

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 65/66 (1915)
Heft: 24

Artikel: Die Schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1915
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-32249>

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: 23.02.2026

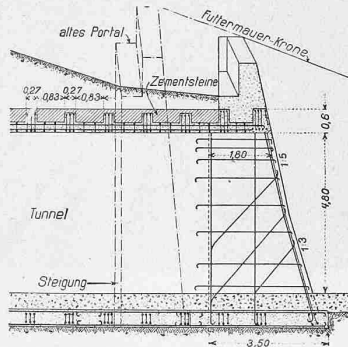
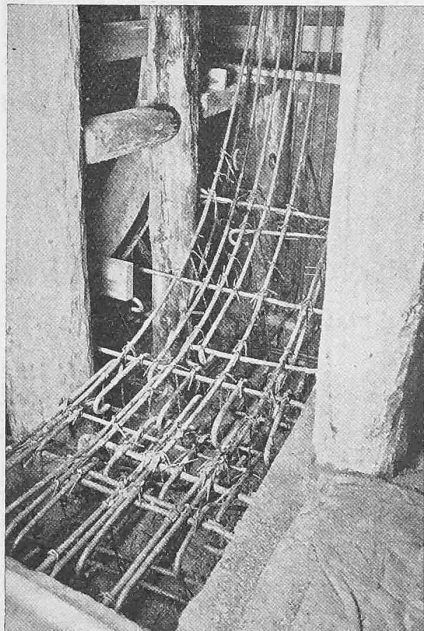
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die Schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1914.

(Fortsetzung von Seite 262)

Rechtliche Grundlagen der Eisenbahnunternehmungen.

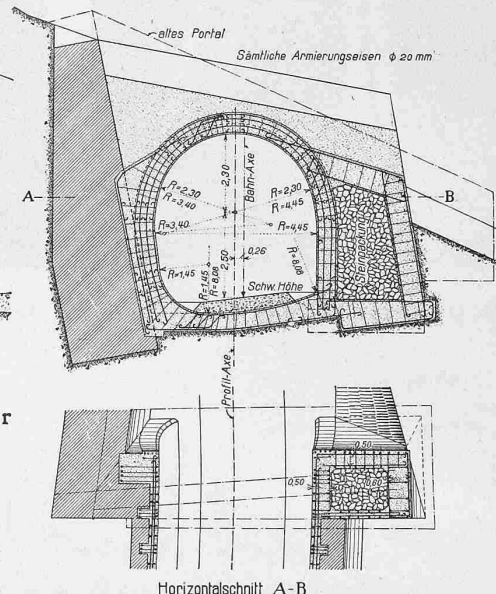
Ende 1913 waren noch 61 Konzessionsgesuche anhängig. Im Berichtsjahre wurden fünf neue Gesuche eingereicht. Konzessionen wurden im Laufe des Jahres vier erteilt. Da 8 Konzessionsgesuche, weil gegenstandslos geworden, abgeschrieben werden konnten, waren auf Ende 1914 noch 54 Konzessionsgesuche in Behandlung.



Rekonstruktion
des Spundetscha-Tunnels der
Chur-Arosa-Bahn.

Abb. 18. Oberes Portal. — 1:200.

Abb. 23. Teilansicht der Armierung von
Widerlager und Sohle (vergl. Abb. 12).



Zehn Konzessionen sind infolge unbenützten Ablaufes der konzessionsmässigen Fristen erloschen. Die Zahl der in Kraft stehenden Konzessionen von noch nicht eröffneten Bahnen beträgt auf Ende 1914 91. Dabei sind die Linien, die zwar in einzelnen Sektionen, aber noch nicht in ihrer gesamten Länge in Betrieb stehen, mitgerechnet. Im übrigen wird auf das vom Eisenbahndepartement herausgegebene Eisenbahnverzeichnis hingewiesen, das über diese Verhältnisse nähere Aufschluss erteilt.

Rechtliche Grundlagen anderer Transportanstalten.

Die Konzessionen der *Schiffahrtsunternehmungen* sind nun alle erneuert, mit Ausnahme derjenigen der Zürcher Dampfbootgesellschaft. Diese Gesellschaft hat im Berichtsjahre ein neues Konzessionsgesuch eingereicht, das sich auf die veränderten Verhältnisse stützt und den beteiligten Kantonsregierungen zu neuer Prüfung überwiesen werden musste. Neue Konzessionen wurden 2 erteilt, eine für Schiffskurse auf dem Genfersee, die andere für solche auf dem Wallensee.

Im Berichtsjahre langten 14 Konzessionsgesuche für *Automobilkurse* ein. Erteilt wurden 11 Konzessionen.

Eingereicht wurde ferner ein Konzessionsgesuch für regelmässige Kurse mit *Luftfahrzeugen* über den Genfersee. Das Post- und Eisenbahndepartement gelangte jedoch auf Grund eingehender Untersuchungen zu dem Schlusse, dass dem Gesuche nicht entsprochen werden könne. Die Luftfahrt ist nach der Ansicht des Departements noch nicht so weit entwickelt, dass ein regelmässiger Transportdienst für Personen eingerichtet und durch bundesgesetzliche Massnahmen geordnet werden könnte.

Neue Bahnlinien.

Während des Berichtsjahres befanden sich 33 Bahnlinien und Bahnstrecken im Bau (im Vorjahre 41); davon wurden die folgenden 13 Linien neu in Angriff genommen: Huttwil-Eriswil, Wohlen-Meisterschwanden; Biel-Täuffelen-Ins; Städtische Strassenbahn Zürich: Verbindungslinie in der Birmensdorferstrasse; Basler Strassenbahnen: Riehen-Landesgrenze; Strassenbahnen im Kanton Zug: Verlängerung Löwen Oberägeri-Neue Station Oberägeri; Strassenbahn Winterthur: Bahnhof-Stadtrain, Grabengasse-Deutweg, Bahnhof-Wülflingen; Clarens-Chailly-Blonay: Verlängerung Bahnhof-Hafen Clarens; Solothurn-Niederbipp: Strecke Solothurn-Attiswil; Tram-

bahn St. Gallen: Linienverlängerung auf dem neuen Bahnhofplatz, Geleiseschleife Helvetiaplatz-Bahnhofplatz-Helvetiaplatz.

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

a) Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper.

Aigle-Sépey-Ormont-dessus: Strecke Sépey-Diablerets; Chur-Arosa.

b) Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf Strassen. Städtische Strassenbahn Zürich: Limmatquai-Urabiabücke-Bahnhofstrasse, Verbindungslinie in der Birmensdorferstrasse; Städtische Strassen-

bahnen Bern: Ringbahn in der Landesausstellung; Basler Strassenbahnen: Riehen-Landesgrenze; Steffisburg-Thun-Interlaken: Strecke Beatenbucht-Interlaken; Schwyzer Strassenbahnen: Strecke Schwyz-Ibach; Tramway Locarno: Verlängerung der Linie Locarno-Minusio bis zum Kurhotel Esplanade; Strassenbahnen im Kanton Zug: Verlängerung Löwen Oberägeri-Neue Station Oberägeri.

Die Gesamtlänge (Baulänge) dieser neuen Linien beträgt 52 km. Die Hauptverhältnisse der Baulinien ergeben sich aus einer dem Geschäftsbericht beigegebenen Tabelle.

Die noch nicht eröffneten Linien geben zu folgenden Bemerkungen Anlass:

Auf der verbesserten *Hauensteinlinie Sissach-Olten* der Bundesbahnen wurde der Sohlenstollen des 8133,8 m langen Hauenstein-Basistunnels am 10. Juli, 10 Uhr 50 Vormittag, 5864,9 m ab Südportal durchgeschlagen. Dieser Durchschlag erfolgte fast 18 Monate früher als im Bauvertrage vorgesehen worden war. Infolge der eingetretenen kriegerischen Ereignisse musste dann aber mit Anfang August der Baubetrieb erheblich eingeschränkt werden. (Näheres über den Arbeitsfortgang ist aus den in der Schweiz. Bauztg. regelmässig erschienenen Berichten ersichtlich).

Beim *Grenchenbergtunnel* der Linie *Münster-Lengnau* der Berner Alpenbahn-Gesellschaft erfolgte am 27. Oktober der Durchschlag des Sohlenstollens bei Km. 4,215 ab Südportal (alles weitere ist den bezüglichen Monatsausweisen zu entnehmen). Das Aufnahmegebäude der Station Grenchen ist vollendet.

Auf der Teilstrecke *Vallorbe-Landesgrenze* der Linie *Frasne-Vallorbe* der französischen Mittelmeerbahn sind die Bauarbeiten im allgemeinen vollendet. Die Aufnahme des Betriebes ist jedoch infolge eines starken Wassereinbruches auf der in Frankreich gelegenen Tunnelstrecke, sowie durch die kriegerischen Verwicklungen verzögert worden. (Das Eröffnungsdatum wurde unterdessen auf den 17. Mai 1915 festgesetzt).

Das allgemeine Bauprojekt der normalspurigen Nebenbahn *Huttwil-Eriswil* ist am 23. Juni genehmigt worden; die Bauarbeiten wurden im November in Angriff genommen.

Mit dem Baue der elektr. Normalspurbahn *Wohlen-Meisterschwanden* ist sofort nach der am 20. Oktober erfolgten Genehmigung des allgemeinen Bauprojektes begonnen worden. (Forts. folgt.)