

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 65 (1947)  
**Heft:** 42

## **Wettbewerbe**

### **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:** 18.02.2026

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

Fluten über diese traditionelle Grenze hinaus vorgedrungen. Aus Beobachtungen an chinesischen Flüssen sind jedoch Katastrophen-Fluten in 500jährigen Zyklen zu erwarten, wobei nicht die Spitze, sondern die Dauer gefährlich ist. Ein solches Ereignis wird in Ägypten wieder Menschenleben fordern. Massgebend für die Flutspitze ist der Blaue Nil. Er staut jeweils den Weissen Nil zurück, dessen nachfolgender Abfluss die Flutdauer bestimmt. Um den bekannten Hochwassern ihr Gefahrmoment zu nehmen, muss nördlich Karthum ein Becken für 13,8 Mld m<sup>3</sup> gefunden werden. Sir M. Macdonald, der mit diesen Studien betraut war, schlägt darum die Vergrösserung des Aswanbeckens auf 9 Mld m<sup>3</sup> und eine Vorflut in die Wadi Rayan-Depression für 4,6 Mld m<sup>3</sup> vor [2]. Das Projekt begegnet aber begreiflichen Widerständen. Eine dritte Erhöhung des Aswan-Dammes um 11 m würde erneute Umsiedlungen in Oberägypten und der Stadt Wadi-Halfa erfordern. Zudem soll gemäss Vorschrift des Bewässerungs-Departementes die Retention erst bei einem Abfall des Aswan-Pegels auf R. L. 91,00 (m ü. M.) erfolgen, um eine Verlandung zu vermeiden. Das Physikalische Departement berechnete den jährlichen Geschiebetrieb im Profil von Wadi-Halfa zu 212 Mio t, nämlich 110 Mio t suspendierte Teile, 91 Mio t Geschiebe und 11 Mio t gelöste Stoffe. Von den suspendierten Teilen kommen 52 Mio t auf den Feldern Ägyptens als natürlicher Dünger zur Ablagerung. Von dieser Menge werden über 90 % durch die Flut befördert, die zu Beginn besonders reich an suspendierten Teilen ist, denen später ein scharfer Quarzsand folgt. Bei sorgfältigem Hochwasserschutzbetrieb der Anlagen von Aswan gingen wegen Verlandung innert 100 Jahren 10 % des Stauraumes verloren. Das Wadi Rayan wird bei erstmaliger Füllung auf R. L. 24,00 (m ü. M.) etwa 17 Mld m<sup>3</sup> fassen. Es lässt sich aber nur durch die Verdunstung von 1,80 m oder 1,1 Mld m<sup>3</sup> pro Jahr entleeren. Das Becken würde genügen, wenn sich Fluten bloss in Intervallen von mehreren Jahren folgen würden, doch gibt die Wahrscheinlichkeitsrechnung dazu keine Bestätigung. Nach diesem Wasserwirtschaftsplan könnte dem Nil eine Flut von 930 Mio m<sup>3</sup> pro Tag, gemessen beim Aswan-Pegel, überlassen werden. Davon würde das Wadi Rayan 70 Mio m<sup>3</sup>, die Kanäle 190 Mio m<sup>3</sup> und das Flussbett bei einem Freibord der Dämme von 1,50 m 670 Mio m<sup>3</sup> aufnehmen. Die Spitze der Flut, die bis 1200 Mio m<sup>3</sup> pro Tag erreicht, müsste im Aswan-Becken zurückgehalten werden.

### 3. Wasserkraftnutzung

Der Unterlauf des Nil ist für die Energieerzeugung wenig geeignet, da sein Gefälle nur 1:13 500 beträgt. Grosse Kraftquellen bieten dagegen die Katarakte. Die internationalen Experten hatten in ihrem Gutachten vom Jahre 1928 die Nutzung des ersten Kataraktes zu beurteilen. Sie fanden, dass sich in Aswan wohl ein wirtschaftliches Werk erstellen liesse, dass aber die Entfernung von über 950 km bis zum Verbrauchszentrum von Cairo zu grosse Schwierigkeiten verursache. Hingegen bietet sich eine Möglichkeit, die Grundleistung regional abzusetzen, während für die variable Leistung Industriebetriebe in Werknähe geplant sind. Da die Kosten der Stauanlage von der Bewässerung getragen werden, sind die Gesteungskosten günstig, vorausgesetzt dass am Staukörper keine bauliche Veränderung vorgenommen wird und sich der Betrieb nach dem Wasserbedarf der Landwirtschaft richtet. Nach jahrelangen Studien hat sich aus einer Unzahl von Vorschlägen schliesslich das Regierungsprojekt herausgebildet, das auch vom Parlament sanktioniert wurde [3]. Darnach sollen in jeden Grundablass der Aswan-Staumauer drei Druckleitungen von je 1,80 m Durchmesser eingebaut werden. Zwölf solcher Rohre speisen jeweils eine Kaplan turbine. Im Ganzen sollen sieben Hauptaggregate zu 48 000 kW und zwei Hausaggregate zu 12 000 kW aufgestellt werden. Das nutzbare Gefälle schwankt zwischen 38 und 8 m. Die Gesamtleistung beträgt während den vier Flutmonaten nur etwa 50 000 kW; in der übrigen Zeit erreicht sie 260 000 kW. Die Baukosten werden auf 10,6 Mio £. E. (190 Mio Fr.) veranschlagt, weshalb bei einer Erzeugung von 1,6 Mld kWh eine kWh auf 0,4 Mills (0,8 Rp.) zu stehen käme. Die Finanzierung übernimmt der Staat, wofür ein Bauzins von 0,5 % vorgesehen ist. Die baubezüglichen Importe sollen zollfrei sein.

Mit dieser Energiequelle könnte Oberägypten bis Naga Hamadi elektrifiziert werden. Die saisonbedingte Energie von 210 000 kW oder 1,4 Mld kWh soll zur Fabrikation von 340 000 t Kalksalpeter und 97 000 t Roheisen verwendet wer-

den. Das Erz lagert nahe Aswan, während der Kalkstein aus 270 km Entfernung zugeführt werden müsste. Ein Energietransport nach der Hauptstadt würde verhältnismässig hohe Leitungsverluste ergeben. Der jährliche Bedarf beträgt rd. 400 Mio kWh. Die Gesteungskosten der Energie werden dort 2,0 Mills/kWh (4 Rp./kWh) erreichen. Thermische Energie eines Dieselmotors von 126 000 kW Leistung stellt sich bei einem Rohölpreis von 3,5 £. E. pro t (Fr. 65.—) auf 2,4 Mills/kWh (5 Rp./kWh).

Die Staudämme von Esna, Naga Hamadi und Assiut können für eine Leistung von 74 000 kW ausgebaut werden. Da ihre Erzeugung während der Flutzeit ganz ausfällt, können sie Aswan während der Stromklemme nicht ergänzen. Hingegen kann man durch Zwischenschalten dieser Anlagen schliesslich eine Landessammelschiene zwischen Aswan und Cairo bilden.

Eine hydraulische Stromquelle anderer Art bietet die Qattara-Depression. Die natürliche Senke liegt 250 km westlich Cairo und nähert sich auf 70 km dem Mittelmeer bei El Alamein. Auf Meereshöhe misst ihre Oberfläche 19 500 km<sup>2</sup>, während ihr Tiefpunkt 134 m unter den Meeresspiegel hinabreicht. Sie ist fast unbesiedelt, da ein Drittel ihrer Oberfläche von Salzsümpfen («Sabakka») bedeckt ist. Diese bilden vermutlich den Ausfluss des Grundwasserhorizontes, der aus den Bergen von Ennedi gespiesen wird und unter der Libyschen Wüste durchfliesst.

Durch einen Anstich des Mittelmeers lässt sich hier ein Wasserkraftwerk anlegen [4]. Die Zuleitung wird auf 20 km in offenem Kanal und auf 50 km im Tunnel erfolgen. Da der Zufluss unbeschränkt ist, wird der Wasserwirtschaftsplan durch die Verdunstung bestimmt; diese kann für die ersten 100 Jahre zu 4,6 mm pro Tag angesetzt werden, wovon noch für Regen und Grundwasserzufluss je 0,2 mm abgehen. Nach 160 Jahren wird diese Verdunstungspflanze eine gesättigte Sohle enthalten, die Salz absetzt, und nach 1300 Jahren wird sie mit 340 km<sup>3</sup> Steinsalz ausgefüllt sein. Zuvor lassen sich aber mit einem Gefälle von 50 m und einer mittleren Wassermenge von 660 m<sup>3</sup>/s 200 000 kW oder jährlich 1,8 Mld kWh erzeugen. Vorausgesetzt dass die Gesteungskosten nicht zu hoch sind, würde das Qattarawerk Aswan in idealer Weise ergänzen.

Das Beispiel des Nil zeigt, wie es logisch und rationell ist, den Wasserhaushalt eines Flussbeckens, selbst über politische Grenzen hinausgreifend, als Einheit zu organisieren. Dabei hat die Regulierung im Oberlauf zu geschehen, während die Bedürfnisse der Bewässerung, des Hochwasserschutzes und der Wasserkraftnutzung nach ihrer Dringlichkeit zu koordinieren sind. Wenn dieses grosse Werk erstellt ist, so verfügt das Nilbecken über eine hydraulische Organisation, die an Bedeutung diejenige des Tennessee-Tales übertrifft.

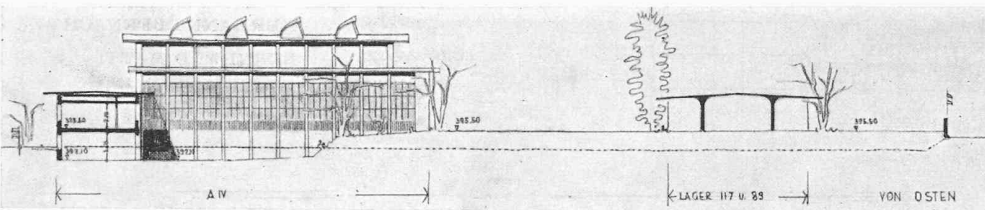
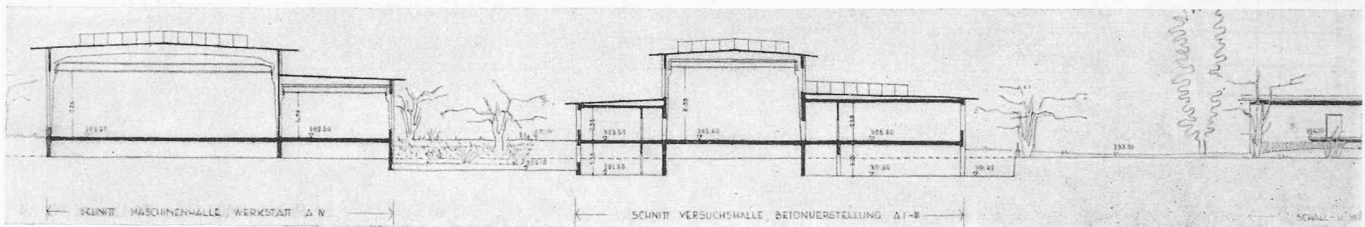
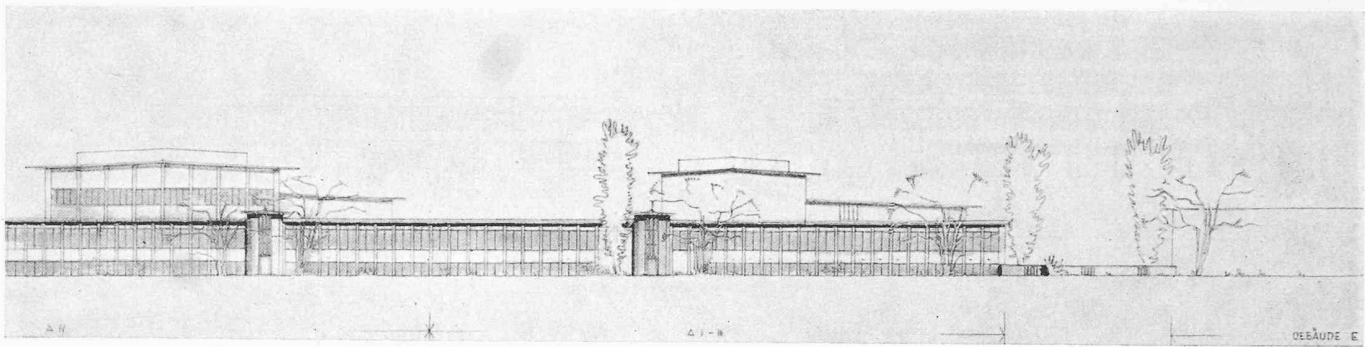
### Literaturverzeichnis

- [1] Hurst, Black & Simaika: The Nile Basin. The future Conservation of the Nile, Physical Department Paper No. 51, S. O. P. Press, Cairo, 1946.
- [2] Sir M. Macdonald & Partners: Report on the proposed third heightening of the Aswan Dam for flood protection of Egypt. Waterlow & Sons Ltd., London, 1945.
- [3] Dr. Abdel Aziz Bey Ahmed, Hydro-Electric Power Commission: Report on Economic utilisation of energy available from the Aswan Dam and Nile Barrages Hydro-Electric Schemes. Government Press, Cairo, 1947. Vgl. auch SBZ, Bd. 128, S. 153.
- [4] Dr. John Ball: The Qattara Depression of the libyan desert and the possibility of its utilisation for power production, «The Geographical Journal», London, Oct. 1933.
- [5] Hurst, Black: The Nile Basin. Vol. VI. Monthly and annual rainfall totals. «Physical Department Paper» No. 43. Schindler's Press, Cairo, 1943.

## Wettbewerb für Bauten der EMPA in Schlieren-Zürich (Wettbewerb B) DK 06.063 : 727.3

In diesem Wettbewerb B (vgl. S. 547 vorletzter Nummer) war die Aufgabe in stadtbaulicher Hinsicht denkbar einfach, indem das rechteckige, 335 m lange und 100 m breite Baugelände zwischen dem Gaswerk und der SBB-Linie als reines Industriegebiet dem Gestalter völlig freie Hand lässt. Sehr erschwerend wirkten dagegen die ausserordentlich mannigfaltigen internen Beziehungen, die das Programm zwischen den verschiedenen Räumen berücksichtigt sehen wollte. Für Laboratorien war nördliche, für Büreaux südliche Lage als erwünscht bezeichnet. Der hohe Grundwasserstand (393,0), die für viele Räume verlangte schwingungsfreie Lage und die Berücksichtigung der Erweiterungsmöglichkeit bildeten weitere Komplikationen der Aufgabe. Das Raumprogramm





1. Preis, Entwurf von  
Arch. W. FORRER

Masstab 1 : 800

oben: Südansicht, darunter

Schnitt A IV—A I—III

links: Schnitt A IV und Lager,  
gesehen von Osten

unten: Lageplan 1 : 2000

Verwaltung (inkl. Photographie- und Zeichnungsabteilung,  
Kantine für 100 Personen, Hauswart) . . . . . 1 175 m<sup>2</sup>

Hauptabteilung A: Bauwesen und Maschinenindustrie

A I bis A III: Baumaterialien, Bindemittel, Beton  
und Eisenbeton, zusammen 57 Räume . . . . . 2 675 m<sup>2</sup>

A IV: Metalle, 28 Räume . . . . . 2 000 m<sup>2</sup>

A V: Holz, 22 Räume . . . . . 1 785 m<sup>2</sup>

A VI: Druckbehälter, Druckleitungen, Gefässe,  
6 Räume . . . . . 285 m<sup>2</sup>

A VII: Metallographie und Korrosion, 12 Räume . . . . . 210 m<sup>2</sup>

A VIII: Röntgenographie, 3 Räume . . . . . 60 m<sup>2</sup>

A IX: Zerstörungsfreie Werkstoffprüfung, Prü-  
fung von Kunststoffen, 13 Räume . . . . . 235 m<sup>2</sup>

A X: Werkstoffmechanik, 9 Räume . . . . . 160 m<sup>2</sup>

Hauptabteilung B: Allgemeine und technische Chemie

B I bis B IV: Organische und anorganische Chem-  
ie, Silikat-Chemie, Keramik, Boden, Anstriche,  
zusammen 96 Räume . . . . . 2 885 m<sup>2</sup>

B V: Strassenbau und Isolierstoffe, 15 Räume . . . . . 500 m<sup>2</sup>

B VI und B VII: Brenn- und Kraftstoffe, Feue-  
rung und Wärmetechnik, 50 Räume . . . . . 1 520 m<sup>2</sup>

B VIII: Luftschutz, 17 Räume . . . . . 710 m<sup>2</sup>

Total 14 200 m<sup>2</sup>

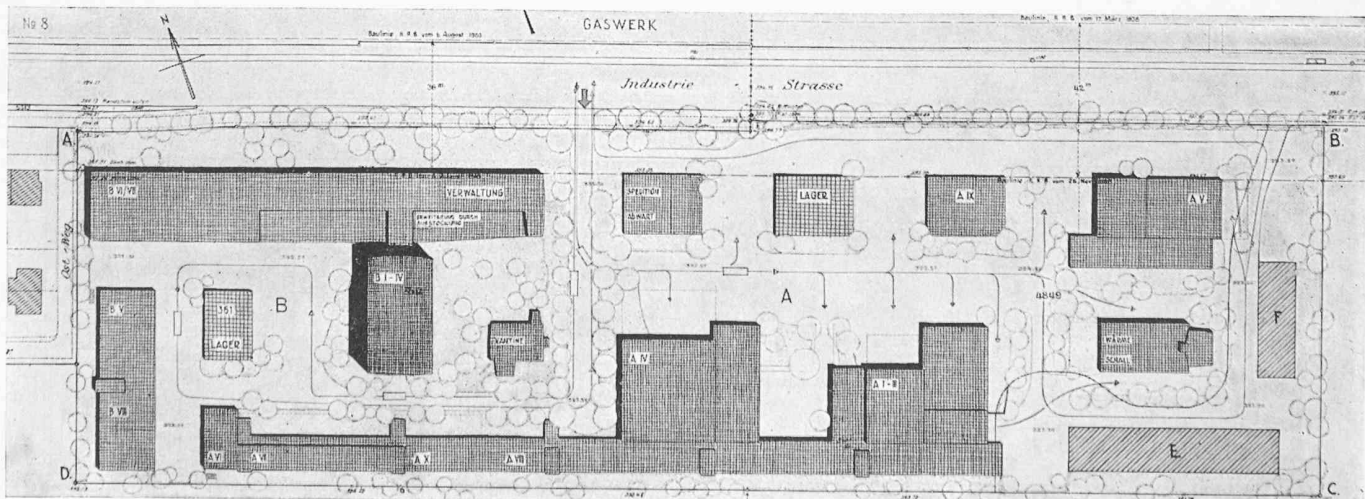
Das Preisgericht hat Prof. Dr. M. Roß, Direktionspräsi-  
dent der EMPA und in dessen Abwesenheit Arch. H. Kühne,  
Vorsteher der Abteilung A V, ferner Prof. Dr. F. Stüssi, Ver-  
treter der Programmkommission, als Berater angehört.

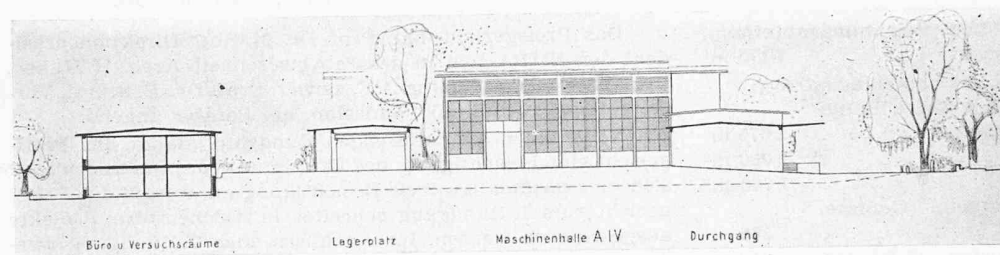
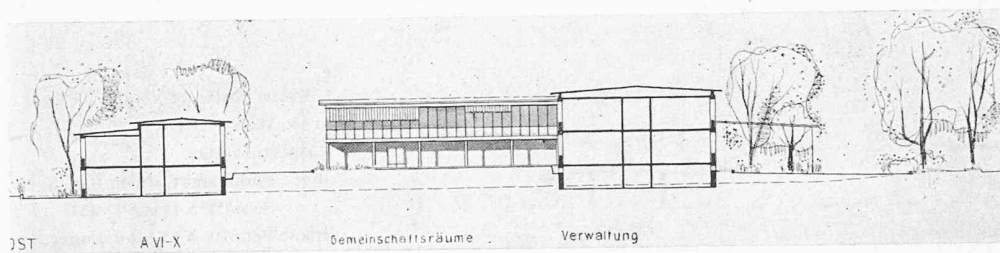
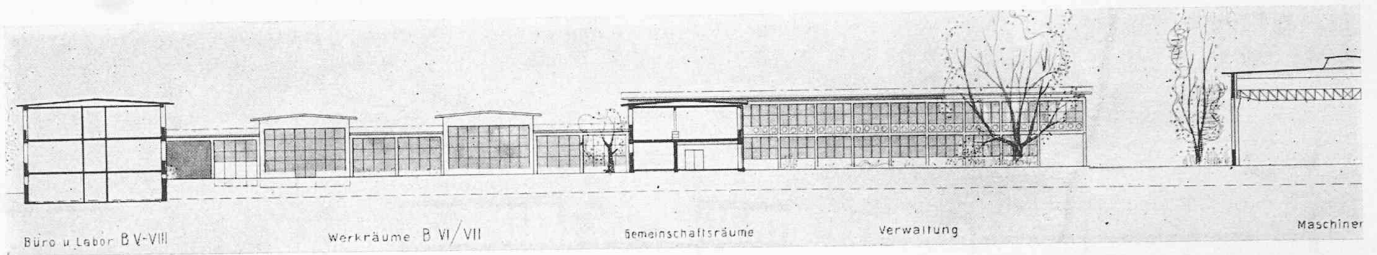
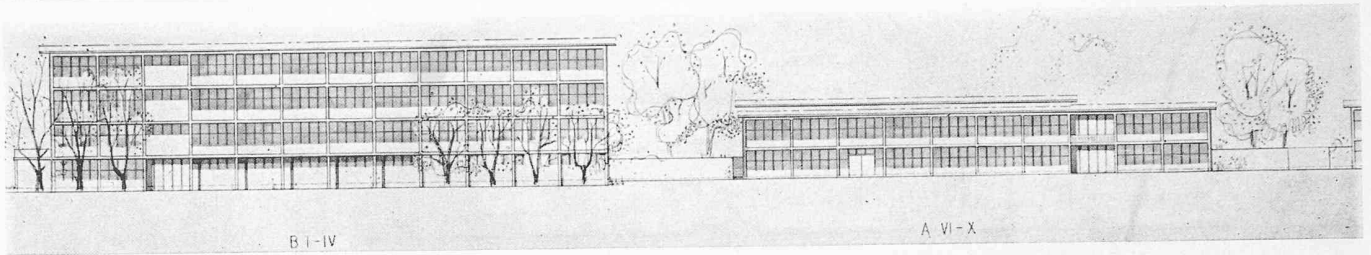
Nach einem orientierenden Rundgang nahm das Preis-  
gericht eine Besichtigung des Bauplatzes vor. Daran schliesst  
sich eine nochmalige freie Besichtigung an, worauf das Preis-  
gericht zum 1. Rundgang schreitet, in welchem drei Projekte  
ausgeschieden werden. Im anschliessenden 2. Rundgang wer-  
den zwei Projekte ausgeschieden. In einem 3. Rundgang gel-  
angt das Preisgericht zur Ausscheidung von fünf Projekten,  
die wohl zum Teil von richtigen Voraussetzungen ausgingen,  
deren Lösung jedoch nicht genügend weit gediehen ist. In  
einem 4. Rundgang wurden drei weitere Projekte ausge-  
schieden.

In der engeren Wahl verbleiben somit noch neun Pro-  
jekte, die in bezug auf allgemeine Disposition der Bauten,  
Anordnung der verschiedenen Abteilungen, architektonische  
Gestaltung, Erweiterungsmöglichkeiten und Wirtschaftlich-  
keit wie folgt beurteilt werden:

Entwurf Nr. 8 [Verfasser W. Forrer]. Umbauter Raum 101 201 m<sup>3</sup>.

Vorteile: Vorzügliche Gesamtdisposition. Gute Zufahrts-  
möglichkeiten zu den einzelnen Bauten. Versuch einer park-





2. Preis (4400 Fr.) Entwurf Nr. 4

Verfasser:

HERMANN RÜFENACHT

BERNHARD MATTI

ALFRED DOEBELI

Architekten, Bern

oben: Südansicht, Schnitte v. Süden

links: Schnitte von Osten

Masstab 1:800

unten: Lageplan 1:2000

Die Kreise bedeuten Lärmzonen, konzentrische Kreise schwingungsreiche Zonen

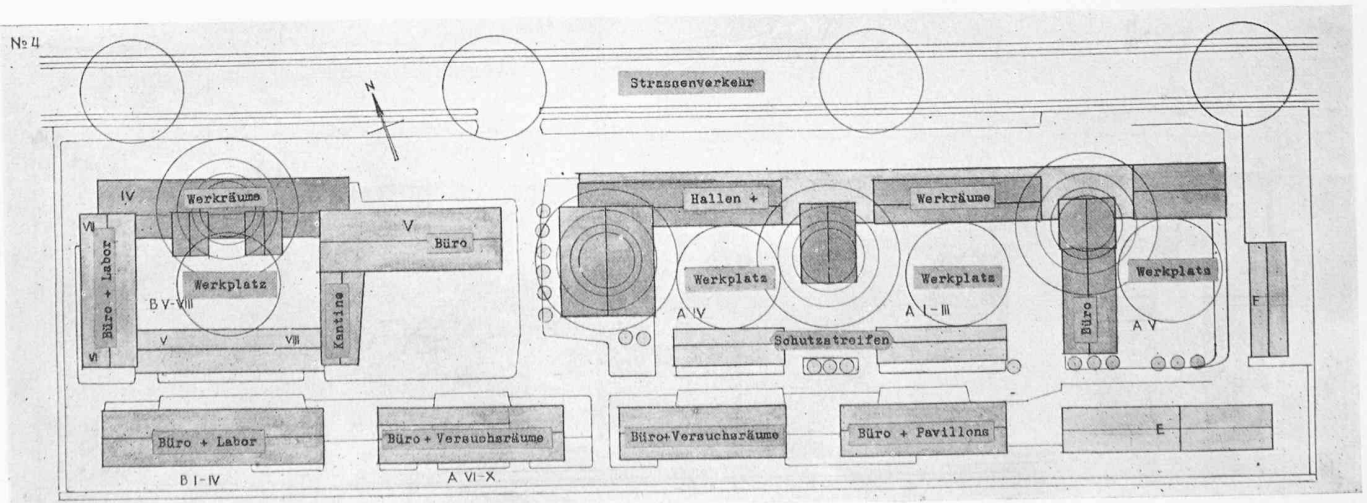
artigen Gestaltung. Zentrale Lage des Verwaltungstraktes und Kantine. Anordnung der Abteilung B I bis IV in einem Hochbau zweckmässig. Bureaux der Abteilung A in Südlage in guter Verbindung mit den Werkstätten. In gegenseitiger Beziehung stehende Abteilungen gut untereinander verbunden. Architektur ansprechend. Erweiterungsmöglichkeiten.

**Nachteile:** Bauabstand an der Südgrenze mit 4 bis 5 m zu knapp. Verwaltungsbureaux teilweise nach Norden. Zufahrt zu Abteilung B V bis VIII weniger übersichtlich als zu Abteilung A. Baumbepflanzung der Werkplätze nicht praktisch. Kantinenküche im Untergeschoss unzweckmässig. Etwas grosser Baukubus.

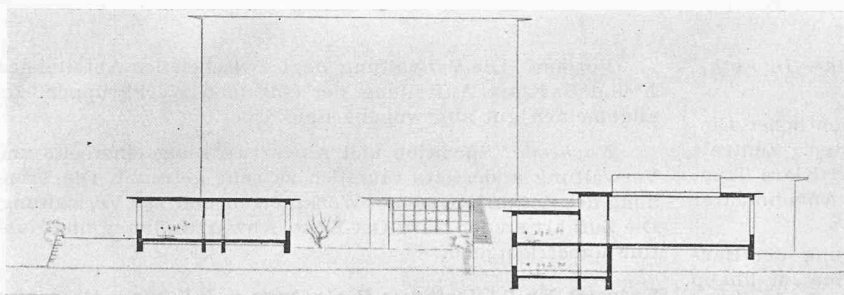
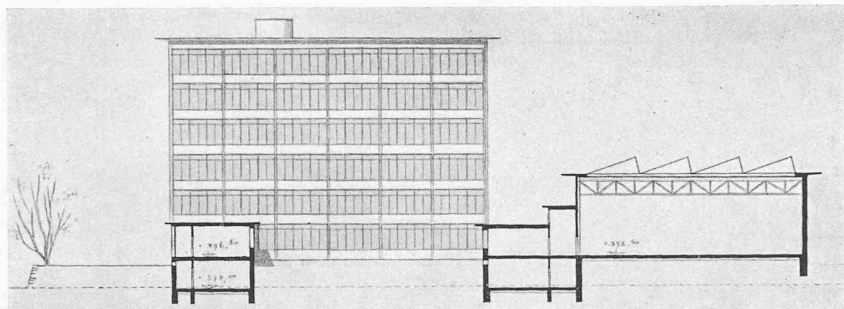
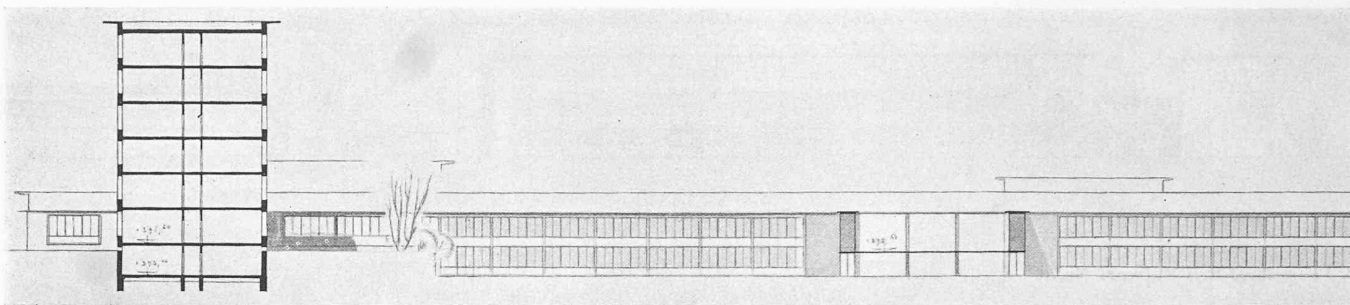
**Entwurf Nr. 4** [Verfasser H. Rüfenacht, B. Matti, A. Doebeli]. Umbauter Raum 90044 m<sup>3</sup>.

**Vorteile:** Zweckmässige Lage des zentralen Einganges mit Verwaltung. Gut proportionierte Werkplätze und gut situierter Schmuckhof in Verbindung mit der Kantine. Klare Trennung der Abteilungen A und B. Verkehrswege zweckmässig. Einfache Erweiterungsmöglichkeiten. Gut gestaltete Baukörper. Annehmbarer Kubikinhalt.

**Nachteile:** Kantine im Obergeschoss. Architektonische Gestaltung trocken. Zu enge Stellung der Baukörper der Abteilung B hat schlechte Beleuchtung verschiedener Räume zur Folge. Etwa 20 Räume zu knapp.







weitere Bearbeitung der Bauaufgabe dem Verfasser des erst-prämiierten Entwurfes zu übertragen.

#### Das Preisgericht:

H. Peter, Kantonsbaumeister, Zürich;  
Prof. Dr. F. Hess, Zürich; A. Hoechel,  
Genf; H. Naef, Zürich; F. Scheibler,  
Winterthur; Ersatzmann H. Hächler,  
Zürich.

## Doppelspurige Eisenbahnen in der Schweiz

Geschichtlicher Rückblick im Jahre des Schweizerischen  
Eisenbahnjubiläums

DK 625.183.3(494)

Von Dr. A. KUNTZEMÜLLER, Freiburg i. Br.

Während auf einspurigen Eisenbahnen, selbst unter den  
günstigsten Verhältnissen, höchstens vier Züge pro Stunde  
in jeder Richtung gefahren werden können, beträgt die

zweites jedoch den Boden zu erwerben, unter Umständen  
auch Planum und Kunstbauten sofort für die Doppelspur  
zu erstellen — besonders bei Gebirgsbahnen, wo die zweite  
Spur ohne derartige Vorarbeiten meist gar nicht zu realisieren  
wäre.

In seinem glänzend geschriebenen und fast universell zu  
nennenden Buche «Les chemins de fer aux prises avec la  
nature alpestre» schreibt Dr. Pierre Brunner über die Doppel-  
spur wie folgt: «Une question importante est celle du double-  
ment des grandes artères. Certes, partout il est souhaitable  
de doubler au moins les lignes à gros trafic. Dans les gran-  
des rampes alpestres ce doublement est encore plus néces-  
saire, à cause des mouvements supplémentaires que néces-  
sitent la division en petits trains et la descente des machines  
de renfort, une fois qu'elles ont rempli leur office. Mais pré-  
cisément les difficultés du relief ont souvent empêché l'établis-  
sement de la voie double, on y a remédié d'ailleurs peu à peu».

4. Preis (3400 Fr.) Entwurf Nr. 20

Verfasser: H. WEIDELI & SOHN

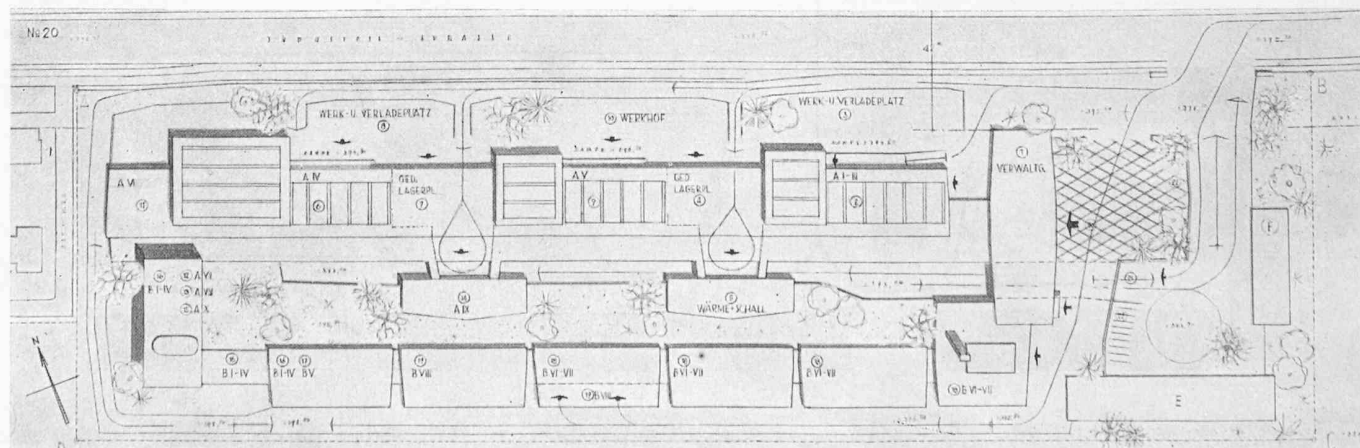
ALOIS MÜGGLER

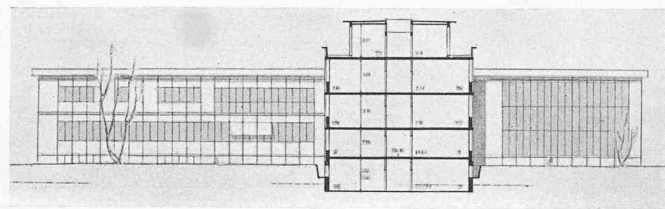
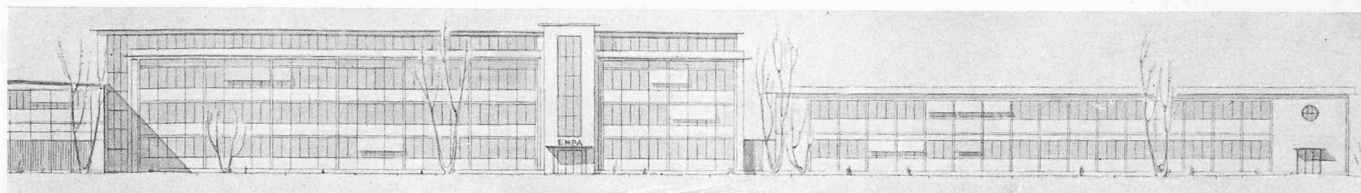
Architekten, Zürich

oben: Schnitt B I—IV und Südansicht der  
Hoffassade der Hauptabteilung A

links: Ansicht B I—IV von Osten und  
Schnitt durch Halle A IV, darunter  
Schnitt durch B IV—VII und A V  
Masstab 1:800

unten: Lageplan 1:2000

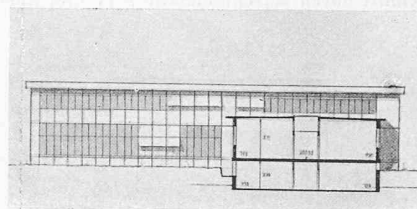




Schnitt durch B I-III von Westen

5. Preis (3200 Fr.)

Entwurf Nr. 16. Verfasser:

ALFRED TRACHSEL,  
ULR. BAUMGARTNER,  
Architekten, Zürich.Oben Ansicht von Norden  
Masstab 1 : 800

Schnitt durch «Metalle» A IV von Osten

Im ersten Halbjahrhundert der schweizerischen Eisenbahngeschichte haben die Doppelspuren nur eine sehr untergeordnete Rolle gespielt. Dies wird nirgends offener als bei einem Blick in die Fachliteratur. Ein so grundlegendes und einlässliches Werk über die Schweizerbahnen wie Placid Weissenbachs «Eisenbahnwesen der Schweiz» (Zürich 1913/14) erwähnt auf seinen mehr als 500 Seiten lediglich an drei Stellen die Doppelspur, während alle andern Fragen von Bau, Betrieb und Verkehr seitenweise in extenso behandelt werden. Weissenbach beschränkt sich auf folgende Feststellungen: Im Band I, Seite 28, bringt er die Ziffern der Doppelspuren der SCB und NOB als einziger Verwaltungen, die eine solche überhaupt aufzuweisen haben, und auf Seite 233 führt er die doppelspurigen Linien der damaligen fünf SBB-Kreise kommentarlos an. Im Band II, dem mehr statistisch gehaltenen Teil des Werkes, werden auf Seite 13f die Doppelspuren für 1913, gleichfalls kommentarlos, aufgezählt.

Aber auch der Geschichtsschreiber des ersten Viertelsäkulums der SBB, Dr. August Welti, weiss in seinem Buche «25 Jahre SBB 1902/1927» (Zürich und Leipzig 1927) von der Doppelspur nur wenig zu berichten und kommt in seiner sonst eingehend gehaltenen Denkschrift ebenfalls nur ganze dreimal auf sie zu sprechen: auf Seite 23 behandelt er in wenigen Sätzen das 1898 genehmigte Bauprogramm auf zweite Spur; auf Seite 56 beschränkt er sich auf einen einzigen Satz hinsichtlich der Doppelspur, und auf Seite 70 erwähnt er unter den Massnahmen zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit nach dem Ende des ersten Weltkrieges die «Legung zweiter Gleise» nur rein referierend. Es ist nicht Zufall, sondern die damalige Auffassung massgebender Eisenbahnerkreise, die neben der Elektrifikation, den Bahnhofbauten und Dutzenden anderer gewiss nicht unwichtiger Baufragen das Problem der Doppelspuren fast völlig in den Hintergrund gedrängt hatte. Nach alledem ist also die Doppelspur mit allen ihr anhängenden Fragen des Baues, Betriebes und Verkehrs das Aschenbrödel der schweizerischen Eisenbahnpolitik und

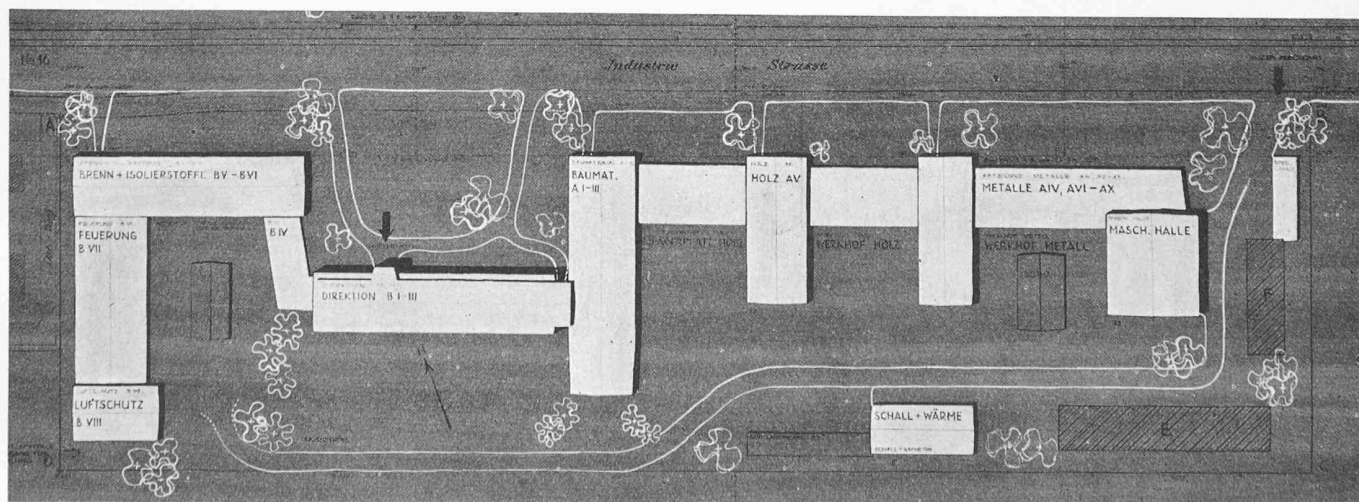
-geschichte bislang gewesen, und unsere Untersuchung bedarf somit keiner besonderen Rechtfertigung mehr.

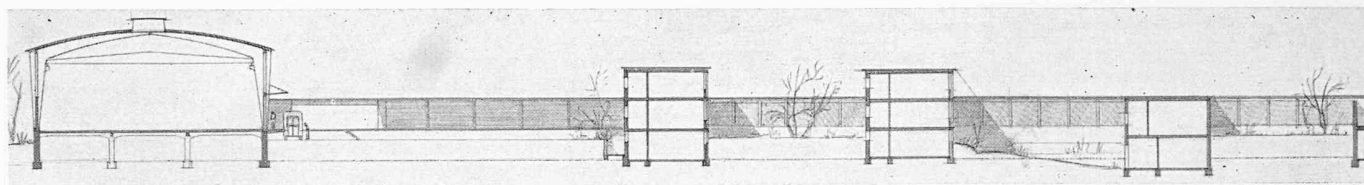
### 1. Vom Bau der Doppelspuren in der Schweiz

In dem «Bericht der Mehrheit der nationalrätlichen Eisenbahnkommission» (Bern 1852, aber ohne Ort- und Zeitangabe publiziert) wird der Gesetzesentwurf über das schweizerische Eisenbahnwesen eingehend besprochen. Dass diese Mehrheit bekanntlich für den Staatsbau eintrat, im Plenum aber vor der gewaltigen Autorität Alfred Eschers kapitulieren musste, spielt für die vorliegende Frage keine Rolle. Uns interessiert hier nur, dass der Bericht den Artikel 5 des künftigen schweizerischen Eisenbahngesetzes in folgender Fassung empfahl: «Die schweizerischen Eisenbahnen werden in der Regel einspurig ausgeführt».

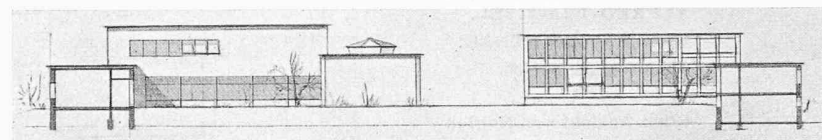
Bekanntlich ist die erste Eisenbahn auf Schweizerboden, die Teilstrecke St. Louis - Basel, eine französische Unternehmung gewesen. Und ebenso ist auch die erste Doppelspur in der Schweiz keine schweizerische, sondern eine ausländische gewesen: am 20. Februar 1855 fuhr die badische Staatsbahn als erste auf doppelspuriger Strecke nach Basel-Bad. Bf. hinein. Das rund 5 km lange Schlussstück Haltingen - Basel lag vom Augenblick seiner Inbetriebnahme zweispurig — ein in der Eisenbahngeschichte seltener Fall. War die elsässische Gesellschaft somit ins Hintertreffen geraten und erst fünf Jahre später, im Juni 1860, imstande, ihre auf Schweizerboden gelegene Endstrecke St. Louis - Basel doppelspurig zu betreiben, so kam ihr eine andere französische Gesellschaft, die PLM, mit ihrer kurz nach der Badischen Staatsbahn erstellten Doppelspur zuvor: die 15 km lange Strecke La Plaine - Genève wurde bruchstückweise in den Jahren 1855/58 zweigleisig ausgebaut. Das war die zweite Doppelspur auf Schweizerboden.

Das gute Beispiel wirkte alsbald auch in der Eidgenossenschaft. In den Jahren 1856 ff ging als erste Schweizer Bahn die SCB an den zweispurigen Ausbau ihrer Hauptlinie Basel-



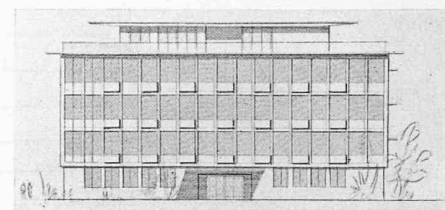


Schnitt durch Maschinenhalle A IV und Ansicht der Abteilungen A VII bis A X von Süden



Schnitt B IV-A VIII von Osten

Masstab 1:800



Verwaltung, Westansicht

6. Preis (3000 Fr.), Entwurf Nr. 7. Verfasser HANS GACHNANG und JOSEF RIKLIN, Architekten, Zürich. — Unten Lageplan 1:2000

Olten. Am Neujahrstag 1857 konnte das erste Teilstück Basel-Sissach, 21 km lang, in zweigleisigen Betrieb genommen werden; die Reststrecke nach Olten folgte in Abständen bis September 1858 nach. Der Bau wurde also mit bemerkenswerter Schnelligkeit zu Ende geführt, zumal schon 1859 die ganze SCB-Linie bis Bern doppelspurig betrieben werden konnte. In dieser Hinsicht hatte die SCB, die man auch sonst oft einen Musterbetrieb in Privatverwaltung genannt hat, bahnbrechend gewirkt.

Nur zögernd schritt der doppelspurige Ausbau weiter. Die NOB und Ouest Suisse waren die ersten, die dem Beispiel der SCB folgten. Aber die Ziffern blieben noch mehrere Jahrzehnte hindurch recht unbefriedigende, wenn man ihnen jene der Nachbarländer entgegenhält. Anfang der sechziger Jahre hatte man für sämtliche Schweizer Bahnen endlich eine dreistellige Zahl erreicht, was noch herzlich wenig war. Mitte der siebziger Jahre gab es ganze 200 km doppelspuriger Linien, und wenn nicht die Gotthard-Bahn 1882 eröffnet worden wäre, so hätte das folgende neunte und zehnte Jahrzehnt 1881 bis 1900 kaum einen nennenswerten Baufortschritt gebracht. Von Teilstrecken der SCB und Bötzbahn abgesehen, kamen immer nur winzige Bruchstücke von 2 bis 10 km Länge zum Ausbau, während allerdings die Gotthardbahn in konsequenter und ziemlich rascher Durchführung ihres Bauprogrammes am zweispurigen Ausbau arbeitete.

Wie bescheiden man noch in den neunziger Jahren hinsichtlich des doppelspurigen Ausbaues der Hauptlinien allenthalben war, zeigt als ein Beispiel unter vielen die Berichterstattung in dem von dem Berner Staatsrechtslehrer Dr. Carl Hilty herausgegebenen Politischen Jahrbuch der Schweizerischen Eidgenossenschaft. In diesem Jahrbuch, das für alle politischen und wirtschaftlichen Fragen zwischen 1886 und 1918 eine wahre Fundgrube bedeutet, wird auch der schweizerischen Eisenbahnpolitik regelmässig gedacht. Dort (IX. Jahrgang 1895, Seite 554) lesen wir als besonders zu registrierende Tatsache die Mitteilung, dass der doppelspurige Ausbau

der Schweizer Bahnen fortschreite und dass im Frühjahr 1896 nunmehr die ganze 156 km lange Strecke Bern-Olten-Winterthur durchgehends zweigleisig liegen werde. Ueberblickt man aber die Jahresziffern zu der Zeit, da Hilty die 156 km als gewaltigen «Fortschritt» rühmen zu müssen glaubte, so sehen sie recht unbedeutend aus. An doppelspurigen Neubauten wurden nämlich dem Betrieb übergeben: 1897 8½ km, 1898 8½ km, 1899 3½ km, 1900 5 km, 1901 6½ km. In solch tropfenweiser Vermehrung, als gleichzeitig der Verkehr in steiler Kurve anzusteigen begann, vermag man kaum einen tatsächlichen Fortschritt zu erkennen. Der Bau der schweizerischen Doppelspurigen machte eine akute Krise durch. Um diese Feststellung kommt der Historiker nicht herum.

Einen frischen Zug in die Baupolitik brachte erst die Verstaatlichung der fünf grossen Privatbahnen auf Neujahr 1902. An diesem Tage lagen von insgesamt rund 2830 km Bahnlinien nur 530 km, also etwa 19 %, zweispurig, während beispielsweise die deutschen Staatsbahnen um die Jahrhundertwende durchschnittlich zu 36 %, die badische Staatsbahn sogar zu über 41 % doppelspurig lagen. So hatten also die SBB viel nachzuholen. Unter beispiellosen Mühen und vor allem Kosten ist das bis heute zum grössten Teil gelungen. Auch um diese — gewiss rühmliche — Feststellung kommt der Historiker nicht herum.

Als bald nach dem Rückkauf wurde der Spaten in allen fünf SBB-Kreisen von damals angesetzt. Trotzdem konnte angesichts all der sonstigen von der eidgenössischen Staatsbahn erwarteten und ins Werk gesetzten Bauarbeiten der Fortschritt vorerst nur relativ bescheiden sein. Immerhin war bis zum Kriegsausbruch 1914 das doppelspurige Netz um mehrere hundert Kilometer erweitert worden (Ende 1914 832 km). Während des Weltkrieges 1914/18 und der ersten Nachkriegsjahre flaute die Bautätigkeit naturgemäss etwas ab. Erst gegen die dreissiger Jahre unseres Jahrhunderts nahmen die Doppelspurigen in allen Landesteilen wieder zu, und heute liegen von total 2900 km SBB-Linien rund 1100 km doppel- und

