

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 77/78 (1921)
Heft: 24

Artikel: Die schweizer. Eisenbahnen im Jahre 1920
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-37369>

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>

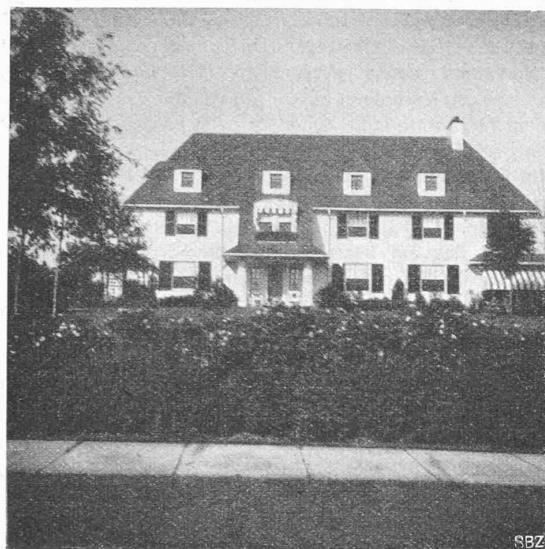


Abb. 12. Landhaus bei Cleveland.

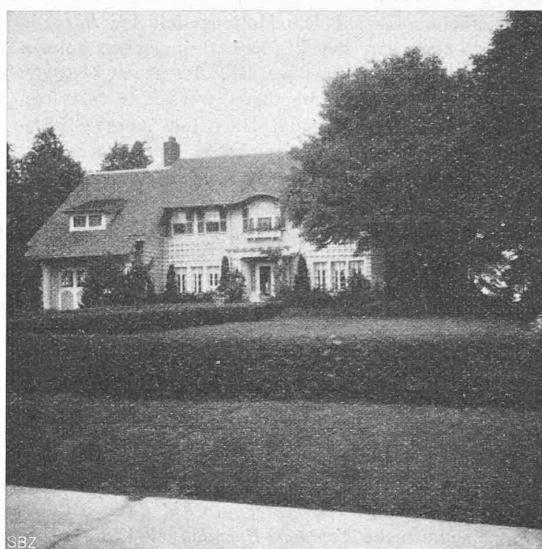


Abb. 13. Landhaus bei Cincinnati.

Kohlen zur Verarbeitung billig erreichbar sind. Die Holzbearbeitung geschieht in den holzreichen Gegenden westlich von Chicago, und zwar vom rohen Bauholz bis zum feinsten Möbel. In allen Städten kann man die fertigen Waren kaufen, die gewöhnlich in konzentrierter Lage zu finden sind. Es ist das praktisch, und alles was praktisch ist, wird durchgeführt. In New York besteht ein Haus, in dem etwa 40 Architektur- und verwandte Firmen ihre Offices haben. Eigene Unternehmen besorgen die Lichtpausen, Ingenieure und Architekten arbeiten miteinander Hand in Hand. Im Parterre sind grosse Mustersammlungen aller Bauartikel; man geht mit dem Bauherrn in diese Sammlung und trifft die Wahl.

In Philadelphia hatten wir Gelegenheit, das grosse Office von Ballinger & Perrot, Architects & Engineers, Philadelphia und New York eingehend zu besichtigen. Ein typisches Beispiel eines grossartig organisierten Betriebes mit 150 Angestellten nur in Philadelphia; die gesamte Planbearbeitung von Hochbauten wird in diesem Bureau geleistet. Auf der gleichen Etage wandern die Pläne vom entwerfenden Architekten bis zum Konstruktions-Ingenieur, zum Heizungs-, Ventilations- und Elektro-Ingenieur, und kommen mit allen nur erdenklichen Spezial-Einzeichnungen fertig auf den Werkplatz. Was sich ein solches Geschäft an Reklamen leisten kann, haben wir erfahren durch Ueber-

reichung von 2 bis 3 kg Literatur. Zweckbauten dieser Firma sind geradezu vorbildlich; in künstlerischer Hinsicht fehlt aber die leitende Hand. Andere grosse Architekturbureaux, die wir besichtigten, haben mehr oder weniger ähnliche Einrichtungen. (Forts. folgt.)

Die schweizer. Eisenbahnen im Jahre 1920.

(Fortsetzung von Seite 280.)

Bahnhöfe und Stationen.

Am 1. März sind die neuen Haltestellen von *Giornico* (zwischen Lavoro und Bodio) und von *Pollegio* (zwischen Bodio und Biasca) in Betrieb gesetzt worden. Die bisherige Station *Giornico* wurde aufgehoben. Grössere Erweiterungen und Verbesserungen der Geleise-Anlagen wurden vorgenommen auf dem Bahnhof *Erstfeld*, auf den Stationen *St-Prex* und *Monthey*, sowie auf der Haltestelle *Roches*. Der Güterbahnhof *Basel* hat ein neues Lagerhaus erhalten.

Die Arbeiten für die Erweiterung des Bahnhofes *Nyon* wurden bis auf weiteres verschoben. Bezüglich der Pläne zu dem Umbau und der Erweiterung des Bahnhofes *Neuenburg* war Ende 1920 noch keine Einigung zwischen Bundesbahnen und Gemeinderat zustande gekommen. Für das Zufahrtgeleise zu dem in das Flontal verlegten Güterbahnhof von *Lausanne* konnte die Vergabe der



Abb. 14. — Typen des neuen, einfachen amerikanischen Vorstadthauses (Holzbau) in Rochester. — Abb. 15.



Unterbauarbeiten in die Wege geleitet werden. Bezuglich des neuen Rangierbahnhofes auf dem Muttenzerfeld bei Basel konnten die Unterhandlungen mit den Elsass-Lothringischen Bahnen noch nicht zum Abschluss gebracht werden. Im neuen Zentralbahnhof Thun zwischen Thun und Scherzlingen war Ende 1920 das neue Aufnahmegebäude z. T. bis zum Dachstuhl vorgeschritten; im Hauptbahnhof Solothurn ging der Anbau am Aufnahmegebäude seiner Vollendung entgegen. Die Arbeiten für die Erweiterung des Personenbahnhofes Biel wurden in normaler Weise weitergeführt; gegen Ende des Berichtjahres konnte mit dem Eindecken des neuen Aufnahmegebäudes begonnen werden. Das neue Aufnahmegebäude in Brugg ist vollendet. In Schlieren sind die Erweiterungsarbeiten des Bahnhofes zum grossen Teil zu Ende geführt. Für den Umbau des Bahnhofes Bellinzona ist der Vallonetunnel abgebrochen und das Planum für den neuen Güterbahnhof vollendet. Die Erweiterung der Geleiseanlagen in Göschenen, Airolo und Chiasso wurden merklich gefördert.

Ausbau auf zweite Spur.

Das zweite Geleise Siviriez-Romont wurde am 15. Oktober dem Betriebe übergeben. Die Arbeiten für die Erweiterung der Station Romont nahmen ihren Fortgang. Auf der im Bau befindlichen Doppelpurstrasse Eclépens-Ependes sind die Arbeiten in normaler Weise gefördert worden; das Teilstück Eclépens-Chavornay ist nahezu vollendet. Die im Jahre 1919 zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit auf dem Platze Basel vergebenen Unterbauarbeiten für das zweite Geleise der Basler Verbindungsbaahn gehen der Vollendung entgegen. Für die Strecke Lengnau-Mett wurde das noch fehlende Oberbaumaterial geliefert, und es konnte der doppelpurige Betrieb am 1. Mai aufgenommen werden. Die Arbeiten für die zweite Aarebrücke bei Uttigen der Strecke Kiesen-Uttigen sind nun in Angriff genommen worden. Das Plangenehmigungsverfahren für das zweite Geleise Thalwil-Richterswil ist immer noch nicht vollständig zum Abschluss gelangt. Die Erweiterungsbauten in Thalwil wurden weitergeführt und auf der Station Oberrieden die Unterbauarbeiten in Angriff genommen. Das zweite Geleise Rheineck-St. Margrethen ist am 1. Dezember dem Betrieb übergeben worden. Das Plangenehmigungsverfahren für die Teilstrecke Giubiasco-Al Sasso des zweiten Geleises Giubiasco-Lugano gelangte zum Abschluss. Die Unterbauarbeiten dieser Strecke, sowie der Umbau in Stein der bestehenden Brücken und die Erweiterung der Tunnel befanden sich Ende 1910 in Ausführung.

Verstärkung von Brücken.

Die Verstärkung eiserner Brücken, bzw. der Umbau in steinerne Brücken und in Brücken mit einbetonierte Trägern oder Schienen auf der Strecke Erstfeld-Bellinzona, die wegen des grossen Gewichtes der elektrischen Lokomotiven notwendig geworden ist, geht der Vollendung entgegen. Es ist einzig noch die obere Tessinbrücke (rechtes Geleise) bei Giornico, die in Stein erstellt wird, im Bau. Im ganzen sind im Berichtjahr 31 eiserne Ueberbauten verstärkt, 10 eiserne Brücken in steinerne, 85 Brücken und Durchlässe in solche aus einbetonierte Trägern bzw. Schienen und 10 Durchlässe mit eisernem Ueberbau in Zementröhrendurchlässe umgebaut worden. Mit der Verstärkung der eisernen Brücken auf der Strecke Erstfeld-Luzern wurde begonnen. (Forts. folgt.)

Miscellanea.

Die Technische Hochschule in Karlsruhe hat in diesen Tagen ein eigenartiges Fest gefeiert. In Verbindung mit der Rektoratsübergabe ist der Neubau der Ingenieurabteilung eingeweiht worden. Zu diesem feierlichen Anlass waren nicht nur die Vertreter aller deutschen Technischen Hochschulen und der badischen Universitäten, sondern auch Delegierte ausländischer Hochschulen erschienen, so von Wien, Prag, aus Holland, Schweden und der Schweiz. Eine grosse Zahl bedeutender Vertreter der Ingenieurwissenschaften, der Baupraxis und der Industrie haben sich bei diesem Anlass dort zusammengefunden.

Bekanntlich besass Karlsruhe die erste Ingenieurschule. Eine grosse Zahl von Schweizern studierte dort, besonders vor der Eröffnung des eidg. Polytechnikums.

Es darf dem badischen Staate und dem badischen Volke zur hohen Ehre angerechnet werden, dass sie in dieser schweren Zeit unmittelbar nach dem Ende des Krieges den Mut und die Mittel

fanden, einen solchen Neubau zu schaffen; Private und industrielle Unternehmungen haben durch Beiträge an die Ausstattung der Laboratorien das ihrige beigetragen. In dem neuen Gebäude stehen jedem Lehrstuhl neben geräumigen Hörsälen und Zeichnungsälen Laboratorien zur Verfügung. Neu eingerichtet werden zwei Festigkeitsversuchslaboratorien. Schon beinahe betriebsfertig wurde uns das von Prof. Rehbock eingerichtete Flussbaulaboratorium gezeigt. Das alte Flussbaulaboratorium ist im Jahre 1901 begründet worden; einzige die Hochschule in Dresden war damals schon im Besitz eines solchen. Das Laboratorium, wie es jetzt dasteht, soll das grösste und das am besten eingerichtete von allen bestehenden sein. Es wurde ihm unter den Erklärungen von Prof. Rehbock ganz besonderes Interesse entgegengebracht. Ferner ist der Ingenieur-Schule, speziell dem Lehrstuhl für Eisenbahnbau, das badische Verkehrsmuseum angegliedert worden, das in dem benachbarten früheren Zeughaus untergebracht ist. Beim Uebergang der badischen Staatsbahnen an die Reichseisenbahnen hat nämlich die frühere badische Generaldirektion ihre wertvolle verkehrstechnische Sammlung der Technischen Hochschule übergeben.

Die Hochschulfestlichkeiten haben im alten würdigen Rahmen unter grosser Beteiligung der auswärtigen Gratulanten stattgefunden. Ernstliche Ermahnungen an die deutsche akademische Jugend zu intensiver, zielbewusster Arbeit bildeten den Grundton vieler Reden. Besonders begrüßt wurde der in geistiger Frische anwesende Almeister deutscher Ingenieurwissenschaft Prof. Friedrich Engesser.

Die Hochschule hat bei dieser Gelegenheit eine Reihe von Ehrendoktoren ernannt, so unsern Landsmann Prof. F. Schüle aus Zürich für seine Verdienste auf dem Gebiete des Versuchswesens. Herrn Prof. A. Rohn, dem offiziellen Vertreter der Techn. Hochschule von Zürich, wurde die neue akademische Würde eines „Ehrenbürgers“ der Hochschule Karlsruhe verliehen.

Beim Bankett gedachte der badische Staatsratspräsident Dr. Hummel unter anderm auch der gemeinsamen Aufgaben Badens und der Schweiz. Er führte ungefähr aus, dass der Rhein, der einerseits die beiden Länder als feste Grenze trennt, andererseits das Bindeglied zu gemeinsamer technischer und wirtschaftlicher Arbeit im Ausbau der Wasserkräfte und des Schifffahrtsweges bilden.

Es sei auch an dieser Stelle gestattet, der Ingenieur-Abteilung in ihrem neuen Heim und der Technischen Hochschule von Karlsruhe weiteres Blühen und Gedeihen zu wünschen! W. Luder.

Energiebeschaffung für die Baltimore and Ohio Railroad.
Bekanntlich ist der im Jahre 1895 in Betrieb genommene elektrische Vorspanndienst der „Baltimore & Ohio Rd.“ auf einer geneigten 5,92 km langen Tunnelstrecke, bzw. Freiluftstrecke, im Innern von Baltimore als älteste Anwendung der elektrischen Zugförderung auf schweren Zugdienst ein Markstein in der Geschichte der elektrischen Zugförderung geworden. Die „Schweizer Bauzeitung“ hat seinerzeit dieses Ereignis durch prompte Berichterstattung und eingehende Darstellung gebührend gewürdig (vergl. Seite 173 von Band XXVI, 1895) und auch die seither bekannt gewordenen wesentlichen weitem Angaben über diese bemerkenswerte Anlage gebracht (vergl. Seite 96 von Band LV, 1910, sowie Seite 344 von Band LVI, 1910). Nun erlaubt uns eine, vom Bahnelektriker J. H. Davis in „General Electric Review“ kürzlich veröffentlichte Mitteilung die Bekanntgabe der Änderungen, die die Energiebeschaffung dieser Bahn im Laufe der Jahre erfuhr. Bekanntlich diente ursprünglich als Fahrleitung eine über dem Lichtraumprofil installierte schwere eiserne Oberleitung, die samt der Schienentrückleitung an die Sammelschienen eines eigens errichteten Dampfkraftwerkes, das zwei Dampfdynamos zur Abgabe von je 500 kW Gleichstrom von 700 V Spannung aufwies, angeschlossen war. Im Jahre 1908 wurde die eiserne Oberleitung durch die sog. dritte Schiene ersetzt, die ihrerseits 1918 grösstenteils wieder neu erstellt werden musste, da sie durch die Einwirkung der Feuergase der Lokomotiven der geschleppten Dampfzüge der Zerstörung anheimgefallen war. Das Dampfkraftwerk wurde zunächst durch ein Akkumulatoren-Unterwerk ergänzt, um durch Verbesserung der Leistungsabgabe der Dampf-Dynamos die Wirtschaftlichkeit zu heben. Der steigende Verkehr zwang bald zur Vermehrung der eigentlichen Energiebeschaffung, die durch Einbau von Drehstrom-Gleichstrom-Umformern im Unterwerk erfolgte. Die Verstärkung dieser Umformeranlage führte dann zur Aufgabe des Dampfkraftwerkes und schliesslich, 1914, auch zur Entfernung der Akkumulatoren-Batterie. Zur Zeit wird der elektrische Betrieb, der bergwärts auf etwa 2000 t/h gestiegen ist,