

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 75/76 (1920)
Heft: 20

Artikel: Die schweizer. Eisenbahnen im Jahre 1919
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-36463>

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: 25.01.2026

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

Die schweizer. Eisenbahnen im Jahre 1919.

Unserer Geflogenheit gemäss entnehmen wir dem Bericht des Schweizerischen Eisenbahndepartements über seine Geschäftsführung im Jahre 1919, und, soweit es die Bahn- und Bahnhofsbauten auf dem Netze der Bundesbahnen betrifft, dem bezüglichen Geschäftsbericht der S. B. B. den folgenden Ueberblick über die unsern Leserkreis interessierenden Fragen:

Verwaltung der Bundesbahnen.

In den Verwaltungsrat der S. B. B. wurden an Stelle der verstorbenen Herren Regierungsrat H. Reese in Basel und Staatsratspräsident P. Etier in Lausanne, sowie der zurückgetretenen Herren Regierungsrat Dr. F. Hauser in Basel und L. Dubois in Basel neu gewählt die Herren W. Preiswerk-Imhoff in Basel, Staatsrat Alf. Dubuis in Lausanne, Regierungsrat Dr. A. Brenner in Basel und H. Darbre, Bahnhofinspektor in Genf-Cornavin.

Internationale Verhältnisse.

Die Simplondelegation trat während des abgelaufenen Jahres zweimal zusammen. Sie genehmigte auf Grund des Befundes ihres Prüfungsausschusses die Bau- und Betriebsrechnungen der Strecke Brig-Iselle für das Jahr 1917, die darauf auch vom Eisenbahndepartement gutgeheissen wurden.

Konzessionen.

Im Berichtjahre wurden vier Konzessionen für Eisenbahnen erteilt, darunter zwei Konzessionserweiterungen für neue Tramlinien.

Ende 1919 waren noch 47 Eisenbahnkonzessionsgesuche anhängig, wovon 13 während des Jahres eingereicht worden waren, darunter ein Konzessionsgesuch für eine geleislose Bahn; ferner drei im Berichtjahre eingelaufene Schiffahrts-Konzessionsgesuche. Abänderungen von Konzessionen wurden in 15 Fällen, Fristverlängerungen in 21 Fällen bewilligt. Erloschenen infolge unbenützten Ablaufs der konzessionsmässigen Fristen sind drei Konzessionen. Die Zahl der Ende 1919 zu Recht bestehenden Konzessionen für noch nicht eröffnete Bahnen beträgt 42, inbegriffen diejenigen Linien, die erst in einzelnen Sektionen in Betrieb stehen. Im übrigen verweisen wir auf das vom Eisenbahndepartement herausgegebene üblichen Eisenbahnverzeichnis.

Bahnlinien im Bau.

Während des Berichtjahres befanden sich sechs Bahnlinien und Bahnstrecken im Bau (im Vorjahr 5); davon wurden neu in Angriff genommen: von der Solothurn-Niederbipp-Bahn die Strecke Solothurn-Basel-Tor-Solothurn-Hauptbahnhof-Zuchwil-Aarmatt; von den Basler Strassenbahnen die Linie Steinerring-Neuweilerstrasse; von der Städtischen Strassenbahn Zürich die Linienverlegung von der Moussonstrasse in die Gloriastrasse und der Anschluss der Bahn Zürich-Oerlikon-Seebach beim Bahnhofquai und beim Leonhardplatz. Vollendet und dem Betrieb übergeben wurden im Jahre 1919 die vorerwähnten Linien der Basler und der Zürcher Strassenbahnen mit rund 2 km Gesamtbaufläche.

Die auf Ende des Berichtjahres noch im Bau befindlichen Linien geben zu folgenden Bemerkungen Anlass:

Die Mitte 1918 wegen Arbeitermangel eingestellten Arbeiten am Simplontunnel II wurden im November 1919 wieder aufgenommen (vergl. den Bericht auf Seite 44 dieses Bands).

Auf der elektrischen Schmalspurbahn Pontebrolla-Camedo Landesgrenze (Centovalli) wurden die Bauarbeiten nicht weitergeführt.

Für die vorerwähnte Weiterführung der elektrischen Schmalspurbahn Solothurn-Niederbipp von Solothurn nach Zuchwil-Aarmatt konnten die Bauarbeiten noch nicht in Angriff genommen werden, da die Erstellung der von der Bahn mitzubenützenden neuen Strassenbrücke über die Aare abgewartet werden muss.

Eine Wiederaufnahme der im Jahre 1916 eingestellten Arbeiten für den Bau der Strecke Gletsch-Andermatt-Disentis der schmalspurigen Linie Brig-Furka-Disentis konnte immer noch nicht erfolgen; ebensowenig ist etwas getan worden für die Erhaltung der noch nicht vollendeten Anlagen, die immer mehr verfallen.

Bahnhöfe und Stationen.

Die Haltestelle Giornico, nach deren Inbetriebnahme die jetzige Station eingehen soll, sowie die Haltestelle Pollegio zwischen Bodio und Biasca können im Jahr 1920 in Betrieb genommen werden. Grössere Erweiterungen und Verbesserungen der Geleise-Anlagen und Verlade-Einrichtungen wurden auf den Stationen Allaman, Tavannes, Wettingen und Al Sasso vollendet.

Das Projekt für die Erweiterung des Bahnhofs Nyon wurde vom eidg. Eisenbahndepartement genehmigt, während die Prüfung jenes für den Umbau und die Erweiterung des Bahnhofs Neuenburg noch zu keinem Ergebnis geführt hat. Bezüglich der Erweiterung des Hauptbahnhofs Zürich wurde die Prüfung der Vorschläge der Experten für die Umwandlung des Kopfbahnhofs in einen Durchgangsbahnhof, in welcher Prüfung auch der Ausbau des bestehenden Kopfbahnhofs einbezogen wird, noch nicht vollendet. Für den neuen Zentralbahnhof Thun wurde der Bau des Aufnahmgebäudes in Angriff genommen. Die Erweiterungsbauten für den neuen Personenbahnhof Biel nehmen ihren Fortgang; das neue Aufnahmgebäude war auf Jahresende bis über Kellerdecke aufgebaut. In Brugg geht die Vergrösserung des Aufnahmgebäudes der Vollendung entgegen. In Ausführung begriffen sind die Erweiterungen der Geleiseanlagen in Delsberg, Schlieren, Erstfeld, Göschenen und Airolo.

Ausbau auf zweite Spur.

Das zweite Geleise *Dailens-Eclépens* wurde dem Betrieb übergeben. Die Strecke Eclépens-Chavornay geht der Vollendung entgegen, und das letzte Teilstück Chavornay-Ependes ist vergeben. Die Arbeiten für das zweite Geleise *Siviriez-Romont* wurden weitergeführt. Zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit auf dem Platze Basel sahen sich die S. B. B. veranlassst, die Unterbauarbeiten für das zweite Geleise der *Basler Verbindungsba* zu vergeben. Die Projektstudien für das zweite Geleise *Rothenburg-Emmenbrücke* sind beendet. An der Strecke Uttingen-Thun wurde der doppelspurige Betrieb aufgenommen; die zweite Brücke über die Aare bei Uttingen ist nun ebenfalls vergeben worden, so dass nach ihrer Vollendung auch auf der Strecke Kiesen-Uttingen zum doppelspurigen Betrieb übergegangen werden kann. Da noch nicht genügend Oberbaumaterial geliefert werden konnte, war die Aufnahme des zweigeleisigen Betriebes auf der Strecke Lengnau-Mett auch im Berichtsjahr nicht möglich. Für das zweite Geleise der Strecke *Thalwil-Richterswil* ist das Plangenehmigung-Verfahren noch nicht vollständig zum Abschluss gelangt. Es konnten einzige die Arbeiten für die Erweiterung der Station Thalwil in Angriff genommen werden. Das Projekt für das zweite Geleise *Winterthur-Räterschen* liegt zur Genehmigung beim eidg. Eisenbahndepartement. Die Erdarbeiten für das zweite Geleise *Rheineck-St. Margrethen* sind vollendet.

(Forts. folgt.)

Miscellanea.

Umbau von Kraftwagen in Schienenfahrzeuge. Mit Rücksicht auf die guten Erfahrungen, die in der französischen Orient-Armee mit zu Schienenfahrzeugen umgebauten Lastautomobilen gemacht wurden, trägt man sich in Frankreich mit dem Gedanken, durch Verwendung entsprechend umgeänderter Militärkraftwagen auf Nebenbahnen, wie dies z. B. auf den Vorortlinien von Los Angeles in Kalifornien der Fall ist, die gegenwärtige Transportkrise zu mildern. In „Génie Civil“ vom 19. November 1919 berichtet Ingenieur P. Calfas über die betreffenden Erfahrungen. Als erster wurde ein 15 PS Darracq-Personenwagen umgebaut, wobei die Lenkung festgestellt und die Luftreifen-Räder, unter Beibehaltung der Nabens, durch Gussräder mit 16 mm starker Stahlbandage ersetzt wurden. Eine mitgeführte, einfache Hub- und Drehvorrichtung gestattete den Fahrtrichtungswechsel an beliebiger Stelle der Strecke; die Rückwärtsfahrt wurde nur für Rangierdienst angewendet. Seit seinem Umbau hat dieser Wagen, mit dem auf gut erhaltenem Geleise bis 80 km/h Geschwindigkeit erreicht wurden, gegen 100 000 km zurückgelegt. In der Folge sind eine ganze Reihe weiterer Personenkraftwagen, sowie auch Lastkraftwagen, und zwar diese für Zugförderung, in ähnlicher Weise verwertet worden. An genannter Stelle ist der Umbau zweier 35 PS Packard-Lastwagen beschrieben, des einen in ein vierachsiges Schmalspur-Fahrzeug, durch Aufsetzen des Rahmens, ohne Räder, auf zwei Decauville-Untergestelle, des andern in einen sechsachsigen Normalspur-Wagen durch Hinzufügen einer zweiten Hinterachse und Einbau eines besondern Umkehrgetriebes. Mit diesem Vollspur-Wagen sind Züge von 20 bis 60 t Gewicht auf Strecken mit Rampen bis 11% mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 18 km/h befördert worden. — Die Versuche haben gezeigt, dass die Umbauten sich sehr gut unter Beibehaltung des Wechselgetriebes und der Kugellager durchführen lassen, was unter den gegenwärtigen Verhältnissen besondere Aufmerksamkeit verdient.