

Schweizerische Eisenbahnen

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **31/32 (1898)**

Heft 23

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-20825>

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.

der Sohle der Kiesfalle und kann durch einen Schieber wasserdicht abgeschlossen werden. Die Rohrleitung selbst besteht aus Flusseisenröhren mit 4, 5, 6, 7 und 8 mm Wandstärke. Sämtliche Abweichungen von der geraden Linie wurden durch schieb auf die Röhren genietete Flanschen bewerkstelligt. Grosse Schwierigkeiten bot die Zufuhr und besonders die Montage der Rohrleitung (Fig. 1 und 5), welche teils durch Schuttkegel und Lehmhalden verlegt wurde.

(Schluss folgt.)

Schweizerische Eisenbahnen.

(Mit einer Tabelle auf Seite 182.)

Wir geben nachfolgend eine gedrängte Uebersicht der von den eidg. Räten in den drei letzten Sessionen vom 12. bis 23. April, 6. Juni bis 2. Juli und 24. Oktober bis 3. November gefassten Beschlüsse betreffend den Bau und Betrieb einer Anzahl schweizerischer Eisenbahnlinien:

1. Konzessions-Erteilungen:

Hierüber giebt die tabellarische Zusammenstellung auf Seite 182 Auskunft.

2. Konzessions-Aenderungen und Frist-Verlängerungen.

Davos-Platz-Schatzalp.

Die der Aktiengesellschaft Kurhaus Davos und dem Konsortium Stiffler und Genossen durch Bundesbeschluss vom 16. Dezember 1895 erteilte Konzession für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn von Davos-Platz nach der Schatzalp wird erneuert und ausschliesslich auf die Aktiengesellschaft Kurhaus Davos übertragen. Beschluss des Ständerats vom 12. April, des Nationalrats vom 15. April 1898. Frist für Einreichung der Vorlagen 18 Monate.

Kleine Scheidegg-Lauberhorn. Uebertragung der Konzession an Ing. X. Imfeld allein und Frist-Verlängerung bis 17. Juni 1900. Beschluss des Ständerats vom 14. April, des Nationalrats vom 15. April 1898.

Stansstad-Engelberg. Streichung der Worte: «nach amerikanischem System» (für die Personenwagen) in der Konzessions-Urkunde vom 10. Oktober 1890. Beschluss des Ständerats vom 12. April, des Nationalrats vom 15. April 1898.

Solothurn-Münster. Uebertragung der Konzession vom 9. Dezember 1889 auf das Initiativ-Komitee (Präsident: Herr Ammann W. Vigier in Solothurn) und Fristverlängerung bis zum 9. Dezember 1899. Beschluss des Ständerats vom 12. April, des Nationalrats vom 15. April 1898.

Biel-Leubringen (Drahtseilbahn). Aenderung der Taxen für Gepäck und Güter. Beschluss des Ständerats vom 12. April, des Nationalrats vom 15. April 1898.

Brienz-Rothorn-Bahn. Verlängerung der Frist für die Verzichtleistung auf die Konzession und Einstellung des Betriebes bis Ende 1900. Beschluss des Ständerats vom 14. April, des Nationalrats vom 15. April 1898.

Murten-Freiburg. Aenderung des Sitzes: *Freiburg* an Stelle von Murten in der Konzessions-Urkunde vom 21. Dezember 1888 für diese normalspurige Nebenbahn. Beschluss des Ständerats vom 14. April, des Nationalrats vom 15. April 1898.

Lausanne-Signal-Sauvablin. Erneuerung der Konzession für eine Drahtseilbahn von Lausanne nach dem Signal im Gehölze von Sauvablin mit einigen Frist-Aenderungen. Beschluss des Ständerats vom 29. Juni, des Nationalrats vom 1. Juli 1898.

Centrale Zürichbergbahn. Erteilung der Konzession zur Anfügung eines 150 m langen Stückes an den Endpunkt der bestehenden elektrischen Strassenbahn in der Universitäts-Strasse bis zur Einmündung des Geissbergweges. Fristen: 6 Monate für die Einreichung der technischen Vorlagen, 2 Monate für die Erdarbeiten und 1 Monat für die Eröffnung. Beschluss des Ständerats vom 26. Oktober, des Nationalrats vom 29. Oktober 1898.

Elektrische Strassenbahnen im Kanton Zug. Uebertragung der Konzessionen für die elektrischen Strassenbahnen von Zug nach Baar, von

Zug nach Cham und von Zug nach Oberägeri ev. mit Abzweigungen von Baar nach Moosrunk und Menzingen an die HH. Dr. Du Riche-Preller, Ing. in Zürich und Brown Boveri & Cie. in Baden. Beschluss des Ständerats vom 2. November, des Nationalrats vom 2. November 1898.

Zürich-Dietikon und Schlieren-Weiningen. Uebertragung der Konzession an die HH. Dr. Du Riche-Preller, Ing. in Zürich und Brown Boveri & Cie. in Baden. Beschluss des Ständerats vom 2. November, des Nationalrats vom 2. November 1898.

Bündnerische Schmalspurbahnen. Uebertragung der Konzessionen für die Linien Filisur-Samaden (Albula-Bahn), Thusis-Filisur, Reichenau-Ilanz und Ilanz-Disentis an die Gesellschaft der Rhätischen Bahn in Chur und Verlängerung der Fristen bis 30. Juni 1900. Beschluss des Ständerats vom 26. Oktober, des Nationalrats vom 29. Oktober 1898.

Bever-Cinuskel. Uebertragung der Konzession für das Teilstück

Bever-Cinuskel der Schmalspurbahn Davos-Samaden an die Gesellschaft der Rhätischen Bahn in Chur und Verlängerung der Frist bis zum 30. Juni 1900. Beschluss des Ständerats vom 26. Oktober, des Nationalrats vom 29. Oktober 1898.

Wattwil- oder Ebnet-Kappel-Rapperswil. Erneuerung der Konzession mit der Massgabe, dass die Frist von 24 Monaten zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen vom 28. Juni 1898 gerechnet werde. Beschluss des Ständerats vom 2. November, des Nationalrats vom 2. November 1898.

3. Konzessions-Verweigerungen.

Spiez-Gemmi-Leuk. Beschluss, auf ein Konzessions-Gesuch für eine elektrische Eisenbahn von Spiez über die

Gemmi nach Leuk nicht einzutreten. Beschluss des Ständerats vom 29. Juni, des Nationalrats vom 1. Juli 1898.

Weggis-Staffelhöhe. Verweigerung der Konzession für eine Zahnradbahn von Weggis nach Staffelhöhe. Beschluss des Ständerats vom 27. Juni, des Nationalrats vom 1. Juli 1898.

4. Betriebs-Aenderungen.

Traversthal-Regionalbahn. Betriebs-Uebernahme durch die Jura-Simplon-Bahn. Beschluss des Ständerats vom 12. April, des Nationalrats vom 15. April 1898.

Neuchâtel-Cortailod-Boudry. Betriebsübernahme durch die Neuenburger Jura-Bahn. Beschluss des Ständerats vom 22. April, des Nationalrats vom 22. April 1898.

Toggenburger-Bahn. Genehmigung der mit der V. S. B. getroffenen Vereinbarung vom 12. Dezember 1896 über den Betrieb der Toggenburgerbahn. Beschluss des Ständerats vom 17. Dezember 1897, des Nationalrats vom 15. April 1898.

Murten-Freiburg. Genehmigung des am 28. Juni 1898 abgeschlossenen Vertrages, betreffend die Uebernahme des Betriebes durch die Jura-Simplon-Bahn. Beschluss des Ständerats vom 26. Oktober, des Nationalrats vom 29. Oktober 1898.

Burgdorf-Thun-Bahn. Genehmigung des am 28. Januar/17. Februar 1898 abgeschlossenen Vertrages, betreffend die Uebernahme des Betriebes durch die Emmenthal-Bahn. Beschluss des Ständerats vom 26. Oktober, des Nationalrats vom 29. Oktober 1898.

Miscellanea.

Die Rheinübergänge des Julius Caesar. Die in der Wiedergabe des Mehrrens'schen Vortrages «Der Brückenbau sonst und jetzt» angeführten beiden hölzernen Jochbrücken, auf denen Caesar in den Jahren 55 und 53 v. Chr. mit seinen Legionen über den Rhein zog, waren in der letzten Generalversammlung des Vereins von Altertumsfreunden im Rheinlande zu Bonn Gegenstand interessanter Erörterungen. Geh. Regierungsrat Dr. *Nissen*, Professor der alten Geschichte an der Universität Bonn,

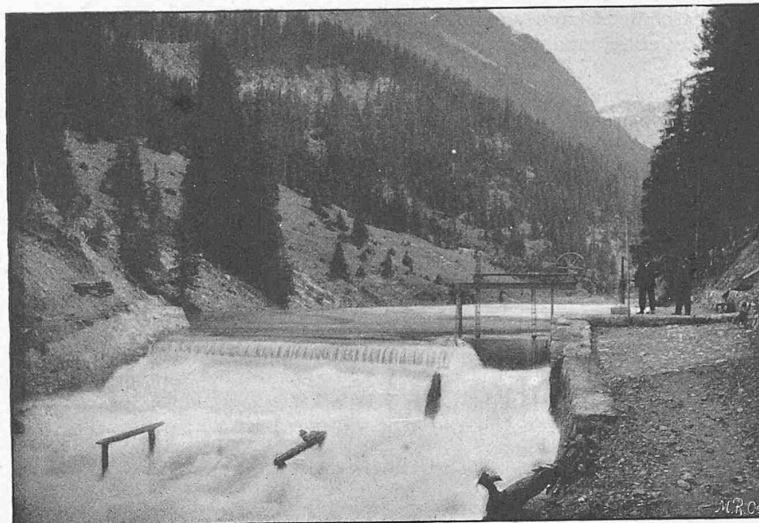


Fig. 6. Stauwehr.

Zusammenstellung der von den eid. Räten im laufenden Jahre erteilten Eisenbahn-Konzessionen.

Linie	Konzessionäre, zu Händen einer zu bildenden Aktien-Gesellschaft	Sitz	Länge der Bahn m	Maximal- Steigung ‰	Minimal- Radius m	Bau- kosten Fr.	Frist für Finanz-Aus- weis und techn. Vor- lagen: Monate nach d. Kon- zessions- erteilung	Beginn der Erd- arbeiten: Monate nach der Plangeneh- migung	Vollendung: Jahre nach Beginn der Erd- arbeiten	Konzessions- erteilung vom		Bemerkungen:
										Stände-Rat	Nat.-Rat	
Montreux-Montbovon	Gebr. Dufour in «Les Avants» u. Gen.	Montreux	21780	80	35	3 000 000	24	6	3	1898 15. April	1898 16. April	Meterspurige elektr. Adhäsionsbahn mit teilweiser Benutzung bestehender od. projekt. Strassen
Nyon-St. Cergue	Friedr. Bercioux, Arch.	St. Cergue	15500	70	20	750 000	24	6	1	15. »	16. »	Strassenbahn von 80 cm Spurweite. Betriebs-System noch nicht bestimmt
St. Gallen-Romanshorn	Gemeindammann Müller u. Gen.	St. Gallen	22500	16,4	280	5 100 000	18	6	2	14. »	15. »	Normalspur. Adhäsionsbahn mit Dampftrieb
Forchbahn (Zürich-Tiefenbr.-Bubikon)	Baumgartner in Egg u. Wolfer in Maur	Zürich	26350	35	160	2 898 500	24	6	2	14. »	15. »	Normalspur. Adhäsionsbahn mit Dampftrieb
Brunnen-Morschach	Gemeinder. v. Morschach	Brunnen	?	?	?	?	18	6	1 1/2	20. Juni	1. Juli	Schmalspur. Zahnr.-Bahn
Meiringen-Susten-Wassen	Bucher-Durrer in Kerns u. Flotron in Meiringen	Meiringen	42400	100	60	6 953 600	36	6	3	27. »	1. »	Meterspurige elektrische Adhäsionsbahn
Wattenwyl-Wimmis, ev. Spiez (Stockenthalbahn)	G. Lenz u. F. Winzenried in Bern	Bern	18550	25	300	1 650 000	36	?	?	27. »	1. »	Normalspur. Adhäsionsbahn mit Dampf- event. elektr. Betrieb
Vevey-Chexbres	Eugen Paschoud u. Gen. in Vevey	Vevey	7000	37	260	2 200 000	24	6	2	27. »	1. »	Normalspur. Adhäsionsbahn mit Dampf- event. elektr. Betrieb
Schwyz-Seewen, Schwyz-Brunnen	Anton von Hettlingen u. Gen. in Schwyz	Schwyz	?	?	?	?	24	6	12	27. »	1. »	Meterspur. Strassen-Adhäsionsbahn mit elektr. Betrieb
Laupen-Neuenegg-Flamatt (ev. Laupen-Thörisshaus u. Laupen-Gümmenen)	Einwohnergemeinden v. Laupen, Neuenegg und Dicki	Laupen	7000	30	150	554 500	12	6	1 1/2	27. »	1. »	Normalspur. Adhäsionsbahn m. Dampf- event. elektr. Betr. (Die Zahlen gelten nur für Laupen-Flamatt.)
Ebnat-Nesslau	Gemeindeammann Kuhn u. Gen. in Nesslau	Nesslau	8500	30	200	2 000 000	18	6	1 1/2	27. »	1. »	Normalspur. Adhäsionsbahn
Zürich-Oberstrass (Universitätsstrasse-Untere Germaniastrasse)	A. Grether & Cie. in Zürich	Zürich	?	?	?	?	12	6	1 1/2	29. »	1. »	Meterspur. elektr. Drahtseilbahn
Rifflalp-Bahn	A. Seiler & Cie. in Zermatt	Zermatt	500	50	40	53 000	2	2	1	27. »	1. »	Elektr. Adhäsionsbahn v. 80 cm Spurweite
Lausanner Strassenbahnen	Tramway-Gesellschaft in Lausanne	Lausanne	3250	?	?	?	18	?	?	27. »	1. »	Erweiterung des Netzes durch drei elektrische Strassenbahnlinien
Aarau-Menziken (Wynenthalbahn)	Dr. Du Riche-Preller u. Gen. in Zürich	Aarau	22100	40	30	1 600 000	18	6	1 1/2	29. »	1. »	Meterspurige elektrische Adhäsionsbahn mit Benutzung der bestehenden Strassen
Chillon-Villeneuve	A. Dupraz und Gen. in Vevey	?	1970	40	50	80 000	12	6	1 1/2	29. »	1. »	Meterspurige Adhäsions-Strassenbahn mit elektr. Betrieb. Forts. d. elektr. Strassenbahn Vevey-Montreux-Chillon
Wetzikon-Meilen	Eisenbahnkomitee Wetzikon-Meilen	Zürich	21000	74	25	1 800 000	18	6	2	26. Okt.	29. Okt.	Meterspurige elektrische Strassen-Adhäs.-Bahn
Waldhaus-Dolder	Dolderbahn-Aktiengesellschaft	Zürich	?	?	?	?	12	6	1 1/2	26. »	29. »	Meterspurige elektrische Strassenbahn
Gampel-Hohentenn	Ed. von Waldkirch, Adv. in Bern	Gampel	2800	250	100	451 000	36	6	2	26. »	29. »	Meterspurige gemischte Adhäs.- u. Zahnradbahn
Saignelégier-Glovelier	Boéchat und Gouvernon in Delsberg	Delsberg	22000	29	200	2 640 000	24	6	2 1/2	26. »	29. »	Normalspur. Adhäsionsbahn mit Dampftrieb
Aigle-Sepey	Dubuis und de Vallière in Lausanne	Aigle	?	80	25	800 000	18	6	3	2. Nov.	2. Nov.	Meterspurige elektrische Adhäsions-Bahn unter teilweiser Benutzung der Strasse
Sepey-Leysin-Feydey	Dubuis und de Vallière in Lausanne	»	5125	80	75	420 000						

Systeme zur Verfügung, von denen besonders die Methode mit Doppelkollektor und die sogenannte Gruppenschaltung der Accumulatorenbatteie erörtert werden. Von den in der bisherigen Praxis gebräuchlichen Motor-Systemen, Hauptstrom- und Nebenschluss-Motor, verdient nach Ansicht des Vortragenden für automobile Zwecke ersterer den Vorzug und es haben auch die meisten Konstrukteure denselben angewendet. Die finanzielle Seite des Automobilismus besprechend, gelangte Ingenieur Egger an der Hand einer vergleichenden Kostenaufstellung zwischen dem elektrischen und animalischen Betriebe (Mietwagen) unter Annahme einer täglichen

Leistung von 60 km zu dem Resultate, dass den jährlichen Kosten eines Mietwagens — etwa 2700 fl. — beim elektrischen Betriebe bloss rd. 3200 fl. gegenüberstehen, wobei im Grossunternehmen bedeutend günstigere Ziffern zu erreichen sind und zu erwarten steht, dass die herabgeminderten Kosten die Verwendung der Automobile auch als Mietwagen ermöglichen werden. Im weiteren die Ergebnisse der Versuchsfahrten besprechend, welche in Wien mit dem ersten, von der Firma Lohner gemeinsam mit der Vereinigten Elektrizitäts-Aktien-Gesellschaft Wien-Budapest hergestellten, elektrischen Coupéwagen kürzlich unternommen wurden, giebt der Vortragende in seinem