

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 1 (1874)
Heft: 19

Artikel: Chemin de fer de la Suisse Occidentale
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-2124>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 17.01.2026

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

Chemin de fer de la Suisse Occidentale. Longueur exploitée: 332 kilomètres.

Mouvement et Recettes.	— 2e dizaine du mois d'octobre 1874.	
105,500 voyageurs	frs. 178,000.—
440 tonnes de bagages, chiens	" 15,000.—
22,000 tonnes de marchandises, etc.	" 180,000.—
		frs. 373,000.—
Recettes de la dizaine correspondante de 1873	" 363,000.—
Différence	frs. 10,000.—	
Recettes à partir du 1er janvier 1874	frs. 9,679,718. 07
" " " 1er " 1873	" 9,549,242. 15
	Difference	frs. 130,475. 92

* * *

Chemin de fer de la Jougne à Eclépens. Longueur exploitée: 35 kilomètres.

Mouvement et Recettes.	— 2e dizaine du mois d'octobre 1874.	
1730 voyageurs	frs. 1,600.—
120% bagages, chiens	" 80.—
6300% marchandises, etc.	" 1,260.—
	Total	frs. 2,940.—

Bund und Cantone.

Aus dem Bundesrath. Vom 26. October. Der vom Eisenbahn- und Handelsdepartement vorgelegte Monatsbericht Nr. 22 über den Stand der Arbeiten der Gotthardbahn auf Ende September wird genehmigt. Nach demselben betrug die Länge des Richtstollens an beiden Tunnelmündungen 2453 Meter (gegen 2293,6 Meter auf Ende August), die Tunnelerweiterung 1129,5 Meter (gegen 1046,2), die Erdbewegung auf den tessinischen Thalbahnen 2,963,508 Cubikmeter (gegen 2,713,252). Die Zahl der Arbeiter an der ganzen Gotthardbahn im September war durchschnittlich 9451, wovon 1992 am Tunnel und 7459 an den Thalbahnen.

Es werden genehmigt:

- 1) Die Pläne für den Tunnel unter dem Wallenbach bei Dazo oberhalb Bellinzona an der Gotthardbahn.
- 2) Der Katasterplan für die Bauausführung der Bahn Lausanne-Ouchy.
- 3) Das Transportreglement auf den tessinischen Thalbahnen.

Herrn Emil Pümpin von Sissach, der vom leitenden Ausschuss der Tössthalbahn zum Betriebschef für diese Bahnunternehmung ernannt worden ist, wird die nachgesuchte Entlassung als eidgen. Controlingenieur auf Ende des Jahres in Ehren und unter Verdankung der geleisteten Dienste ertheilt.

Auf der Bahnhofstation Soletz wird ein öffentliches Telegraphenbüro errichtet.

Vom 28. October. Die Direction der Gotthardbahn hat folgendes Programm und Kostenvorschlag für das am 1. d. angetretene Tunnelbaujahr zur Prüfung eingereicht:

1) Das auf Ende September an beiden Mündungen zusammen auf 2455 Meter vorgerückte Tunnel soll im dritten Baujahr 1922 Meter, also auf 4375 Meter verlängert, und dazu soll noch das in einer Curve befindliche Endstück des definitiven Tunnels bei Airolo ausgeführt werden, so dass sich auf Ende September 1875 eine Totallänge von 4500 Meter ergeben würde.

Der Fortschritt im abgeschlossenen zweiten Baujahr betrug unter sehr schwierigen Terrainverhältnissen ... 2453 - 732 = 1661 Meter, wovon auf das 1. Semester ... 794 "

2. " 867 "

fallen. Das letzte Quartal ergab allein 496 "

wonach auf das ganze Jahr ... 1984 "

kommen würden. Die obige Annahme von 1922 Meter Fortschritt im dritten Baujahr ist wohl um so weniger hoch gegriffen, als die Ferrouxmaschinen, die seit 3 Monaten in Göschenen arbeiten und nun auch bei Airolo zur Verwendung kommen, eine erheblich grössere Leistungsfähigkeit besitzen, als alle bisherigen Bohrapparate. Selbst in ganz kompakten Eurifelsen (Gemenge von Quarz und Feldspat) wurden Anfangs October in Göschenen zur Zeit der Verification der Tunnelbauten täglich 3 Meter Fortschritt erreicht und bis zum 18. October hatte man in Göschenen bereits 70, in Airolo 40 Meter erzielt, somit im Durchschnitt 3,888 m. in Göschenen und 2,222 m. in Airolo, zusammen 6.110 m. pro Tag.

Das zweite Baujahr ergab für Göschenen 978 Meter oder schon mehr als die Hälfte obiger Ziffer von 1922 Meter.

Der Fortschritt des zweiten Baujahres übertraf auch schon das grösste Jahresergebniss der Mont-Cenis-Tunnelbohrung von 1635,3 Meter im Ganzen und von 889,45 Meter auf der Seite Bardonnèche.

2) Der fertige Tunnel soll auf beiden Seiten auf Ende September 1875 bis auf 600 Meter vom Stollenort vorgerückt sein, so dass am Schlusse des III. Baujahrs 3300 Meter fertiger und 1200 Meter unvollendet Tunnel sollen constatirt werden können.

3) Die muthmaasslichen Baukosten für das III. Baujahr werden sich also berechnen:

Vollendet Tunnel	3300 Meter zu Fr. 3800 = Fr. 12,540,000
Unvollendet Tunnel	1200 " 2500 = " 3,000,000
	Total Fr. 15,540,000

Ab die Subsidienbeiträge für die beiden ersten

Baujahre ... 5,198,000

Voranschlag für das III. Baujahr ... Fr. 10,342,000

Einschliesslich der 3 Annuitäten von ... 3,148,148

erhält man an Subsidien für das III. Baujahr ... Fr. 13,490,148

Programm und Voranschlag werden genehmigt und den Subventionsstaaten, Cantonen und Bahngesellschaften mitgetheilt. (N. Z. Z.)

Luzern. Beim Eisenbahndepartement wird gegen die im Winterfahrtenplan der Schweizerischen Centralbahn vorgesehene Überfahrung der Stationen Dagmersellen, Wauwil und Nottwil durch Zug 49 Reclamation erhoben. Das Schweiz. Eisenbahndepartement verspricht,

beim Directorium der Centralbahn das Anhalten des Zuges 49 auf der Station Dagmersellen zu befürworten.

Der vom Baudepartement vorgelegte Vertrag mit der Brückenbauwerkstatté G. Ott & Co. in Bern über Erstellung des eisernen Oberbaues der Cantonstrassenbrücke zu Thorenberg um die Summe von 17,000 Fr. wird genehmigt.

Der Regierungsrath hat unterm 21. Sept. abhin folgende Wahlen in die eidg. Schätzungscommission für die Gotthardbahn und Langenthal-Wauwil-Bahn auf Luzerner Gebiet getroffen:

I. Für die Gotthardbahn:

Zum 3. Mitglied: Nationalrat Beck-Leu in Sursee;
zum 1. Ersatzmann desselben: Commandant Nicolaus Hartmann in Luzern und

zum 2. Ersatzmann: Architect Balthasar in Luzern.

II. Für die Bahn Langenthal-Wauwil:

Zum 3. Mitglied: Ständerat Ad. Herzog in Münster;

zum 1. Ersatzmann desselben: Oberförster Kopp dasselbst;

zum 2. Ersatzmann: Grossrath Jost Bachmann in Ruswil.

Chronik.

Gotthardbahn. Dieser Tage, schreibt man der „Patrie suisse“ aus Bern, sollen die Kisten mit den drei Millionen an Subsidien ankommen, welche Italien der Gotthardbahngesellschaft für die Errichtung eines das Thal des Tessin mit den oberitalienischen Bahnen verbindenden Schieneweges zu leisten hat. Obgleich die letzten Ueberschwemmungen an den Kunstdämmen, welche im Canton Tessin bereits vollendet waren, bedeutenden Schaden angerichtet haben, kann man bei dem Eifer der Gotthardbahngesellschaft, alle Schäden zu repariren, an der Eröffnung der Linie innerhalb der festgesetzten Frist nicht mehr zweifeln. Die drei italienischen Millionen werden in Bern in plombirten Kisten ankommen und dort durch speziell hiezu bezeichnete Delegirte revidirt werden, um sodann nach Luzern zurückexpedit zu werden, wo ihnen die Gotthardbahn direction einen herzlichen Empfang bereiten wird. Da die von Italien gesendeten Summen aus Silber bestehen, so kann man sich ungefähr eine Idee machen von dem Raum, den sie in den Waggons einnehmen und von der Zeit, die ihre Verification erheischt. (N. Z. Z.)

Basel. Bahnhof. Auszug aus dem Gutachten des Hrn. Ingenieur Oberbaudrath A. Thommen „über das Project eines neuen Güter- und Rangierbahnhofs der schweizerischen Centralbahn in Basel“.

1) Allgemeine Disposition der Bahnhofanlage. Die vorhandenen Einrichtungen am Centralbahnhof zeigen ihre gänzliche Unzulänglichkeit täglich in haarsträubender Weise, und die grossen Kosten, welche eine Abhilfe jetzt erschuldet. Wenn der jetzige Personenbahnhof als solcher an seiner jetzigen Stelle verbleiben soll, so ist die Lage des Wolfeldes für einen neuen Rangier- und Güterbahnhof die günstigste. Für die freie Entwicklung der Stadt wäre jedoch eine Verlegung des Güter- und Personenbahnhofs das Richtigste gewesen, und zwar hätten dann beide parallel ihrer jetzigen Lage circa 400 Schritt weiter hinaus an den Fuss des Margarethen- und Gundolder Hügelgebietes verlegt werden müssen; hiebei wäre vielleicht ein neuer Viaduct über das Birsigthalchen nötig geworden, der bisherige Viaduct hätte dafür zur längst nothwendigen Benutzung als Strasse an den Staat verkauft werden können; die Kosten wären dadurch bedeutend compensirt worden. Die weitere Entfernung des Personenbahnhofs hätte zwar die Interessen der grossen Gasthöfe am jetzigen Bahnhofplatz bedeutend verletzt und auch diejenigen des Publicums etwas benachtheiligt; immerhin ist die Befähigung des jetzigen Personenbahnhofes der Entwicklung der Stadt nicht günstig, und weitere Conflicte zwischen Gemeinwesen und Bahn sind dadurch gegeben. Von einer solchen Gesamtverlegung jedoch abgesehen bleibt die Anlage des Güterbahnhofes auf dem Wolf die günstigste für die Interessen der Bahn.

Der Entwicklung der Stadt ist sie viel weniger hinderlich als die Belassung des Personenbahnhofes an seiner jetzigen Stelle, welche so leicht, wenn man zur Zeit zur Sache gethan, hätte verhindern werden können; jetzt ist allerdings das Land, welches nothwendig gewesen wäre, sammthaft verkauft und schon vielerorts überbaut. Es bleibt dabei immer zu bedenken, dass die Interessen der Centralbahn gewissermassen diejenigen Basels sind und darum muss man sich entgegenkommen; es liegt nun auch an der Centralbahn, durch entsprechende Detaillausführung die Einwirkung der Wolfslage auf Basels Entwicklung so günstig als noch möglich zu gestalten. Das Wolfeld liegt 13 Fuss tiefer als der jetzige Bahnhof, und man hat sich daher gefragt, ob es nicht zweckmässig wäre, letzteren um circa 19 Fuss tiefer zu legen. Dies muss bejaht werden; hieraus würde dann wiederum die Tieferlegung des jetzt zu stark ansteigenden Traces der Elsass-Lothringer Verbindungsbahn nach St. Louis hin folgen. Durch einen solchen Gesamtumbau wäre den hauptsächlichsten Nachtheilen der Belassung des jetzigen Personenbahnhofes einigermassen abgeholfen: alle die radialen Strassenzüge würden die Bahn nicht mehr à niveau kreuzen, sondern durch Fahrbrücken oder Tunnel. Von selbst wird die Centralbahn eine solche Senkung nicht unternehmen, sie wäre vom Standpunkt des öffentlichen Interesses aus hiezu zu zwingen. Eine besondere Ablagestelle für Güter an der Verbindungslinie zur elsass-lothringischen Reichsbahn zu Gunsten der westlichen Stadttheile ist nicht durchführbar.

2) Die Einmündung der verschiedenen Linien in die Bahnhofsanlage. Vom bisher vernachlässigten Standpunkte der Betriebssicherheit aus sind bedeutende Abänderungen des Centralbahnhofes nötig: Die Personengleise sind von anderen Gleisen zu isolieren und sind also unter der Verbindungsbahn (zum bad. Bahnhof) durchzuführen. Für die neue Verbindungsbahn zum bad. Bahnhof ist ein anderes (als das von der Centralbahn vorgeschlagene) Trace, welches das Privatengenthum mehr schont und weniger durch seine Dammanlagen verunstaltet, anzunehmen.

Die Personengleise der Jurabahn sind unter den Gütergleisen der Centralbahn durchzuführen und laufen nördlich dieser Durchfahrt gemeinschaftlich mit denjenigen der Centralbahn in den Personenbahnhof ein. Überhaupt soll der gesamte Dienst des Güterbahnhofes (incl. die Reichsbahnen) vollständig unabhängig vom gesamten Personendienst gestellt werden.

3) Straßenanlagen in und um den Bahnhof. Die drei Niveauübergänge der Margarethen-, Heumatt- und Bruderholzstrasse sind durch Fahrbrücken über oder unter der Bahn durch zu ersetzen. Die Kosten der Bauten fallen zu Lasten der Centralbahn, welche sich diesen nicht widersetzen kann; denn neue Rechte bedingen neue Pflichten und wie die Bahn durch den gesteigerten Verkehr gewinnt, hat sie auch die dem Verkehr entsprechenden Maassnahmen zu treffen. Anderwärts wird ebenso verfahren.