

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 65/66 (1915)
Heft: 25

Artikel: Die Schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1914
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-32252>

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: 23.01.2026

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

Die Schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1914.

(Fortsetzung von Seite 270.)

Am 29. Januar hat der Nationalrat in der Frage der Spurweite der Nebenbahn *Brienz-Interlaken* der schweizerischen Bundesbahnen (Brienzerseebahn) einen endgültigen Entscheid getroffen, indem er die Motion Michel betreffend Ausführung der Linie in Normalspur mit 101 gegen 46 Stimmen ablehnte. Auf der Strecke Brienz-Ringgenberg sind nunmehr 90% der Erdarbeiten geleistet, zwischen Ringgenberg und Interlaken-Ost etwa 30% derselben. Bis zum Ende des Berichtjahres waren etwa 50% der sämtlichen Tunnelarbeiten ausgeführt; der Sohlenstollen des 895 m langen Brienzdorftunnels ist am 4. Dezember durchgeschlagen worden. Die Kunstdämmen zwischen Brienz und Ringgenberg sind mit Ausnahme der eisernen Ueberbauten ausgeführt. An der grossen Aarebrücke bei Interlaken sind die Fundamente, sowie auch ein Teil des aufgehenden Mauerwerkes erstellt. Die Frage des Anschlusses der Brienzerseebahn in Interlaken ist noch nicht erledigt.

Auf der Strecke *Nyon-St. Cergue-Landesgrenze* der elektrischen Schmalspurbahn Nyon-St. Cergue-Morez sind die Unterbauarbeiten zum grossen Teil vollendet. Die Hochbauten sind zum Teil bereits unter Dach. Seit dem Tage der Mobilmachung sind sämtliche Arbeiten eingestellt.

Die Bauarbeiten der schmalspurigen elektrischen *Solothurn-Bern-Bahn* für die Strecke Neu-Solothurn-Zollikofen sind im Berichtsjahr auch auf dem Teilstück Neu-Solothurn-Biberist in Angriff genommen worden. Auf Ende des Berichtsjahres waren die Unterbauarbeiten nahezu vollständig ausgeführt, die Hochbauten der Stationen Biberist, Lohn-Lüterkofen, Fraubrunnen und Jegenstorf im Rohbau vollendet.

Die wegen finanziellen Schwierigkeiten der Unternehmung im Jahre 1913 eingestellten Bauarbeiten der Linie *Pontebrolla-Camedo-Landesgrenze* (Centovalli) konnten wieder aufgenommen werden.

Das allgemeine Bauprojekt der elektrischen Schmalspurbahn Biel-Täuffelen-Ins ist am 10. März genehmigt worden; die Bauarbeiten sind im Berichtsjahe noch in Angriff genommen worden.

Die im Berichtsjahe ausgeführten oder genehmigten *Strassenbahnlinien* sind ausschliesslich meterspurige, elektrische Bahnen mit oberirdischer Stromzuführung.

Arbeiten geleistet. Nach einem neu aufgestellten Bauprogramm soll die Bahn bis zum November betriebsbereit sein.

Die Bauarbeiten für die Verlängerung der Linie *Aigle-Leysin* bis zum Grand Hotel in Leysin sind im Berichtjahre begonnen und zu etwa $\frac{1}{3}$ ausgeführt worden.

Mit den Arbeiten zum Baue der Drahtseilbahn *Treib-Seelisberg* ist im April angefangen worden; bis zum Ende des Berichtsjahres waren 90% der Erdarbeiten und 65% der Kunstdämmen ausgeführt. Die Fertigstellung der Linie ist auf die zweite Hälfte des Jahres 1915 in Aussicht genommen.

Die Prüfung der Bauvorlagen war am Ende des Berichtjahres für folgende Linien und Bahnstrecken im Gange:

Tramways électriques de Genève: Raccordement Ceinture-Gare Cornavin; Zürich-Oerlikon-Seebach: Oerlikon-Affoltern; Ferrovie luganesi: Ponte-Tresa-Landesgrenze; Beatenberg-Niederhorn; Mendrisio-Stabio-Landesgrenze; Oberaargau-Seeland-Bahn: Herzogenbuchsee-Koppigen-Lyss, Koppigen-Kirchberg; Trambahn St. Gallen: Linienverlegung Torstrasse.

Bahnhöfe und Stationen.

Bahnhof Zürich. Das von der Bundesbahnverwaltung unter dem 28. Mai eingereichte allgemeine Bauprojekt für die Verlegung der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiete der Stadt Zürich (Projekt VI vom Mai 1913) konnte am 29. Dezember genehmigt werden. Nach diesem Projekt soll die als Tiefbahn auszuführende Linie derart angelegt werden, dass alle kreuzenden Strassenzüge, sowie die zu korrigierende Sihl unterfahren werden können. Die Station Wiedikon verbleibt ungefähr an ihrer jetzigen Stelle, ihre Schwellenhöhe liegt aber etwa 7 m unter derjenigen der heutigen Station. Die neue, zwischen zwei Tunnels gelegene Station Enge ist in einem Abstande von ungefähr 200 m nordwestlich von der heutigen Station gleichen Namens, in gleicher Höhe wie diese an der Seestrasse in Aussicht genommen. Durch die Genehmigung des Bauprojektes ist auch die vielumstrittene Frage des Anschlusses der Sihltalbahn grundsätzlich zugunsten der Einführung in die Station Enge entschieden worden. Das Projekt sieht zu diesem Behufe eine grösstenteils im Tunnel gelegene Verbindungsline von der Station Giesshübel zur Station Enge vor. Mit den Bauarbeiten ist bereits begonnen worden, soweit dieselben von der Bahnverwaltung an die Behörden

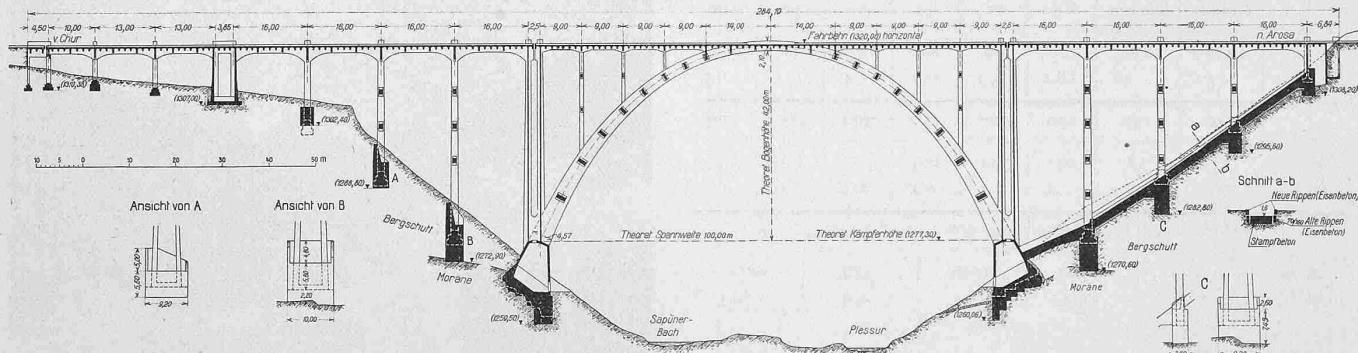


Abb. 29. Langwieser Viadukt der Chur-Arosa-Bahn. — Längsschnitt 1:1500 (Fundamente laut Projekt weiß gestrichelt).

Die Arbeiten für den Bau der schmalspurigen Linie *Brig-Furka-Disentis* sind im Berichtjahre soweit gefördert worden, dass im Monat Juni die amtliche Voruntersuchung der Strecke *Brig-Gletsch* (Km. 0 bis 46,3) vorgenommen werden konnte.

Auf der Strecke Gletsch-Andermatt-Disentis sind die Unterbauarbeiten nahezu vollendet. Mit Beginn der Kriegsmobilmachung mussten jedoch sämtliche Arbeiten eingestellt werden, sodass die Kollaudation der Strecke Brig-Gletsch im Berichtsjahe nicht mehr erfolgen konnte.

Auf der schmalspurigen Linie *Leuk-Leukerbad* sind die Unterbauarbeiten nahezu vollendet; der Oberbau ist grösstenteils verlegt, ebenso befinden sich die Hochbauten in Ausführung. Die Voruntersuchung der Teilstrecke *Leuk-Inden* (Km. 0 bis 5,6) hat noch im Dezember stattgefunden.

Die im Sommer 1913 begonnenen Bauarbeiten der elektrischen Schmalspurbahn *Göschenen-Andermatt* (Schöllenensbahn) haben im Berichtsjahre durch den Krieg eine wesentliche Verzögerung erlitten. Bis zum Ende des Berichtjahres waren rund 60% der sämtlichen

der Stadt Zürich vergeben worden sind und von diesen als Notstandsarbeiten zur Ausführung gebracht werden.

Bahnhof Bern. Der am 26. Juli 1912 dem Eisenbahndepartement eingereichte Entwurf für die Umgestaltung des Personenbahnhofes und der beidseitig anschliessenden Abstellbahnhöfe konnte im Berichtjahre nicht genehmigt werden, da das von der Kantonsregierung in Aussicht gestellte Gutachten immer noch nicht eingelangt ist. Am 15. April ist das besondere Geleise für den Verkehr der Züge der Bern-Neuenburg-Bahn, der Gürbetalbahn und der Bern-Schwarzenburg-Bahn und am 1. Mai die Doppelspur zwischen Bern und Ausserholligen in Betrieb genommen worden.

Zur Bewältigung des Verkehrs während der Landesausstellung wurden im Personenbahnhof verschiedene Verbesserungen an den Bahnsteig- und Geleiseanlagen ausgeführt und im Güterbahnhof weitere Abstellgleise erstellt.

Bahnhof Thun. Das auf Grund eines Entwurfes der Firma Dr. Epper, Meyer & Cie. in Thun von der Berner Alpenbahn-Gesellschaft einzureichende Projekt für die Gestaltung des Anschlusses

des Dampfschiffkanals steht immer noch aus; deshalb konnte auch die Projektvorlage der Bundesbahnverwaltung vom 13. Januar 1912 für einen Zentralbahnhof im Berichtsjahre noch nicht weiterbehandelt werden.

Bahnhof Biel. Die Erdbewegungen für die Anlage der Solothurner Linie gehen ihrer Vollendung entgegen; die vorübergehende Verlegung der Linie Biel-Mett ist nahezu durchgeführt. Die Mauerungsarbeiten der Kunstbauten zwischen Mett und der alten Berner Linie sind fertiggestellt, ebenso die Fundationen der Hochbauten im Güter- und Verschiebebahnhof.

Bahnhof Lausanne. (Umbauarbeiten im mittleren Teil des Bahnhofes). Der westliche Flügel des neuen Aufnahmehauses ist unter Dach. Die auf den Bahnhofplatz ausmündende öffentliche Unterführung auf der Ostseite ist dem Verkehr übergeben worden.

Bahnhof St. Gallen. Am 12. März konnte die Anlage des Schmalspurbahnhofes dem Betriebe übergeben werden. Die im Laufe des Sommers begonnenen Arbeiten für die Aufstellung des Montagegerüstes der neuen Bahnsteighalle sind mit Beginn der kriegerischen Verwicklungen unterbrochen worden.

Von andern grösseren Bahnhof- und Stationsumbauten, die im Berichtsjahre begonnen oder fortgesetzt wurden, oder über deren Entwürfe das Genehmigungsverfahren eingeleitet ist, erwähnen wir folgende: Payerne, Vallorbe, Brig, Martigny, Delsberg, Alt-Solothurn, Neu-Solothurn, Lengnau-Brienz, Ziegelbrücke, Baden, Wädenswil, Rapperswil, Wetzikon, Wil, Romanshorn, Spiez, Interlaken, Interlaken-Ost und Grindelwald.

Ausbau auf zweite Spur.

Im Berichtsjahre wurde der zweispurige Betrieb auf folgenden Strecken eröffnet:

Bern-Thörishaus 8,9 km; Martigny-Riddes 13,1 km; St. Blaise-Cornaux 4,2 km; Cornaux-Cressier 1,9 km; Sursee-Nottwil 4,7 km; Wichtach-Kiesen 2,6 km; Münsingen-Wichtach 3,6 km; Rubigen-

Münsingen 3,1 km; Gümligen-Rubigen 5,1 km; Einigen-Spiez 4,4 km; Gwatt-Einigen 2,3 km; Scherzliken-Gwatt 3,1 km.

Fortgesetzt oder neu in Angriff genommen wurde der Ausbau auf zweite Spur der Strecken Cressier-Neuveville, Siviriez-Romont, Visp-Brig, Brig-Iselle (zweiter Simplontunnel, vergl. die bezüglichen Monatsausweise in der Schwz. Bauzg.), Nottwil-Rothenburg, Winkelbruggen und Lugano-Melide. In Behandlung standen am Ende des Berichtsjahres die Bauprojekte der Doppelspuranlagen Lengnau-Mett,

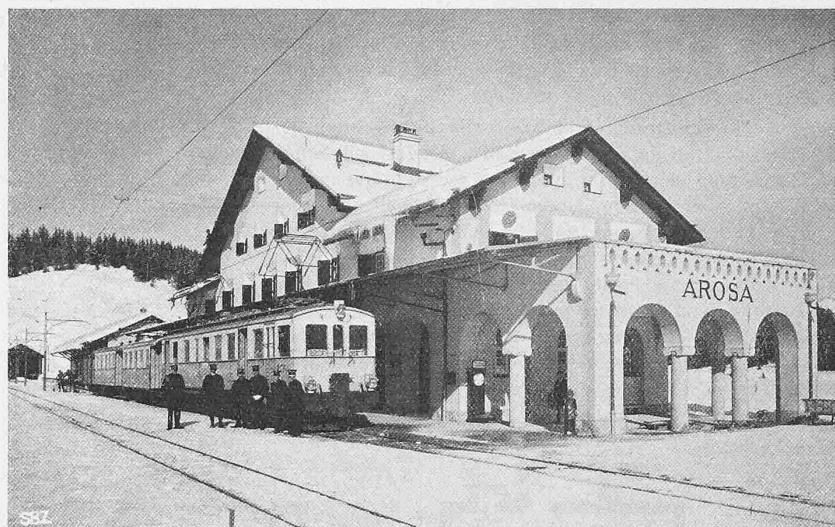


Abb. 33. Aufnahmehaus der Endstation Arosa.
Architekten Meier & Arter in Zürich.

Kiesen-Thun, Basel S.B.-Basel-Bad-Bahn (Basler Verbindungs-bahn), Thalwil-Richterswil, Winterthur-Räterschen, Rorschach-St. Margrethen und Melide-Maroggia.

Aufnahmen im Gelände und Projektierungsarbeiten sind im Gange für den Bau der Doppelspur auf den Strecken Dailens-Ependes, Liesberg-Zwingen, Flums-Sargans, Schwarzenbach-Uzwil, St. Fiden-Goldach und Giubiasco-Lugano.

Bahnunterhalt.

An Linien im Betrieb waren auf Ende 1914 der Kontrolle durch das Eisenbahndepartement unterstellt:

	I. Hauptbahnen.	Betriebslänge km
a) Schweizerische	2503,834	
b) Ausländische auf Schweizergebiet	53,450	2557,284
	II. Nebenbahnen.	
a) Normalspurige Adhäsionsbahnen	1125,674	
b) Schmalspurige Adhäsionsbahnen	1381,758	
c) Zahnradbahnen	109,680	
d) Tramways	472,706	
e) Drahtseilbahnen	47,439	3137,257
		5694,541

Hieron gehen ab:

Die für die Zweiglinien doppelt gerechneten Betriebslängen	128,386
Die im Ausland gelegenen Strecken	52,621
Einfache Länge sämtlicher, dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen in der Schweiz	5513,534
Davon werden zweispurig betrieben	860,506



Abb. 34. Stationsgebäude Langwies der Chur-Arosa-Bahn.
Architekt Alfons Rocco in Arosa.

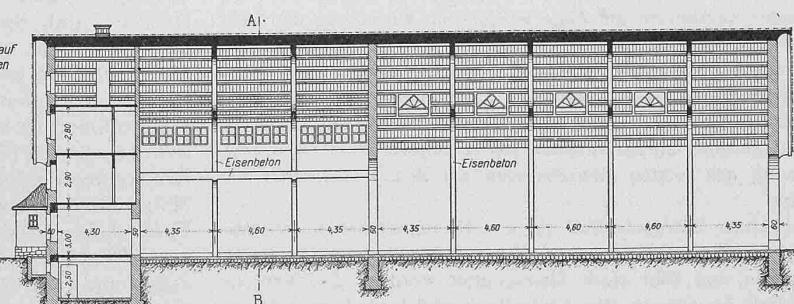
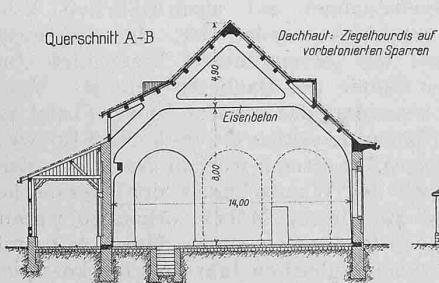


Abb. 35. Wagenremise der Chur-Arosa-Bahn in Chur. — Eisenbetonkonstruktion von Ed. Züblin & Cie., Zürich. — Maßstab 1:400.

Einführung des elektrischen Betriebes.

Die Tätigkeit der schweizerischen Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb hat sich im Berichtsjahe im Schosse des Vorstandes abgewickelt. Eine Vollversammlung hat nicht stattgefunden. Die Berichte Nr. 3 und 4 sind druckfertig geworden.

Die *Lötschbergbahn* hat im Berichtsjahe mit dem Bau der Fahrleitung auf der Strecke Spiez-Scherzliigen begonnen.

Von den schweizerischen *Bundesbahnen* sind die Vorlagen für die beiden grossen Kraftwerke bei Gurtellen-Amsteg und Ambri-Piotta eingereicht worden.

Aufgenommen haben im Berichtsjahe den elektrischen Betrieb nach vorausgegangenen Fahr- und Bremsproben die *Berner Oberland-Bahnen* und die *Schynige Platte-Bahn*.

Inspektionen und Kontrolle der Bahnen.

Die Kontrolle über den Unterhalt der Bahnen konnte wegen der Einberufung einiger Ingenieure in den Militärdienst nicht ganz auf alle Linien ausgedehnt werden. Die durchgehenden Inspektionsreisen zu Fuss über Haupt- und Nebenbahnen, ausser Zahnrad- und Seilbahnen, erstrecken sich auf 5170 km, wozu noch zahlreiche Sonderuntersuchungen und Augenscheine kommen. Auf die Kontrolle der Zahnrad- und Drahtseilbahnen entfallen: Allgemeine Inspektionen 114; Besuche bei besonderen Anlässen (Untersuchungen von neuem Rollmaterial, Bremsproben, Augenscheine usw.) 97. Anlässlich der Inspektionen wurden 237 km Streckenbegehungen ausgeführt. Bei der Furkabahn und der Bahn Leuk-Leukerbad fanden

erhalten, der durchgehende Verkehr aber erst nach 9½ Tagen wieder aufgenommen werden.

In der Nacht vom 22./23. Juli ging über den ganzen Kanton Tessin ein schweres Gewitter nieder, welches ein ausserordentliches Hochwasser des Tessins verursachte. Für den verstärkten Hochwasserdamm am rechten Ufer bestand keine Gefahr, dagegen trat im linksseitigen Hochwasserdamm 1650 m oberhalb der Eisenbahnbrücke bei Cadenazzo ein Durchbruch auf eine Länge von 70 m ein. Das Wasser überschwemmte die ganze Ebene bis gegen Cadenazzo. Durch den Damm der Linie Cadenazzo-Locarno wurde das Wasser gestaut und musste sich durch eine einzige 10 m weite Öffnung des Binnenkanals bei Km. 162,100 einen Abfluss suchen. Da dieser Durchlass im Verhältnis zum Durchbruch im Hochwasserdamm nur klein war, stieg der Hochwasserspiegel hinter dem Bahn-damm und riss in kurzer Zeit den Damm auf eine Länge von 10 m weg. Mit der Erstellung der Notbrücke konnte sofort begonnen und der Umsteigeverkehr für Reisende und Gepäck eingeleitet werden. Am Morgen des 25. Juli konnte der durchgehende Verkehr wieder aufgenommen werden.

Weitere erhebliche Beschädigungen wurden am 22./23. Juli an den Anlagen der *Locarno-Pontebrolla-Bignasco-Bahn*, der *Lugano-Pontetresa-Bahn*, der *Bellinzona-Mesocco-Bahn*, und der *Biasca-Acquarossa-Bahn* verursacht. Der durchgehende Verkehr konnte auf allen Linien am 24. oder 25. Juli wieder aufgenommen werden.

(Schluss folgt.)

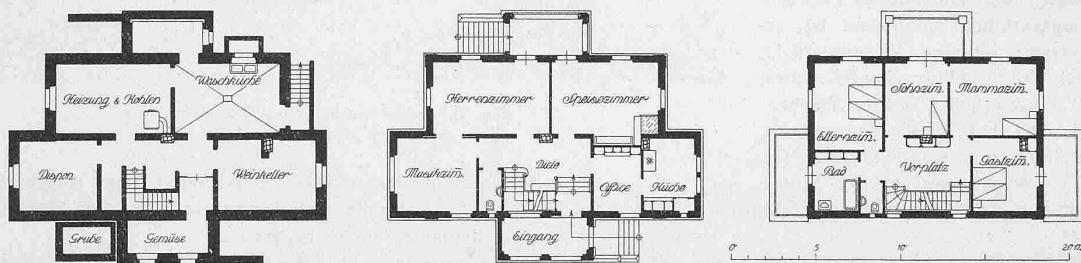


Abb. 1 bis 3. Grundrisse vom Landhaus P. Naef-Werner in Küsnacht am Zürichsee. — Maßstab 1:400.

verschiedene Voruntersuchungen von Teilstrecken, sowie eingehende Fahr- und Bremsproben statt. Der Kriegswirren halber musste in beiden Fällen die Kollaudation verschoben werden. Auf den elektrisch betriebenen Adhäsionsbahnen wurden 178 Inspektionen vorgenommen, die sich auf die elektrischen Einrichtungen und das Rollmaterial erstreckten.

Zustand der Bahnen.

Unterbau. Grössere Störungen des Bahnbetriebes durch Naturereignisse sind im Berichtsjahe folgende vorgekommen:

Am 7. Juli ereignete sich im *Simplontunnel I*, ungefähr 3300 Meter vom Südende desselben, ein Bergschlag¹⁾, der zur Folge hatte, dass sich das westliche Widerlager auf einer Länge von 25 Meter um ungefähr 42 Zentimeter gegen die Tunnelaxe verschob. Durch diese Bewegung wurden die Kanalplatten unter den westlichen Geleisestrang gedrückt, wodurch sich dieser um 50 Zentimeter hob und sich das Geleise nach Osten verschob. Der Betriebsunterbruch dauerte einen Tag.

Am 13. September ist der Blattbach, Km. 18,678 der Linie *Visp-Zermatt*, infolge heftigen Regens stark angeschwollen und hat die dortige eiserne Brücke von 12 m Länge weggeworfen. Gleichzeitig wurde die Bahn bei Km. 31,2 und 31,6 auf eine Gesamtlänge von 50 m und eine grösste Höhe von 1,50 m verschüttet. Am 14. September verkehrten die Züge wieder mit Anordnung des Umsteigens und Umladens bei Km. 18,678, bis am 18. September die provisorische Brücke in Betrieb gesetzt werden konnte.

Ausserordentliche Niederschläge haben die Linie *Visp-Zermatt* auch am 30./31. Oktober zwischen Visp und St. Niklaus und zwischen Täsch und Zermatt an zahlreichen Stellen unterbrochen, was eine Verschiebung des letzten Betriebstages auf den 1. November zur Folge hatte.

Die Linie *Glarus-Linthal* ist am 13. September durch den Ausbruch der Erlenrüns bei Km. 82,070/150 zwischen Diesbach-Betschwanen und Rüti stark überschüttet worden. Der Verkehr konnte durch Anordnung des Umsteigens und Umladens aufrecht

Landhaus P. Naef-Werner in Küsnacht.

Architekt Otto Honegger in Zürich.

(Mit Tafeln 41 und 42.)

Das Haus liegt zwischen Küsnacht und Erlenbach unmittelbar am Zürichsee mit Front gegen Südwest. Es ist erbaut worden als Ruhesitz eines zurückgekehrten Ueberseers, der hier von seiner Veranda aus die ungehinderte Fernsicht über die brüstungsfreie Ufermauer und die weite Seefläche hinweg genießen will. In einem Wald alter Obstbäume ist der Garten, vor dem Hause in enger Verbindung mit diesem, durch den Architekten entworfen worden; die im Vordergrund des oberen Bildes unserer Tafel 41 sichtbare Treppe liegt in der Hauptaxe; sie führt bei Sommerwasserstand direkt ins Wasser. Links und rechts sind über die Mauer vorgeschoben ein Boot- und ein Badhäuschen. Mit Rücksicht auf das Grundwasser ist der ganze Bau auf eine durchgehende Eisenbetonplatte und zwar so hoch gestellt worden, dass der Kellerboden noch etwas über dem höchsten Seespiegel liegt.

Zum Hause selbst ist wenig zu sagen, höchstens zu erwähnen, dass auf eine direkte Verbindung zwischen Herren- und Speisezimmer auf ausdrücklichen Wunsch des Bauherrn verzichtet worden ist. Im Obergeschoss (Abb. 3) wird das mit „Mamazimmer“ bezeichnete Schlafzimmer von der Mutter des Bauherrn benutzt. Von den Innenbildern ist besonders das hübsche Entrée (Tafel 42) zu nennen, dessen Rückwand seither durch W. Naef-Bouvin, den Bruder des Bauherrn, ausgemalt worden ist. Vom gleichen Maler stammt auch der Wandschmuck der Esszimmer (Tafel 42), dessen Möbel vorhanden waren.

Begonnen wurde der Bau am 15. März 1914 und bezogen am 31. Dezember gleichen Jahres; trotz kostspieliger Entwässerungsarbeiten, verursacht durch auftretendes Bergwasser, gelang es, den Voranschlag einzuhalten.

¹⁾ Vergl. Band LXIV, S. 68 (1. Aug. 1914).