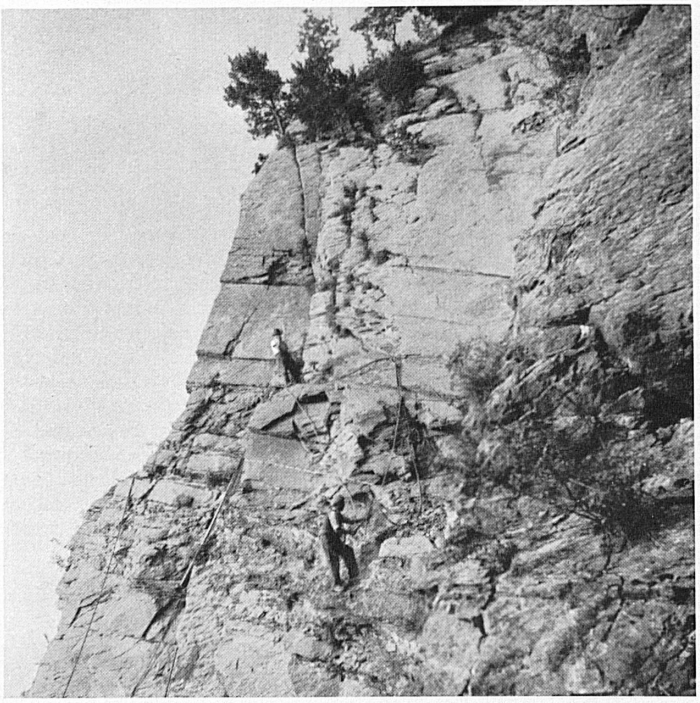
Unten von links nach rechts: Der «Tunnelbahnhof», zirka 500 m südlich Brunnen, wo das seeseitige Geleise inskünftig das bergseitige verlassen wird, um den alten Schienenstrang zu erreichen. — Partie in faulem Gestein nördlich Sisikon; mit dem Vortrieb muß ein Holzeinbau erstellt werden, dessen Art und Stärke sich nach dem Gebirgsdruck richtet und besonders geübte Mineure erfordert. — En bas, de gauche à droite: La «gare-tunnel», où la voie côté lac quittera celle côté montagne pour rejoindre l'ancienne voie ferrée. — Partie de «roche pourrie» près de Sisikon; elle doit être consolidée par un échafaudage en bois dont la force de résistance est déterminée par la pression du rocher; ce travail doit être exécuté par des mineurs expérimentés.

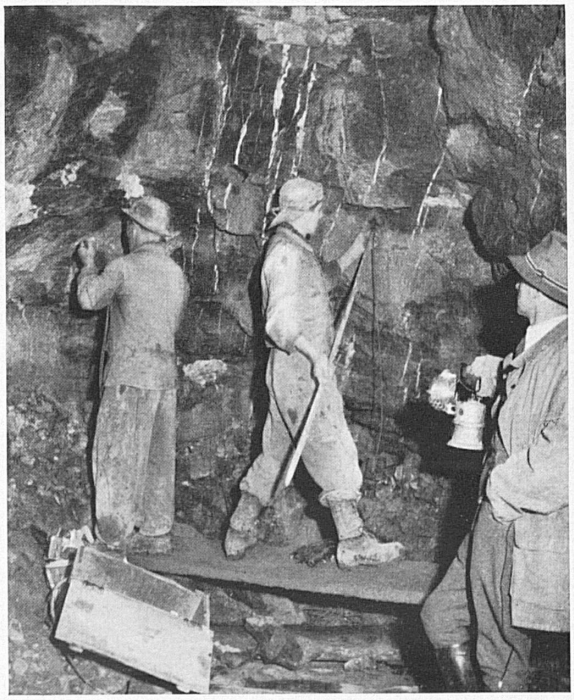




Oben: Übersichtsplan über die im Bau befindliche Strecke. Unten: Felsabräumung über der Axenstraße nördlich Sisikon. Auf eine Länge von 800 m wird die Straße hier verlegt, über beide Bahntunnels hinweg und durch einen kurzen Straßentunnel geführt. — En haut: Plan d'ensemble de la partie en construction. En bas: Déblayage des rochers au-dessus de l'Axenstrasse, au nord de Sisikon. La route sera détournée sur une longueur de 800 m. Elle passera d'abord au-dessus des deux tunnels puis sous un court passage souterrain.

von 2882 m. Das neue nun wird, wie es schon zwischen Sisikon und Flüelen der Fall war, großenteils in den Berg hinein verlegt: in zwei Tunnels von zusammen 4165 m Länge, zwischen denen nur zirka 1,6 km offene Strecken verbleiben. Auf eine Länge von zirka 1 km nach der Stationsausfahrt von Brunnen wird auch die bestehende Linienführung verlassen, so daß bisherige Tunnels und eine längere Uferpartie für andere Zwecke frei werden. Diese Linienverlegung war notwendig, um einerseits die Beseitigung eines Niveauüberganges und anderseits die Umfahrung einer gefährlichen Steinschlagpartie zu ermöglichen. Der 1373 m lange Morschacher Tunnel muß damit auf eine Länge von 430 m doppelspurig erstellt werden. Noch im Berg zweigt das rechte Geleise gegen den See und die bestehende Linie ab, während der neue linke Strang noch weitere 943 m im einspurigen Tunnel verbleibt und beim « Wolfsprung » neben dem Südportal des bisherigen Hochfluhtunnels ans Tageslicht gelangt. Hier verlaufen beide Geleise auf eine Länge von 433 m offen und parallel. Nach Passieren des Franziskus-Tobels beginnt der neue, 2792 m lange Frohnalptunnel, dessen Südportal sich wiederum neben demjenigen des alten Oelbergtunnels, am Beginn des Stationsgebietes von Sisikon, befindet. — Für die Bauausführung wurde die Strecke Brunnen—Sisikon in vier Lose eingeteilt, von denen drei mit den beiden Tunnels als Hauptwerken sich in Arbeit befinden. — Am 15. Oktober waren auf allen drei Baustellen zusammen 420 Mann beschäftigt. Sie sind in zwei Schichten zu je 10 Stunden am Werk. Ihre Zahl wird sich in den nächsten Monaten voraussichtlich bis auf zirka 600 erhöhen. — Der Durchschlag des Morschacher Tunnels — durch seinen rechten Stollenteil ist er bereits erfolgt — dürfte in der zweiten Novemberhälfte, derjenige des Frohnalptunnels im Frühjahr 1946 stattfinden. Auf dem neuen bergseitigen Geleise wird der Betrieb bei normalem Verlauf der Arbeiten im Herbst 1947 aufgenommen werden können. Für die Anschlußarbeiten in Brunnen sowie für verschiedene dringende Unterhaltsarbeiten an der bestehenden Anlage werden weitere sechs Monate benötigt. Am 1. Mai 1948 wird dann aller Voraussicht nach die Eröffnung der Doppelspur erfolgen; das große, für unsern Transitverkehr und die schweizerische Volkswirtschaft eminent wichtige Werk, das — wenn wir Sisikon—Flüelen mit einbeziehen — nahezu 30 Millionen Franken verschlang, wird damit vollendet sein. esch.





Rechts: Zum Sprengen des Gesteins werden beim Vortrieb Löcher von 1—1,5 m Länge gebohrt, in denen der Sprengstoff zur Explosion gebracht wird. — Rechts außen: Bei Sisikon erfolgt die Mauerung des neuen Tunnelgewölbes ein kurzes Stück weit im Freien. — A droite: On creuse des trous de 1 à 1,5 m. de long pour y placer l'explosif qui fera sauter la roche. — A droite, en dehors: Construction, près de Sisikon, de la voûte du nouveau tunnel.

Aufnahmen Photopreß