

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 59/60 (1912)
Heft: 24

Artikel: Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1911
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-30001>

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: 19.02.2026

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

auf der Hand, dass, wenn eine Gruppe von „Westschweizern“ oder eine solche aus unsern katholischen Miteidgenossen an ihn herangetreten wäre mit dem Verlangen, für seinen Vorschlag einen der *Ihrigen als solchen* zu wählen, der Herr Departementschef sie ohne weiteres bedeutet hätte: im *schweizerischen* Bundeshause können, wenn es sich um die Wahl in die leitende technische Oberbehörde der *Eidg. Technischen Hochschule* handle, ausschliesslich die Eignung des Mannes für das Amt und die sorgfältig zu erwägenden Bedürfnisse der *eidgenössischen* Anstalt selbst in Frage kommen, da gebe es keine Sonderung nach Südwest- oder Nordostschweiz, nach katholischen oder protestantischen Eidgenossen!

Man sieht, der Schreiber der Notiz hat allerdings „zwei Fliegen mit einem Schlage“ getroffen, d. h. er hat gleichzeitig zwei hoch geehrte Miteidgenossen bloss gestellt, ohne zur Klärung der aufgeworfenen Fragen irgendwie beizutragen.

Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1911.

(Aus dem Bericht des eidg. Eisenbahndepartements.)

(Fortsetzung.)

Rechtliche Grundlagen der Eisenbahnunternehmungen.

Zu den 73 Konzessionsgesuchen, die am 31. Dezember 1910 noch anhängig waren, sind im Berichtsjahre 22 neue Gesuche hinzugekommen. Von diesen 95 Gesuchen sind 15 durch Erteilung der nachgesuchten Konzession erledigt worden, während eines förmlich zurückgezogen wurde und 11 als gegenstandslos abgeschrieben werden konnten. Am Schlusse des Berichtsjahres blieben somit 68 Gesuche anhängig.

Einem Gesuche um Ausdehnung einer Konzession hat das Departement, gestützt auf die im Konzessionsakte enthaltene Ermächtigung von sich aus entsprochen. Durch Bundesbeschluss sind 18 Konzessionsänderungsgesuche und ein Konzessionsübertragungsgesuch in zustimmendem Sinne erledigt worden. Einem weiteren Konzessionsübertragungsgesuch, in dem auch die Ausdehnung der Konzession nachgesucht worden war, wurde ebenfalls entsprochen.

Die eingeführte strengere Praxis in bezug auf die Fristverlängerungsgesuche hat sich bestens bewährt, indem in den beiden letzten Jahren die Finanzierung verschiedener Linien von volkswirtschaftlicher Bedeutung beschleunigt worden ist, während eine ganze Anzahl anderer konzessionierter Bahnprojekte, die keine oder nur ganz geringe Aussicht auf Verwirklichung hatten, von den jeweiligen Initianten endgültig fallen gelassen wurden. Im Berichtsjahre wurde 16 Fristverlängerungsgesuchen entsprochen, wobei in 11 Fällen erklärt wurde, der Bundesrat werde eine weitere Fristerstreckung nicht mehr von sich aus gewähren.

Elf Konzessionen sind infolge unbenützten Ablaufes der konzessionsmässigen Fristen erloschen. Die Zahl der in Kraft stehenden Konzessionen von noch nicht eröffneten Bahnen beträgt auf Ende 1911 134. Dabei sind die Linien, die zwar in einzelnen Sektionen, aber noch nicht in ihrer gesamten Länge in Betrieb stehen, mitgerechnet und alternative Konzessionen nur einfach gezählt.

Rechtliche Grundlagen anderer Transportanstalten. Nachdem die Verordnung vom 19. Dezember 1910 betreffend die Schifffahrt konzessionierter Unternehmungen auf schweizerischen Gewässern auf 1. Januar 1911 in Kraft getreten war, wurden zu Anfang des Jahres sämtliche konzessionierte *Schiffahrtsunternehmungen* vom Eisenbahndepartement zur Einreichung von Gesuchen um Erneuerung der Konzession veranlasst. Zu den eingereichten 19 Konzessionserneuerungsgesuchen kamen im Laufe des Jahres noch drei neue Konzessionsgesuche hinzu. Von diesen 22 Gesuchen konnten im Berichtsjahre acht durch Erneuerung, bzw. Erteilung der Konzession erledigt werden.

Im Berichtsjahre wurden sechs Konzessionen für *Automobilunternehmungen*, deren Dauer abgelaufen war, auf Ansuchen der betreffenden Gesellschaften erneuert und teilweise abgeändert. Zwei Gesuchen um Erteilung einer Konzession konnte ebenfalls entsprochen werden. Auf Ende des Jahres war noch ein Konzessionserneuerungsgesuch unerledigt.

Ein Konzessionsgesuch für eine *Luftseilbahn* musste abgewiesen werden.

Neue Bahnlinien. Während des Berichtsjahres befanden sich 35 Bahnlinien und Bahnstrecken im Bau (im Vorjahre 45); davon wurden die folgenden 16 Linien neu in Angriff genommen:

Schweizerische Bundesbahnen: Sissach-Olten (Hauenstein-Basislinie); Brienz-Interlaken (Brienzerseebahn). — Berner Alpenbahn-Gesellschaft: Münster-Lengnau. — Sursee-Triengen. — Meiringen-Aareschlucht. — Sântsbahn: I. Sektion: Appenzell-Wasser-auen. — Bremgarten-Dietikon: Bremgarten Obertor-Bremgarten S.B.B. — Aigle-Sèpey-Ormont-dessus. — Tramways lausannois: Georgette-Port de Pully. — Städtische Strassenbahn Zürich: Römerhof-Klusplatz; Burgwies-Rehalp. — Trambahn St. Gallen: Union-Teufenerstrasse. — Bern-Worblaufen-Zollikofen. — Brig-Furka-Disentis: Strecke Brig-Furka-Tunnel. — Funicolare degli Angioli in Lugano. — Luzern-Dietschiberg.

Vollendet und dem Betrieb übergeben wurden im Berichtsjahre folgende Bahnlinien oder Bahnstrecken:

Lugano-Cadro-Dino: Lugano-Santa di Viganello; Santa di Viganello-Dino. — Schaffhauser Strassenbahn: Güterbahnhof-Ebnat. — Städtische Strassenbahn Zürich: Römerhof-Klusplatz. — Biasca-Acquarossa-Olivone: I. Sektion: Biasca-Acquarossa. — Chemins de fer électriques veveysans: Blonay-Les Pléiades. — Sierre-Montana-Vermala. — Trambahn St. Gallen: Union-Teufenerstrasse: Strecke Union-Hochwacht. — Altstätten-Gais: Strecke Altstätten-Stadt-Gais. — Clarens-Chailly-Blonay. — Wil-Weinfelden-Emmishofen (Mittel-Thurgau-Bahn).

Die Gesamtlänge (Baulänge) dieser neuen Linien beträgt rund 87 km. Die Hauptverhältnisse der Baulinien ergeben sich aus der dem Geschäftsbericht beigegebenen Tabellen.

Auf den 35 Baulinien mit einer Gesamtlänge von rund 429 km befinden sich nicht weniger als 62 km Tunnel und 10 km Brücken von mehr als 10 m Länge.

Die noch nicht eröffneten Linien geben zu folgenden Bemerkungen Anlass:

Das allgemeine Bauprojekt der verbesserten Hauensteinlinie *Sissach-Olten* der schweizerischen Bundesbahnen wurde am 19. Juni und 4. Dezember genehmigt. Mit den Bauarbeiten konnte im Berichtsjahre nicht mehr begonnen werden.

Auf der Linie *Frutigen-Brig* (Lötschbergbahn) wurde der Sohlenstollen des grossen Lötschbergtunnels am 31. März bei Km. 7,353 vom Nordportal durchgeschlagen. (Wir verweisen hinsichtlich der Arbeiten an dem Lötschbergtunnel auf die regelmässig in unserer Zeitschrift erschienenen Berichte.)

Auch die Arbeiten auf den beiden Rampen Frutigen-Kandersteg und Goppenstein-Brig haben im Laufe des Berichtsjahres bedeutende Fortschritte gemacht. Auf der Nordrampe sind etwa 60 % und auf der Südrampe etwa 80 % der Gesamtarbeit geleistet; sämtliche Rampentunnel sind durchgeschlagen und die Ausweitungs- und Mauerungsarbeiten weit vorgeschritten. Auch die grösseren Kunstbauten sind durchwegs in Angriff genommen, zum Teil bereits fertig erstellt worden.

Das allgemeine Bauprojekt der Linie *Münster-Lengnau*¹⁾ wurde am 28. Februar genehmigt. Der Bau des 8560 m langen Grenchenberg-tunnels begann auf der Nordseite am 7. und auf der Südseite am 6. November.

Auf der Teilstrecke *Vallorbe-Landesgrenze* der Linie¹⁾ Frasn-Vallorbe der französischen Mittelmeerbahn ist der auf Schweizergebiet liegende Teil des Mont d'Or-Tunnels fertig ausgemauert.

Die Bauarbeiten der normalspurigen Nebenbahn *Ebnat-Nesslau* (Bodensee-Toggenburgbahn) sind im Berichtsjahre derart gefördert worden, dass auf Ende desselben etwa $\frac{3}{4}$ der Erdarbeiten und $\frac{1}{3}$ der Tunnelarbeiten durchgeführt waren; ebenso sind die Brücken und Durchlässe in der Hauptsache vollendet und die Hochbauten unter Dach. Die Inbetriebsetzung der neuen Linie wird voraussichtlich im kommenden Herbst erfolgen können.

Das allgemeine Bauprojekt der normalspurigen Nebenbahn *Sursee-Triengen* wurde am 25. April genehmigt. Im Laufe des Berichtsjahres konnten die sämtlichen Unterbauarbeiten vollendet werden; ebenso sind die Hochbauten bereits in Angriff genommen worden.

Auf der neuen Linie *Bever-Schuls* der *Rhätischen Bahn* haben die Bauarbeiten im verflossenen Jahre bedeutende Fortschritte gemacht. Auf der Strecke Bever-Cinuskel ist die Linie im Rohbau

¹⁾ Auch bezüglich Grenchenberg- und Mont d'Or-Tunnel verweisen wir auf unsere fortlaufende Berichterstattung.
Die Red.

