Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **33/34 (1899)**

Heft 14

PDF erstellt am: **27.04.2024**

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

INHALT: Neue schweizerische Eisenbahnprojekte. I. — Wettbewerb für den Neubau einer Kantonsschule in Schaffhausen. I. — Miscellanea: Der Rhein-Weser-Elbe-Kanal. Beim Bau des Mole am Heyster Hafen. Der Neubau der mittleren Rheinbrücke in Basel. Monatsausweis über die Arbeiten am Simplon-Tunnel. Eine elektrische Lokomotive zur nutzbringenden Verwertung der Bremskraft. Glasbausteine. — Nekrologie: † Adolf Guyer-Zeller. — Vereinsnachrichten: Gesellschaft ehemaliger Polytechniker: Stellenvermittelung.

Neue schweizerische Eisenbahnprojekte.

Von a. Oberingenieur *R. Moser.*

I. Weissensteinbahn.

Am 20. Februar 1898 hat das Schweizervolk das sog. Rückkaufsgesetz mit gewaltigem, von keiner Seite erwarteten Mehr angenommen und damit der bisherigen Eisenbahnwirtschaft den Abschied erteilt.

Es ist ohne Zweifel auch richtig, dass mit dem dadurch bedingten Uebergang des Netzes der fünf Hauptbahnen in eine Hand, in die Hand des Bundes, ein bedeutender Fortschritt erzielt und zu erwarten ist, es werden all die in Bezug auf das Tarifwesen und namentlich auch auf die Amortisation des Anlagekapitals gehegten Hoffnungen in Erfüllung gehen.

Alle Uebelstände im Eisenbahnwesen der Schweiz sind aber durch dieses Gesetz keineswegs beseitigt, und namentlich die Techniker werden es schwer empfinden, dass in der bisherigen Art der Konzessionierung und der Beaufsichtigung eine Aenderung nicht eintritt und diese Dinge überhaupt im neuen Gesetz gar nicht berührt sind. Nach wie vor wird das Eisenbahndepartement in seiner gegenwärtigen Zusammensetzung bestehen und amtieren, indem das neue Organisationsgesetz sich lediglich mit dem neuen Bundesnetz beschäftigt, das an Stelle der fünf Hauptbahnen tritt, und welches genau so wie bisher dasjenige dieser fünf Gesellschaften, vom eidg. Eisenbahndepartement und seinem Stabe überwacht werden wird. Es sind dies, wenn namentlich noch die vielen Instanzen des Bundesnetzes, Eisenbahnrat, Verwaltungsrat, Generaldirektion und Kreisdirektionen in Betracht gezogen werden, etwas schwerfällige Verhältnisse, allein es ist zu hoffen, dass mit der Zeit hier Remedur geschaffen werden wird, auch ist es nicht der Zweck dieser Zeilen, sich jetzt eingehender mit diesen Verhältnissen, an denen einstweilen nichts zu ändern ist, zu befassen.

Ein anderer Uebel- oder Misstand hat den Verfasser bewogen, an die Oeffentlichkeit zu gelangen; es ist die Art der Konzessionierung von neuen Linien, welche nach wie vor in der bisherigen Weise vor sich gehen soll. Die obersten Behörden des Landes wollen also auch ferner darauf verzichten, auf die Gestaltung des schweizerischen Bahnnetzes einen Einfluss auszuüben und sich mit verschwindenden Ausnahmen damit begnügen, jedes Begehren zu erfüllen, das an sie gestellt wird.

Bei Anlage der ersten Bahnlinien ist unter Zuziehung bedeutender ausländischer Fachmänner und Ingenieure von europäischem Rufe in mehr oder weniger rationeller Weise vorgegangen worden, grosse einheitliche Gedanken sind zum Durchbruch gekommen; so wurde die Durchbrechung der Jurakette in centraler Richtung von Basel nach Olten gewählt und mit Rücksicht auf die Mittel der Vorschlag, zwei Uebergänge, einen östlichen und westlichen zur Ausführung zu bringen, fallen gelassen. Von Olten gehen drei Verbindungen aus, eine *centrale* nach Luzern, eine *westliche* nach Bern-Freiburg-Lausanne-Genf mit einer Abzweigung Herzogenbuchsee-Solothurn-Neuenburg und eine *östliche* nach Aarau-Zürich-Winterthur-Romanshorn mit einer Abzweigung Winterthur-St. Gallen und Rorschach.

Gegen dieses erste Hauptnetz dürfte, wenn neben den Terrainverhältnissen namentlich auch noch die Wichtigkeit und Bedeutung der Ortschaften in Betracht gezogen werden, nicht viel einzuwenden sein, und es hätte dieses Hauptgerippe sehr wohl die Grundlage für den weitern Ausbau des Netzes abgeben können.

Bei den Projekten der nächsten Periode in den 60er und 70er Jahren waren meist ganz andere Motive massgebend, fachmännischer Rat wird nicht mehr als notwendig erachtet, dagegen sind es hauptsächlich politische Erwägungen, verbunden mit ungesunden Konkurrenzbestrebungen, welche sich geltend machen und den Ausschlag geben. Leider kam der Rückschlag erst zu spät, so dass eine Menge, man darf wohl sagen, der unsinnigsten Projekte in dieser förmlichen Schwindelperiode zur Ausführung gekommen sind. Es war ein Kampf, der mit dem Untergang nahezu der sämtlichen neuen Gesellschaften endete, da sie die Mittel nicht fanden, die gebauten Linien im Betrieb zu erhalten. Ueber die Beschaffenheit des auf diese Weise entstandenen Netzes dürften lange Erörterungen kaum notwendig sein; namentlich im östlichen Teile der Schweiz findet sich ein Durcheinander von Linien, das nirgends sonst zu sehen sein dürfte. Von Olten bis Romanshorn sind von 34 Stationen 18 oder mehr als die Hälfte Anschluss- oder Kreuzungs-Stationen. Reichlich jede zweite Station ist somit Anschluss- oder Kreuzungs-Station, und es ist leicht einzusehen, mit welchen Schwierigkeiten unter diesen Verhältnissen die Aufstellung der Fahrtenpläne zu kämpfen hat; es handelt sich um förmliche Kunststücke, deren Lösung in befriedigender Weise nicht möglich ist.

Die Hauptschuld an der jetzigen misslichen Beschaffenheit des schweizerischen Eisenbahnnetzes kommt ohne Zweifel den eidg. Räten selbst zu, welche jeweils auf Grund der bestehenden Gesetze ohne nähere Prüfung allen Konzessionsbegehren entsprochen haben. *Merkwürdiger* und fataler Weise hat es also die oberste Behörde des Landes unterlassen, auf die Gestaltung des schweizerischen Bahnnetzes irgend welchen Einfluss auszuüben.

Die jetzige Gestaltung des Netzes darf sodann auch unbedingt dem Privatbau zugeschrieben werden, da doch anzunehmen ist, dass beim Staatsbau gewisse Grundsätze und einheitliche Gedanken sich würden Geltung verschafft haben.

Da das bisherige Vorgehen beim Konzessionieren neuer Linien auch in Zukunft beibehalten werden soll, wie bereits erwähnt worden ist, in letzter Zeit aber eine Menge neuer Projekte auftauchen, von denen ohne Zweifel ein grösserer Teil unter namhaften Beteiligungen seitens der Kantone zur Ausführung kommen wird, so dürfte es vorerst zweckmässig sein, an einigen Beispielen zu zeigen, wie notwendig eine Aenderung des bisherigen Verfahrens ist und wie schwer im andern Falle die Allgemeinheit und das Land durch das wenig zielbewusste Vorgehen einzelner Ortschaften und Gegenden geschädigt würde. Es ist die höchste Zeit, bei der Konzessionierung in Zukunft ein anderes Verfahren anzuwenden und eine weitere Verschlechterung des Eisenbahnnetzes abzuwenden, umsomehr, als mit aller Wahrscheinlichkeit darauf zu rechnen ist, dass der Bund mit der Zeit die sämtlichen Bahnen wird zu übernehmen oder wenigstens zu betreiben haben, wie das schon jetzt von den Initianten jeweils verkündet wird.

Ob eine Aenderung des Gesetzes vorzunehmen wäre, ist hier nicht zu untersuchen, dasselbe enthält in dieser Hinsicht die Bestimmung, dass die Bundesversammlung die Konzessionierung nur einer solchen Eisenbahn verweigern könne, welche die militärischen Interessen der Eidgenossenschaft verletzt. Die Bundesversammlung hat aber auch das Recht, entgegen dem Willen der Kantone über alle streitigen Punkte zu entscheiden. Sodann ist dem Bundesrate im nämlichen Gesetze die Genehmigung des Bauplanes und des Bahntracés vorbehalten und ausdrücklich gesagt, dass der Bundesrat dabei die militärischen Interessen gebührend zu wahren habe.

Es ist daher kaum zweifelhaft, dass schon nach dem bestehenden Gesetze der Bund befugt ist, z. B. bessere Anschlüsse, Vermeidung von Spitzkehren und starken Steigungen