

Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1925

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 24

PDF erstellt am: **24.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-40904>

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.

In einem besondern Saal, der 500 Personen zu fassen vermag, finden täglich von morgens 10 Uhr bis abends 6 Uhr Vorführungen *technischer Filme* statt. Der Laie wie der Techniker werden hier mit gleichem Interesse die Entwicklung der Bauarbeiten eines grossen Kraftwerkes, den Betrieb in einem Maschinenhaus, die Schleusung eines Schlepptuges, das werktägige Leben in einem grossen Binnenhafen, die Montage grosser Eisenkonstruktionen usw. verfolgen. Ein besonderer Anziehungspunkt wird vor allem auch der grosse Film der S. B. B. sein.

Bei einer internationalen Veranstaltung von dem Umfange der Basler Weltausstellung, die Tausende von Besuchern und Kongressteilnehmern aus allen Kulturstaaten zusammenführen wird, musste darauf Bedacht genommen werden, den Gästen auch ausserhalb des Rahmens der technischen Veranstaltungen Abwechslung zu bieten. Auf dem grossen Areal gegenüber den Ausstellungsgebäuden ist gegenwärtig ein *Vergnügungspark* im Bau, der nach den originellen Entwürfen der Architekten Bräuning & Leu mit E. Klingelfuss, Basel, entsprechend dem Charakter der Ausstellung eine betriebsame Hafenanlage darstellt (siehe Abbildung). In der Mitte erhebt sich aus einem Hafenbassin mit einer Wasserfläche von 60 auf 30 m ein stattliches Schiff von 52 m Länge, 12 m Breite und 8 m Höhe, das von den Hafenquais aus durch Landungsstege erreichbar ist. Die Deckkajüten sind als elegante Restaurationsräume eingerichtet, zwischen denen das grosse Tanzdeck liegt. Güter aller Art, Ballen, Kisten, Fässer u. a. m., lagern längs der Hafenquais, und gebrauchsfähige Verladekrane vervollständigen die Illusion einer Hafenanlage. Das originelle Bild wird eingerahmt durch eine Reihe von Restaurationsräumen, die von der fröhlichen Marseiller Matrosenkneipe und der italienischen Trattoria bis zur hanseatischen Schifferstube im Charakter der verschiedenen an der Ausstellung beteiligten Länder gehalten sind. Im Hintergrunde wird das ganze Areal durch einen Saalbau mit Garten abgeschlossen, der als Cabaret und heutzutage unentbehrliches Dancing verwendet wird.

So grosszügig die Anlage der Ausstellungshallen ist, so ausgedehnt und reichhaltig die Ausstellung selbst sein wird, so mannigfaltig und vielseitig sind also auch die Veranstaltungen, Exkursionen und Tagungen, die sich während der elf Wochen der Ausstellungsdauer in ununterbrochener Reihe folgen werden. Die alte Rheinstadt Basel wird während dieser Zeit der Treffpunkt einer internationalen Welt sein, und die Schweiz wird Gelegenheit finden, in dem grossen Länderwettbewerb den hohen Stand ihrer Technik würdig zur Darstellung zu bringen und ihren Ruf auf diesem Gebiete erneut zu befestigen.

Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1925.

(Fortsetzung von Seite 294.)

Verstärkung und Umbau von Brücken.

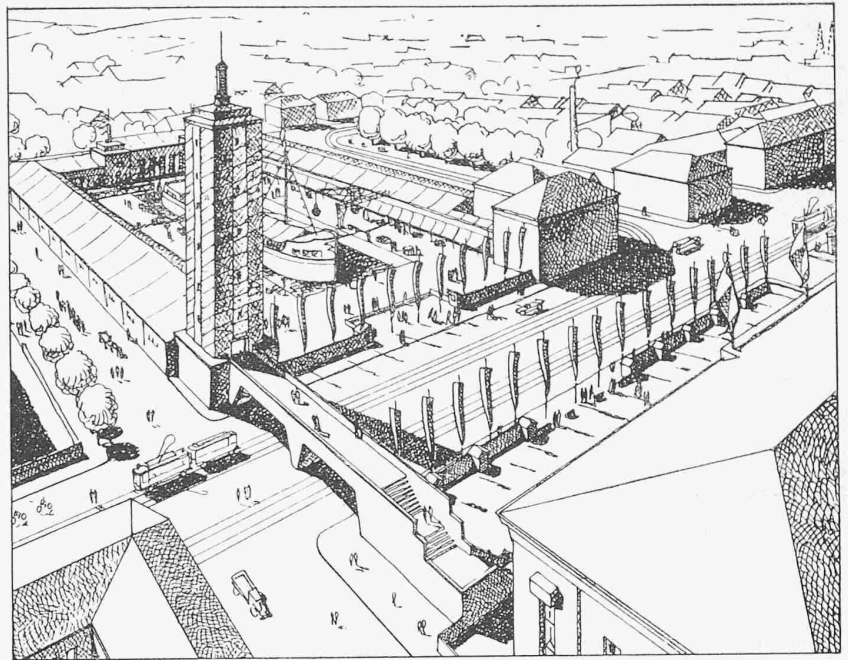
Der Umbau der eisernen Brücken über die Orbe bei Le Day und über das Worblaufental zwischen Bern und Zollikofen in steinerne wurde vollendet, desgleichen die Verstärkung der Rheinbrücke der Basler Verbindungsbahn. An grösseren eisernen Brücken, die in solche aus Stein oder Beton umgebaut werden, waren auf Jahresende noch im Bau begriffen der Maconnensviadukt zwischen Palézieux und Oron, der Grandfeyviadukt bei Freiburg, der Sitterviadukt bei Bruggen, der Glattalviadukt bei Flawil und der Thurviadukt bei Schwarzenbach.

Einführung des elektrischen Betriebs.

Von den Privatbahnen hat die Maggiatalbahn, die wegen des Umbaus von Einphasenwechselstrom in Gleichstrom vorübergehend mit Dampf gefahren war, den elektrischen Betrieb wieder aufgenommen. Die Biel-Meinisberg-Bahn, deren Betrieb seit dem Sommer 1923 gänzlich eingestellt war, hat die Einführung der elektrischen Traktion beschlossen.

Auf dem Netze der S. B. B. wurde im Laufe des Berichtjahres der elektrische Betrieb auf den Strecken Zürich-Olten (21. Januar), Lausanne-Yverdon (1. Februar), Daillens-Le Day (1. März), Le Day-Val-

INTERNATIONALE AUSSTELLUNG FÜR BINNENSCHIFFFAHRT UND WASSERKRAFTNUTZUNG IN BASEL 1926.



Fliegerbild auf den „Vergnügungshafen“ gegenüber dem Hauptgebäude.
Entwurf der Architekten Bräuning & Leu mit Gartenbauer E. Klingelfuss, Basel.

lorbe (5. Juni), Zürich-Kloten (bezw. Wallisellen)-Winterthur (6. August), Olten-Bern (25. November) und Renens-Genf (22. Dezember) aufgenommen. Auf den Strecken Lausanne-Palézieux, Brugg-Pratteln und Zürich-Meilen-Rapperswil wurden die Arbeiten fortgeführt.

Von den im Bau befindlichen *Kraftwerken* ist zu erwähnen, dass die Betonierungsarbeiten an der Staumauer Barberine im August 1925 fertiggestellt wurden. Für das Kraftwerk Vernayaz sind die Arbeiten an der Wasserfassung der Eau noire im Frühjahr in Angriff genommen worden. Im Zulaufstollen von Châtelard-Trient bis zum Wasserschloss waren die Verkleidungsarbeiten auf der ganzen Strecke im Gange. Der Unterbau der Druckleitung und die Seilbahn wurden fertiggestellt und die Montage der Rohrleitung in Angriff genommen. Das Maschinenhaus ist im Rohbau vollendet. Sämtliche Arbeiten schritten im Rahmen des Bauprogramms vorwärts.

Von den *Unterwerken* wurde das in Bussigny am 16. Januar und das in Seebach am 2. August in Betrieb genommen.

An *Uebertragungsleitungen* wurde die von Brugg nach Seebach zur Speisung der Strecke Zürich-Winterthur am 6. August, die von Mühleberg nach Burgdorf zur Speisung der Strecke Herzogenbuchsee-Bern am 25. November in Betrieb genommen.

Ueber die bisher für die Elektrifikation der Bundesbahnen, von 1907 bis 1925, gemachten Bauausgaben gibt die folgende Zusammenstellung Aufschluss, von der 20 Mill. Bundesbeitrag für die Beschleunigung der Elektrifikation abzuziehen sind:

Planaufnahmen, Projektierungsarbeiten	4 223 295 Fr.
Erwerb von Wasserkräften	4 569 558 "
Kraftwerke	129 200 771 "
Uebertragungsleitungen	27 565 354 "
Unterwerke	28 021 815 "
Fahrleitungen	90 364 418 "
Herstellung des Lichtraumprofils	11 346 573 "
Schwachstromanlagen	48 612 203 "
Lokomotivremisen und Werkstätten	8 543 410 "
	352 447 397 Fr.
(Ende 1924:	303 726 951 Fr.)

Dazu kommt die Anschaffung von elektr.

Lokomotiven (295 St., wovon 69 im Bau)	153 856 521 Fr.
Motorwagen (15 St., wovon 7 im Bau)	6 349 550 Fr.

Inspektion und Kontrolle der Bahnen.

Die mit dem Reglement vom 15. Juni 1923 eingeführte Neuordnung der Kontrolle über den Unterhalt der Bahnanlagen und festen Einrichtungen der Privatbahnen hat sich bisher im allgemeinen bewährt, indem sie den Kontrollbeamten eine gründlichere Behandlung

besonderer Fragen ermöglicht und ihre Tätigkeit vielseitiger gestaltet. Die durchgehenden Inspektionen zu Fuss, sowie die Betriebs-Inspektionen wurden auf den Privatbahnlinien in vorgeschriebener Weise durchgeführt. Ausser den periodischen Revisionen und Belastungsproben der Brücken und Landungsstege in Eisen und Eisenbeton, die sich in der gewohnten Weise abwickelten, wurden bei besonderen Anlässen verschiedene Brückenuntersuchungen vorgenommen.

Zustand der Bahnen.

Unterbau. Wesentliche Störungen des Bahnbetriebes durch Naturereignisse sind nur wenige zu verzeichnen. Am 14. und 15. Februar traten auf der Südseite des Gotthard nach starken Schneefällen heftige Regen auf, die Schneerutsche und Lawinen und dadurch einige Verkehrsstörungen verursachten. Am 15. Februar ging beim Südausgang des Simplontunnels eine mit Steinen durchsetzte Lawine nieder, die einen zweitägigen Unterbruch im Tunnel I zur Folge hatte. Auf der Berninabahn war wegen starken Schneefalls und Lawinengefahr zwischen Berninahäuser und Alp Grüm der Verkehr vom 14. bis 19. Februar unterbrochen. Auf der Sernftalbahn verursachte die Benzigeruns, die eine Brücke weggerissen hatte, einen Verkehrunterbruch vom 11. bis 15. August. In der Nacht vom 12./13. Dezember verschob sich infolge Zersetzung des Mergelfelsens in der Fundamentsohle das linksseitige Widerlager im Horgener Tunnel auf eine Länge von 30 m. Bezüglich der Geleiseverwerfung bei Chur infolge Temperatur am 9. August sei auf „S. B. Z.“ Band 86, S. 200 (17. Oktober 1925) verwiesen.

Oberbau. Geleiseerneuerungen und -Verstärkungen sind vorgenommen worden: mit neuem Material: Stahlschienen 44 km; Eisen- und Holzschwellen 25 km; Verstärkung der Geleise durch Vermehrung der Schwellen 30 km.

Mechanische Einrichtungen der Drahtseilbahnen. Zwecks Erhöhung der Leistungsfähigkeit hat die Bahn Lugano-Monte S. Salvatore den Umbau ihrer gesamten mechanischen Einrichtungen beschlossen [und inzwischen durchgeführt, Red.].

Bahnbewachung. Das Departement hat der Aufhebung der Bewachung und der Beseitigung der Barrieren wiederum bei einigen Niveauübergängen, bei denen es die örtlichen und Verkehrsverhältnisse gestatteten, unter den zur Wahrung der Sicherheit nötigen Bedingungen zugestimmt. Die Frage der Verhütung der mit der Entwicklung des Automobilverkehrs zusammenhängenden, immer noch im Zunehmen begriffenen Unfälle und Bahngefährdungen bei bewachten und unbewachten Niveauübergängen hat nach wie vor seine volle Aufmerksamkeit gefunden; die Verhandlungen mit den Behörden und Interessenten konnten aber noch nicht zum Abschluss gebracht werden. Versuche mit automatischen Niveauübergangs-Warnsignalen sind im Gange, müssen aber noch fortgesetzt und ausgedehnt werden. Die Frage der einheitlichen Einführung fester Warnzeichen zur Kennlichmachung der Bahnübergänge geht ihrer Lösung entgegen; das Departement beabsichtigt, sobald der Stand des Geschäftes es erlaubt, eine neue Konferenz mit Behörden und Interessenten einzuberufen. Die allgemeine Verwirklichung solcher Sicherungsmassnahmen wird indessen schwierig sein, wenn es nicht gelingt, durch Entgegenkommen aller Interessenten in der heute noch unabgeklärten Frage der Kostentragung eine gütliche Verständigung zu erzielen.

Elektrische Anlagen. Der Ersatz von Motorgenerator-Umformern durch Quecksilberdampf-Gleichrichter hat weitere Fortschritte gemacht. Die Zahl der vorgekommenen Fahrdrabtbrüche hält sich innerhalb normaler Grenzen und gibt zu keinen Bedenken Anlass. Die einzige noch vorhandene, während der Zeit des Kupfermangels erstellte eiserne Fahrleitung wurde durch Kupferdraht ersetzt.

Starkstromleitungen längs von Eisenbahnen und quer dazu.

Auf Ende 1925 ergibt sich ein Bestand von 4277 Starkstromüberführungen (Ende 1924: 4250), 1143 (1055) Starkstromunterführungen und 251 (246) Starkstromlängsführungen. Die Leitungskreuzungen und Parallelführungen mit Strassenbahnen sind in diesen Zahlen nicht inbegriffen. (Schluss folgt.)

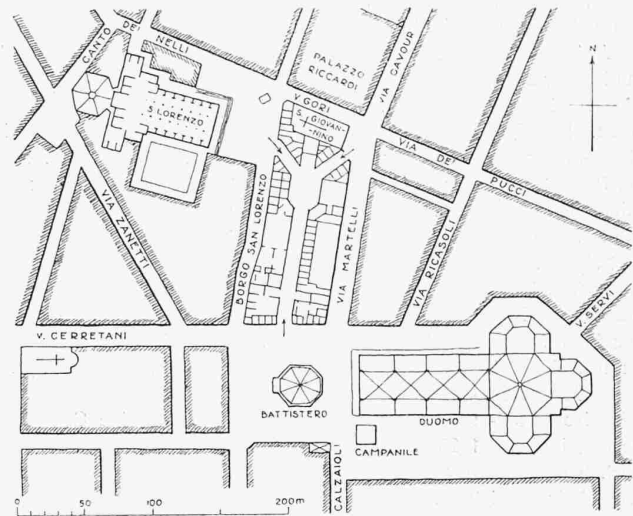
Zweiter Bahnhof-Wettbewerb Genf-Cornavin.

(Statt Schluss von Seite 293.)

Wegen Raummangel muss der Schluss der Berichterstattung über das Ergebnis dieses Wettbewerbs auf die nächste Nummer verschoben werden, was die Herren Architekten freundlichst entschuldigen wollen. Redaktion.

Florenz, Piazza San Giovanni.

In den Tageszeitungen waren vor einiger Zeit beunruhigende Nachrichten über Stadterweiterungs- und Stadtverschönerungspläne in Italien zu lesen. So sehr in administrativen Fragen und auf verschiedenen andern Gebieten der faszistische Elan Gutes gestiftet hat, so berechtigt ist ein gewisses Misstrauen allzuplötzlichen städtebau-



Planskizze vom Dom bis San Lorenzo in Florenz. — 1 : 5000.

lichen Projekten gegenüber; man braucht ja dabei nur an das unglückselige Victor Emanuel-Denkmal in Rom zu erinnern. Eines dieser neuen Projekte bezieht sich auf den Baublock nördlich des Baptisteriums von Florenz, der vom Borgo San Lorenzo und der Via Martelli begrenzt wird. Ersten Nachrichten zufolge war von einem grossen Platz die Rede, der vom Baptisterium bis San Lorenzo gereicht hätte, eine Veranstaltung, die für das, an Masse bescheidene Baptisterium von katastrophaler Wirkung wäre. Die „S. B. Z.“ hat sich an zuständiger Stelle erkundigt und den Bescheid erhalten, erstens handle es sich nicht darum, den fraglichen Baublock niederzulegen, um einen Platz an seine Stelle zu setzen, er soll vielmehr mit einer „Galerie“ überbaut werden, also mit glasgedeckten, fahrverkehrsfreien Geschäftsstrassen, wie man sie in Mailand, Rom, Neapel und andernorts kennt. Ob dabei die jetzige Flucht der Via Cerretani beibehalten werden soll, oder ob man die neue Fassade weiter zurücklegen will, ist eine offene Frage. Ein in der Zeitung „La Nazione“ vom 25. März d. J. erschienenes Bild zeigt ruhige Fassaden von betonter Horizontalität, die nicht gerade eine Bereicherung, aber doch wenigstens auch keinen schroffen Missklang im Platz- und Stadtbild bedeuten würden; und zweitens befindet sich die ganze Frage noch so sehr im Stadium bloss akademischer Diskussion, dass noch auf lange hinaus mit der Realisierung irgend eines Projektes nicht zu rechnen sei, und somit vorläufig kein Grund zur Beunruhigung vorliege. Wovon alle die Vielen, die Florenz kennen und lieben, mit etwelcher Erleichterung Kenntnis nehmen werden. Zur Orientierung fügen wir hier eine, aus verschiedenen Unterlagen kombinierte Planskizze bei, die auf massstäbliche Genauigkeit keinen Anspruch erhebt. P. M.

Miscellanea.

Eiserne Wandträger ungewöhnlicher Abmessungen.

Eiserne, fachwerkförmige Wandträger von 26,2 m Spannweite mussten in dem 25-stöckigen Stevens Hotel in Chicago über dem dritten Stockwerk angeordnet werden, weil die drei darunterliegenden Stockwerke für einen Ball- und Speisesaal von 9,45 m Höhe und 53,4 × 25,6 m Grundfläche, in dem keinerlei Säulen vorgesehen werden durften, ausgebaut werden mussten. Der Berichterstatter des „Eng. News Record“ (vom 22. April 1926), dem diese Angaben entnommen sind, fügt nicht mit Unrecht hinzu „As is usual with buildings of this class, the structural design is based upon the architectural plan and is thus complicated by many special difficulties and requirements“. Vier eiserne parallelgurtige Fachwerkträger von 9,45 m Höhe, in rd. 10,6 m Abstand, überspannen diesen Ballsaal und übernehmen die Auflast der übrigen 22 Stockwerke des Hotels, die durch 55 Innensäulen auf die Trägerobergurte übertragen werden. Ebenfalls aus