

Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1925

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **87/88 (1926)**

Heft 23

PDF erstellt am: **22.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-40900>

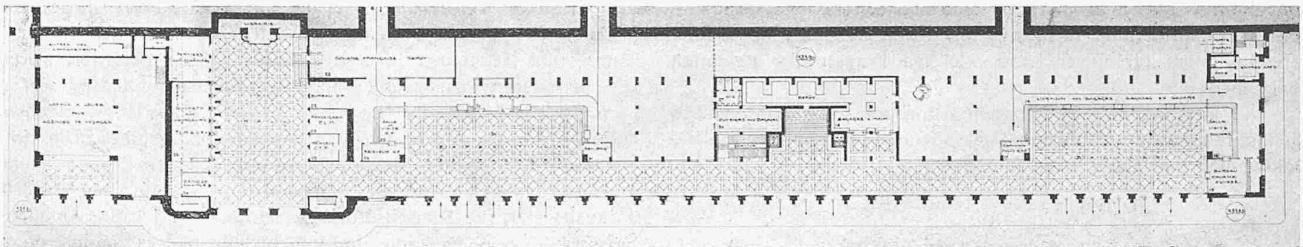
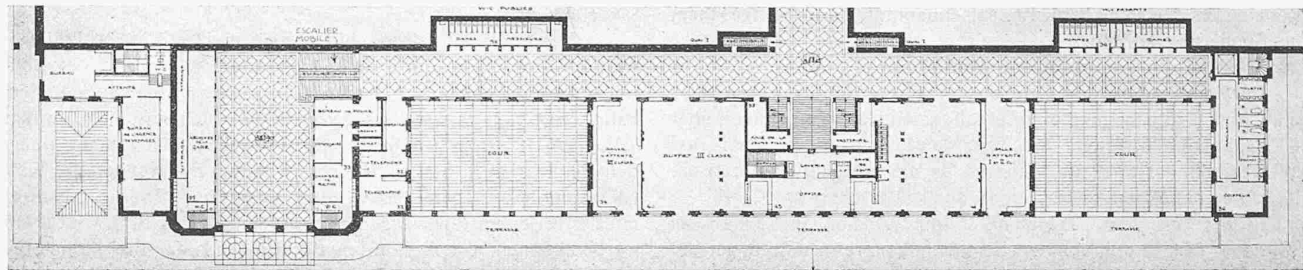
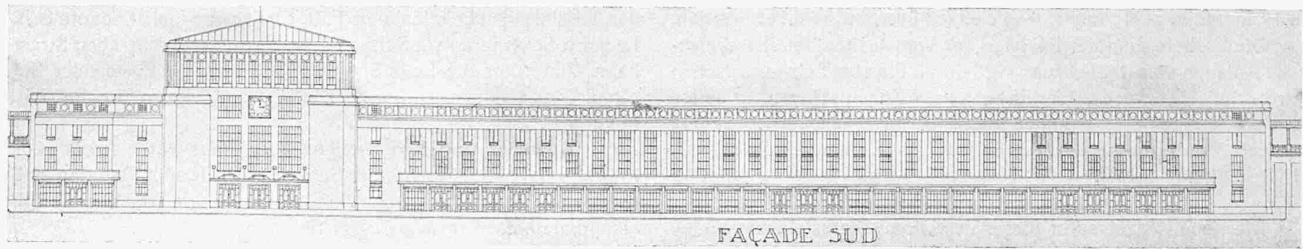
Nutzungsbedingungen

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.

ZWEITER WETTBEWERB FÜR DAS AUFNAHMEGEBÄUDE DER S. B. B. IN GENÈVE-CORNAVIN.



5. Rang (1500 Fr.), Entwurf Nr. 20. — Arch. Georges Peloux, Genf. — Grundrisse und Hauptfassade 1:1000.

circulation, sont trop grands. Bel éclairage des locaux du rez-de-chaussée par de grandes cours, celles-ci se trouvant malheureusement en façades du côté de la place, et masquées par un artifice d'architecture discutable. La dimension de ces cours et le parti adopté rendraient le coût de cette construction élevé. Les escaliers desservant le quai I trop en retrait de celui-ci, ont des accès mesquins. Le local No. 47 est trop important, les 45 et 46 sans communication directe.

Les façades ont une belle tenue, mais il est regrettable, comme cela vient d'être dit, qu'une partie de celles-ci ne forme qu'un simple décor qui masque la disposition du plan et ne constitue qu'un écran purement décoratif. Le hall d'entrée est de dimensions excessives.

L'étude des niveaux de la place de la gare manque; les propositions concernant la circulation sont inadmissibles, le cul-de-sac derrière le bâtiment de la poste mauvais. (à suivre)

Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1925.

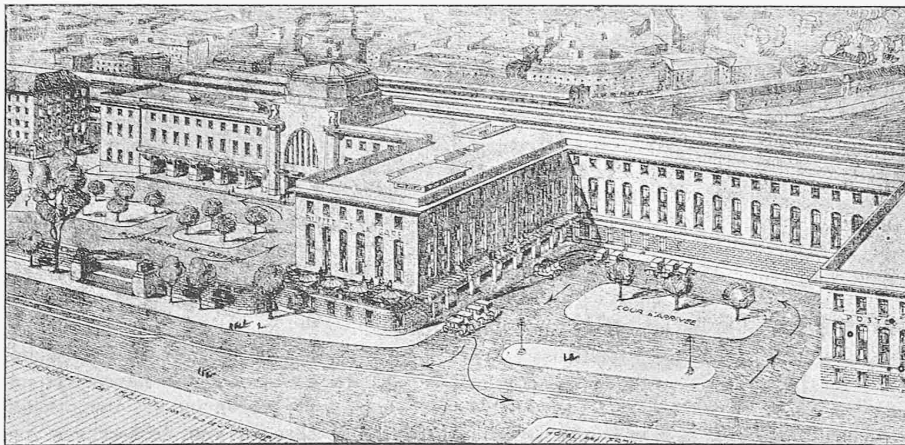
Dem vor kurzem erschienenen Bericht des Schweizer Post- und Eisenbahndepartements (Eisenbahn-Abteilung) über seine Geschäftsführung im Jahre 1925 entnehmen wir Übungsgemäss die folgenden, für unsern Leserkreis Interesse bietenden Angaben. Soweit sie die Bahn- und Bahnhofbauten auf dem Netze der S. B. B. betreffen, sind sie in ergänzender Weise aus dem Geschäftsbericht der Generaldirektion der S. B. B. zusammengestellt.

I. Allgemeines.

Gesetze, Verordnungen, Postulate.

Die von der Kommerziellen Konferenz der schweizerischen Transportunternehmungen und der Verkehrsinteressenten eingesetzte Kommission zur Beratung der Aenderungs- und Ergänzungsanträge zu den Vorentwürfen zu einem neuen Bundesgesetz über den Transport auf Eisenbahnen und Schiffen, sowie zu einem neuen Transport-Reglement ist im Berichtsjahre nicht dazu gelangt, ihre Arbeiten abzuschliessen. Der Grund der Verzögerung liegt in der Hauptsache darin, dass die genannten Entwürfe zur Anpassung an die neuen internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr in manchen Teilen einer Neubearbeitung unterzogen werden müssen.

Die Vorschriften der Verordnung betreffend Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen vom 10. März 1906, in einzelnen Abschnitten bereits revidiert mit Bundesratsbeschlüssen vom 14. Juni 1913 und 14. November 1922, erwiesen sich als den heutigen Verhältnissen nicht mehr entsprechend. Das Eisenbahndepartement hat



Zu Entwurf Nr. 28 (Seite 292). — Arch. Marc et Jean Camoletti, Genf. — Fliegerbild aus Osten.

deshalb die Vorarbeiten für eine Gesamtrevision dieser Verordnung an die Hand genommen. Auch die Verordnung betreffend die Schifffahrt konzessionierter Unternehmungen auf schweizerischen Gewässern vom 19. Dezember 1910 muss, weil vielfach überholt, revidiert werden.

Die Vorbereitung der Revision der Vorschriften betreffend elektrische Anlagen vom 14. Februar 1908 durch die vom Schweizerischen elektrotechnischen Verein hierfür bestellten Kommissionen, in denen auch Vertreter des Eisenbahndepartements mitwirken, hat bedeutend mehr Zeit beansprucht, als ursprünglich angenommen worden war, und ist noch im Gange.

Verwaltung der Bundesbahnen.

Die neue Organisation dieser Verwaltung hat sich nun eingelebt und nach den bisher gemachten Erfahrungen bewährt. Die Zusammensetzung der Behörden hat im Berichtjahr, von zwei kantonalen Ersatzwahlen in die Kreiseisenbahnräte I und III abgesehen, keine Aenderung erlitten.

Internationale Verhältnisse.

Der Zeitpunkt des Inkrafttretens der von den Räten mit Beschluss vom 20. Juni 1925 genehmigten internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr ist noch unbestimmt, da die Ratifikation durch die meisten der beteiligten Regierungen noch aussteht.

In der Zeit vom 22. Juni bis 2. Juli 1925 fand in London die 10. Session des internationalen Eisenbahnkongresses statt, an der sich das Departement in üblicher Weise vertreten liess. Diese Tagung, die mit dem hundertjährigen Jubiläum der Eröffnung der ersten Eisenbahn zusammenfiel und mit einer retrospektiven eisenbahntechnischen Ausstellung in Darlington verbunden war, behandelte zahlreiche, auch für unser Land wichtige Fragen des gesamten Eisenbahnwesens.

Die internationale Simplondelegation trat auch während des Berichtjahres zu ihren üblichen zwei Sitzungen zusammen zur Behandlung von Fahrplan-, Tarif- und Rechnungsfragen.

II. Rechtliche Verhältnisse.

Konzessionswesen.

Für drei neue Bahnprojekte (Brig-Visp, Strassenbahn; Renens-Port de la Chamberonne [bei Lausanne], Güterbahn; Adelboden-Schwandfeld, Schwebebahn) wurden Konzessionsgesuche eingereicht, die zu Jahresende noch in Behandlung waren. Zwei vom Vorjahr her übernommene Gesuche (Birsfelden-Rheinfelden und Oerlikon-Affoltern) konnten noch nicht erledigt werden. Hängig waren ausserdem: vier (zwei neue) Gesuche um Ausdehnung städtischer Strassenbahnen (Basel, Zürich, Winterthur), wovon drei bewilligt werden konnten, während das vierte unerledigt blieb; zwölf Gesuche (wovon acht neu) um Aenderung oder Erneuerung der Konzession, hiervon waren auf Jahresende neun noch in Behandlung; drei Fristverlängerungsgesuche, denen entsprochen wurde (Ulrichen-Airolo; Ins-Erlach; Wattenwil-Wimmis). Ein Konzessionsgesuch (Baden-Ennetbaden-Wettingen) wurde zurückgezogen.

Infolge unbenützten Ablaufes der Fristen für die Einreichung der Vorlagen sind zwei Konzessionen (Strassenbahnstrecken in Genf und Strecke Herzogenbuchsee-Lyss der Oberaargau-Seeland-Bahn) erloschen.

Von zwei zur Behandlung stehenden Schifffahrtskonzessions-Gesuchen fand eines (Untersee und Rhein) seine Erledigung.

Das Eisenbahndepartement hatte sich wiederholt mit Eingaben und Beschwerden konzessionierter Eisenbahn- und Schifffahrtsgesellschaften über unzulässige Konkurrenzierung durch wilde (konzessionslose) Schiffsunternehmungen und Seilbahnanlagen zu befassen.

III. Bahnanlagen und feste Einrichtungen.

Unternehmungen im Betrieb.

| Der Kontrolle des Eisenbahndepartements waren unterstellt: | 1925 | 1924 |
|---|-------------------|-------|
| Eisenbahnunternehmungen | 215 ¹⁾ | 216 |
| Schifffahrtsunternehmungen (einschl. Betrieb der S. B. B. auf dem Bodensee) | 18 | 18 |
| Aufzüge, Luftseilbahnen und sog. „geleiselose Bahnen“ | 4 | 4 |
| | <hr/> | <hr/> |
| | 237 | 238 |

Bahnlinien im Bau.

Während des Berichtjahres befanden sich neun Bahnlinien und Bahnstrecken im Bau (im Vorjahre zehn); davon wurden die folgenden fünf Linien neu in Angriff genommen: von der Sihltalbahn die

Verlegung des Gütergeleises zwischen der Station Giesshübel und der tiefergelegten Station Zürich-Wiedikon S. B. B.; von der Biel-Täuffelen-Ins-Bahn die Verlängerung Nidau-Biel Bahnhofplatz; von den Tessinischen Lokalbahnen (F. R. T.) die neue Linie Locarno S. B. B.-Locarno St. Antonio via Schlachthaus; von der Städtischen Strassenbahn Winterthur die Linie Stadtrain-Oberwinterthur; von der Städtischen Strassenbahn Zürich die Zufahrt zum neuen Bahnhof Zürich-Enge S. B. B.

Vollendet und dem Betriebe übergeben wurde im Jahre 1925 folgende Bahnstrecke: von der Solothurn-Niederbipp-Bahn am 2. September die 0,837 km lange Strecke Solothurn Baseltor-Solothurn Hauptbahnhof.

Ueber die im Berichtjahre eröffneten oder im Bau befindlichen Linien gibt eine dem Bericht beigegebene Tabelle die wesentlichen Einzelheiten.

Ueber die auf Jahresschluss noch nicht eröffneten Linien, soweit es sich nicht um Trambahnen handelt, bemerkt der Bericht folgendes: Die Vollendung der Bauarbeiten der normalspurigen Nebenbahn *Mendrisio-Stabio-Landesgrenze* hat sich aus nicht vorherzusehenden Ursachen verzögert. Die Betriebseröffnung steht nun auf den Sommer 1926 bevor. Die vorerwähnten Bauarbeiten der Sihltalbahn sind soweit gefördert worden, dass diese Strecke gleichzeitig mit der verlegten linksufrigen Zürichseelinie der S. B. B. wird eröffnet werden können. Die Ausführung der Strecke Nidau-Biel Bahnhofplatz der Seeländischen Lokalbahn, *Biel-Täuffelen-Ins*, ist noch vor Jahreschluss in Angriff genommen worden.

Bei der *Furkabahn* sind die am 24. April 1925 begonnenen Instandstellungs- und Vollendungsarbeiten sowie zahlreiche Ergänzungs- und Neubauten in weitgehendem Masse gefördert worden. Die Schotterergänzung und endgültige Geleiseregulierung war auf Jahresende auf 76% der Länge der Betriebstrecke Brig-Gletsch und auf 88% der Baustrecke Gletsch-Disentis durchgeführt. Die Unterbauarbeiten im Freien sowie die Arbeiten an den kleinen Tunneln und Hochbauten sind so weit fortgeschritten, dass, normale Witterung vorausgesetzt, die Betriebseröffnung voraussichtlich am Anfang der Saison 1926 erfolgen kann. Im 1852 m langen Furkatunnel, wo von Anfang Juli bis Ende Oktober gearbeitet werden konnte, nahmen die Räumungs- und Entwässerungsarbeiten annähernd einen Monat in Anspruch. Sodann sind darin folgende Arbeiten ausgeführt worden: Vollausbau und beidseitiges Widerlagerwerk auf der bisher nur im Sohlenstollen vorhandenen Strecke von 160 m Länge; Rekonstruktion von einseitigem Widerlagermauerwerk auf eine Länge von 150 m und von Gewölbemauerwerk auf eine Länge von 100 m, sowie Verlängerung des Tunnels am Westportal um 21 m und am Ostportal um 12 m. Ausser kleinen Ausbesserungen sind schätzungsweise noch 350 m einseitiges Widerlagermauerwerk und 140 m Gewölbemauerwerk zu rekonstruieren. Da ein Teil dieser Arbeiten während des Betriebes ausgeführt werden kann, werden sie den Zeitpunkt der Betriebseröffnung jedenfalls nicht wesentlich beeinflussen. Die bisher beim Bau gemachten Erfahrungen lassen hoffen, dass der Vorschlag für die Vollendung der Furka-Oberalp-Bahn nicht überschritten werden wird.

Ausbau auf zweite Spur.

Vollendet wurde auf der Strecke Oberrieden-Richterswil die Erstellung des zweiten Geleises, auf der Strecke Solothurn West-Lengnau der Unterbau für die zweite Spur.

Bahnhöfe und Stationen.

Neu eröffnet wurden auf dem Netz der S. B. B. die Haltestellen Meierskappel-Risch (zwischen Immensee und Rothkreuz), Itingen (zwischen Lausen und Sissach) und Oberwil bei Zug, ferner auf Privatbahnen die Haltestellen Schwäbis der Burgdorf-Thun-Bahn und Melchenbühl der Bern-Worb-Bahn. Noch in Ausführung begriffen waren zu Jahresende die Erweiterung der Bahnhöfe Thun, Neuenburg, Freiburg, Luzern, Chiasso und Ziegelbrücke, die durch die Verlegung der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiete der Stadt Zürich notwendig gewordenen Neubauten für den Bahnhof Zürich-Enge und die Station Zürich-Wiedikon, ferner, an weitem wichtigen Arbeiten, die durch die Einführung der Mendrisio-Stabio-Bahn bedingte Aenderung der Stationsanlage in Mendrisio, der neue Basler Rangierbahnhof auf dem Mutterzerfeld und die direkte Verbindung der Hauenstein- mit der Aarauer-Linie bei Olten. Mit der Eröffnung des Dampfschiffkanals der Berner Alpenbahn-Gesellschaft von Scherzlingen zum neuen Thuner Bahnhof wurde ferner die Dampfschiffstation Thun-Bahnhof dem Betrieb übergeben.

(Forts. folgt.)

¹⁾ Verminderung infolge Fusion zweier Unternehmungen.