Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **55/56 (1910)**

Heft 13

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: V. Die Randenbahn. — Neue Bauarten des „Beartrap"-Klappenwehres. — Morcote. — Landhaus bei Caslano am Luganersee. — Wettbewerb für den Neubau einer reformierten Kirche in Arlesheim. — Miscellanea: Schweizer. Wasserwirtschafts-Verband. Der Einkauf der Kohle nach dem Heizwert. Der Bodensee-Bezirksverein deutscher Ingenieure. Der Besuch deutscher technischer Hochschulen. Kreiselkompass. Internationale Vereinigung für gewerblichen Rechtschutz. Regulierung des Luganersees. Ausstellung für Schulgesundheitspflege. Bodensee-Toggenburgbahn. — Konkurrenzen: Trinkwasserbrunnen in der Stadt Bern. Tramwartehäuschen in Genf. — Literatur. — Vereinsnachrichten: Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. G. e. P.: Stellenvermittlung.
Tafel 43: Morcote, Aufstieg zur Madonna del Sasso.
Tafeln 44 bis 46: Landhaus A. Steffen bei Caslano am Luganersee.

Band 55. *Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und genauer Quellenangabe gestattet.* **Nr. 13.**

Neue schweizerische Eisenbahnprojekte.[1])

V. Die Randenbahn.

Von a. Oberingenieur Dr. *R. Moser* in Zürich.

Schaffhausen war vor dem Eisenbahnzeitalter ein wichtiger Knotenpunkt im Verkehr von Deutschland nach der Schweiz und Italien, hat aber bei den heutigen Bahnverhältnissen an Bedeutung verloren und schreibt das namentlich dem Mangel einer bessern Bahnverbindung in Richtung der früheren Hauptverkehrsstrasse gegen Norden nach Donaueschingen und weiter zu. Die Bestrebungen, diese auf der Karte leicht wahrzunehmende Lücke auszufüllen, sind schon sehr alt und bereits Ende der 60er Jahre des vorigen Jahrhunderts bildete sich ein Randenbahnkomitee für die direkte Verbindung Schaffhausens mit Donaueschingen. Das Projekt fand aber bei Baden nicht nur kein Entgegenkommen, sondern es wurden ihm andere Projekte entgegengestellt und vorgezogen. Auch die ehemalige schweiz. Nordostbahn bemühte sich um eine Verbesserung der nördlichen Zufahrtslinie und erhielt am 17. Dezember 1873 die Konzession für den schweizerischen Teil der Linie Schaffhausen-Thayngen-Engen, musste aber auf die Ausführung verzichten, weil die badische Konzession innert nützlicher Frist nicht erhältlich war, die Nationalbahn dagegen den Anschluss in Singen erhielt und ihr mit dem Bau der Linie Singen-Etzweilen-Winterthur zuvorkommen konnte.

Eine weitere von Baden bevorzugte Linie ist die Wutachtalbahn oder die mit Umgehung der Schweiz gebaute strategische Bahn Waldshut-Stühlingen-Immendingen, bei deren Anlage nicht verkehrspolitische, sondern nur militärische Gründe massgebend waren, so dass der zuerst in Donaueschingen vorgesehene Anschluss nach Immendingen verlegt wurde und die Verbindung der Wutachtalbahn mit der Eglisauer Linie von Stühlingen über Schleitheim nach Jestetten, die bereits geplant und durch den Staatsvertrag vom 21. Mai 1875 geregelt war, fallen gelassen wurde. Wenn diese von Baden angestrebten Projekte sich verwirklicht hätten, so wäre Schaffhausen gründlich und wohl für alle Zeiten abgefahren worden. Heute jedoch liegen die Verhältnisse für Schaffhausen wieder wesentlich günstiger, da bei Ausführung der Wutachtalbahn weder auf die Verbindung mit Donaueschingen noch auf diejenige mit der Eglisauerlinie Rücksicht genommen wurde und die Anlage einer neuen, vollkommen unabhängigen Linie von Jestetten über Stühlingen nach Donaueschingen kaum mehr in Frage kommen kann, da sie weder in technischer noch in volkswirtschaftlicher Beziehung so grosse Vorteile bieten würde wie die von Schaffhausen ausgehende und befürwortete Randenbahn. Die effektive Bahnlänge Jestetten-Donaueschingen beträgt in direkter Linie 44 *km*, über Schaffhausen dagegen nur 42 *km*, wobei noch in Betracht fällt, dass von Jestetten bis Schaffhausen auf etwas mehr als 8 *km* die bestehende Linie benützt werden kann, sodass die Baulänge im erstern Fall erheblich grösser wäre als im zweiten. Bei der Randenbahn ist nur der Haupttunnel etwas länger, dafür kommen aber bei der Jestetten-Donaueschinger Linie drei grössere Tunnel vor und sind namentlich im Wutachtal und im Seitental Achdorf-Opferdingen die Terrainverhältnisse sehr viel ungünstiger als in dem meist einfachen Gelände, das die projektierte Randenbahn durchzieht. In Schaffhausen und in der beteiligten Gegend herrscht denn auch eine zuversichtlichere Stimmung und die Ansicht, dass die Verhältnisse für den Bau einer Randenbahn heute viel bessere sind als vor 35 Jahren; auch wird namentlich gehofft, es werde Baden dem Projekte mehr Entgegenkommen zeigen als früher, da nach dem sogenannten Gotthardvertrag die beteiligten Staaten sich ja förmlich zum Bau von Abkürzungslinien verpflichtet haben.

Schon vor einigen Jahren, bald nach Eröffnung der Linie Eglisau-Schaffhausen haben sich die beteiligten schweizerischen und badischen Gemeinden von Schaffhausen bis Donaueschingen neuerdings vereinigt und mit dem rührigen Stadtpräsidenten von Schaffhausen, Dr. *C. Spahn*, an der Spitze ein Komitee gebildet, das bereits mit einigem Erfolg gearbeitet und vor allem die grosse Bedeutung der Randenbahn in wirtschaftlicher und verkehrspolitischer Hinsicht zu allgemeiner Kenntnis gebracht hat[1]).

Ferner hat der bekannte, zur Behandlung solcher Verkehrsfragen besonders geeignete Fachmann *R. Bernhardt* in ebenso ausführlicher als erschöpfender Weise die Randenbahn einer näheren und sachgemässen Betrachtung unterzogen und im Vorwort seiner Schrift die Erklärung abgegeben, dass seine Arbeit einen durchaus privaten Charakter habe und den Zweck verfolge, das Projekt in geschichtlicher, technischer, wirtschafts- und eisenbahnpolitischer Beziehung nach den Grundsätzen einer freien, unabhängigen Forschung abzuklären. Die mit vielen Beilagen, offiziellen Aktenstücken, Zonenkarten u. s. w. versehene Schrift ist sehr bemerkt worden und kann deren Studium jedem, der sich für die Frage interessiert, nur empfohlen werden. Hier näher darauf einzugehen ist jedoch nicht möglich, dagegen wird es doch angezeigt sein, mitzuteilen, zu welchem Resultat Hr. Bernhardt hinsichtlich der Berechtigung einer Randenbahn gekommen ist. In seinen Schlussfolgerungen spricht er sich unter III. wörtlich wie folgt aus: „Die Verkehrszonen der Randenbahn werden nordseits und südseits eine grosse Ausdehnung gewinnen und dabei kommerziell ausserordentlich wichtige Gebiete einschliessen; die innerhalb derselben eintretenden Wegabkürzungen können bis auf 35 *km* ansteigen. Demgemäss werden die erzielbaren Fahrzeit-, Fahrgeld- und Frachtersparnisse im ganzen genommen sehr bedeutende sein. Auch der zu erwartende Durchgangsverkehr wird als erheblich angenommen werden dürfen.

Die volkswirtschaftliche Berechtigung des Projektes steht daher ausser Zweifel, zumal es nebenbei auch nicht unerhebliche örtliche Interessen befriedigt.

Besonders hervorzuheben ist die grosse wirtschaftspolitische Bedeutung der Randenbahn für den industrie- und verkehrsreichen Kanton Zürich."

Die ersten technischen Studien besorgte der kürzlich verstorbene Stadtingenieur von Schaffhausen, Hr. *M. Stocker*, der auf Grund der schweizerischen und badischen Kurvenkarten 1:25000 drei verschiedene Projekte aufstellte, mit deren Ueberprüfung alsdann der Verfasser betraut wurde. Bei dem von Stocker zuerst ausgearbeiteten Projekt, A[1], folgt die Linie nordseits soweit möglich bis Ober-Bargen dem Merishausertal, durchbricht den Randen mit einem nur 1700 *m* langen Tunnel, um oberhalb Epfenhofen in die strategische Linie Stühlingen-Immendingen einzumünden, die nun bis über die nächste Station Zollhaus hinaus zur Abzweigung des gegen Hondingen und Fürstenberg sich hinziehenden Mühlbachtales benützt wird. Von der Einsattelung bei Fürstenberg zieht die Linie in starken Krümmungen über Behla gegen Sumpfohren und schliesslich in einer langen Geraden nach Donaueschingen. Die effektive Länge der Bahn von Schaffhausen bis Donaueschingen

[1]) Fortsetzung der Artikelserie von Bd. XLVII S. 55.

[1]) Vergl. Bd. IL, Seite 285 (Konzessionsgesuch 1907).