

Die schweizer. Eisenbahnen im Jahre 1920

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **77/78 (1921)**

Heft 24

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-37369>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



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 Architektur-Bureaux, 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 Lavorgo 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 Vergebung der



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

Unterbauarbeiten in die Wege geleitet werden. Bezüglich 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 Scherzigen 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 Doppelspurstrecke *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 Verbindungsbahn* gehen der Vollendung entgegen. Für die Strecke *Lengnau-Mett* wurde das noch fehlende Oberbaumaterial geliefert, und es konnte der doppelspurige 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, bezw. der Umbau in steinerne Brücken und in Brücken mit einbetonierten 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 Berichtjahre 31 eiserne Ueberbauten verstärkt, 10 eiserne Brücken in steinerne, 85 Brücken und Durchlässe in solche aus einbetonierten Trägern bezw. 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 Anlasse 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 Hör- und Zeichnungssälen 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; einzig die Hochschule in Dresden war damals schon im Besitze 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 Ingenieurschule, 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 Hochschulfeierlichkeiten haben im alten würdigen Rahmen unter grosser Beteiligung der auswärtigen Gratulanten stattgefunden. Ernste Ermahnungen an die deutsche akademische Jugend zu intensiver, zielbewusster Arbeit bildeten den Grundton vieler Reden. Besonders begrüsst wurde der in geistiger Frische anwesende Altmeister 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. Rohm*, 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 andern 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 bilde.

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 geeigneten 5,92 km langen Tunnelstrecke, bezw. 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 gewürdigt (vergl. Seite 173 von Band XXVI, 1895) und auch die seither bekannt gewordenen wesentlichen weiteren 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 Aenderungen, 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 Schienenrückleitung 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 Dampfdynamos 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,