

Zum erstenmal seit fast 60 Jahren : Eröffnung einer neuen Bahnlinie

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Historischer Kalender, oder, Der hinkende Bot**

Band (Jahr): **249 (1976)**

PDF erstellt am: **20.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-657142>

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.

etwas wie ein Wahrzeichen gewesen. Natürlich musste der auch weg, verflucht noch mal, dachte er hilflos.

Auf einmal wurde er sich bewusst, dass sich ein paar Tränen verstoßen ihren Weg durch die Furchen und Runzeln seiner welken Haut bahnten. Abrupt drehte er sich um und schlurfte langsam die Strasse hinunter.

Niemand sah den Alten je wieder auf der Baustelle.

Zum erstenmal seit fast 60 Jahren:

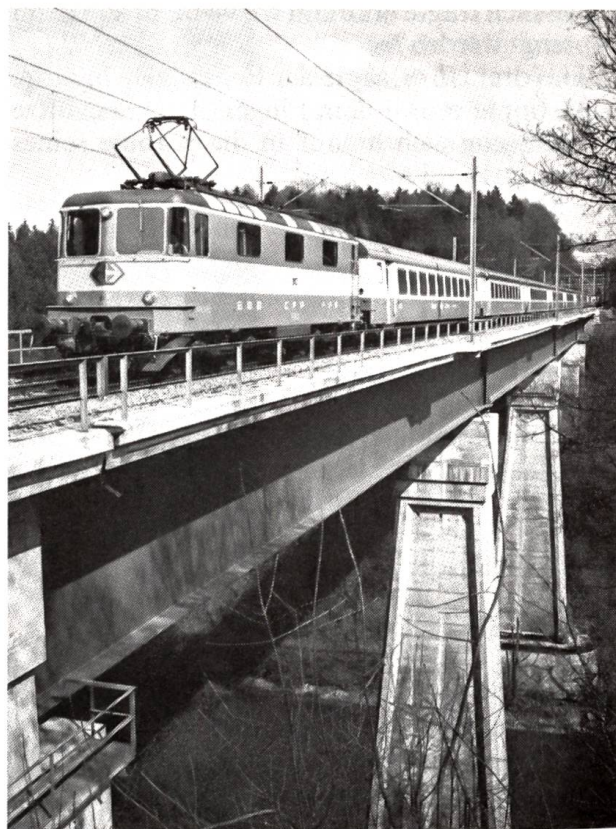
Eröffnung einer neuen Bahnlinie

Seit ihrer Gründung im Jahre 1902 haben die Schweizerischen Bundesbahnen fast keine neuen Linien mehr gebaut. Beim Rückkauf der ehemaligen grossen Privatbahnen lag ja das Gerippe des Hauptstreckennetzes bereits weitgehend fest. Nur die Linie Sissach–Olten mit dem rund 8 km langen Hauenstein-Basistunnel und die schmalspurige Zubringerlinie zur Brünigbahn von Interlaken-Ost nach Brienz kamen 1916 neu hinzu. Seither konzentrierten die SBB ihre Bautätigkeit vor allem auf die Elektrifizierung und den Ausbau auf Doppelspur. Die Hochkonjunktur nach dem Zweiten Weltkrieg gab den Anstoss, die Planung auf Beseitigung von typischen Engpässen hin auszurichten. Als solche wirkte sich vor allem die stark belastete Verbindung Olten–Zürich aus. Die SBB setzten sich deshalb das Ziel, diese Linie zu entlasten und gleichzeitig – um der wachsenden Konkurrenz der Strasse die Stirne zu bieten – die Fahrzeit auf der wichtigen Strecke Bern–Zürich zu verkürzen.

Dieses Ziel war im Juni 1975 erreicht: Die *Heitersberglinie* konnte termingerecht eröffnet werden. Sie verkürzt die Strecke Bern–Zürich um 8 km, und es können vorläufig sieben, später zehn Minuten Fahrzeit gewonnen werden. In Rapperswil verlässt die neue Linie die bisherige Verbindung über Brugg und Baden, führt nach Lenzburg und dann über Othmarsingen und Mägenwil nach Killwangen-Spreitenbach, wo wieder das alte Trasse erreicht wird.

Glanzstück der neuen Verbindung ist neben einer Anzahl bemerkenswerter Brückenbauten der Heitersbergtunnel, der mit fast 5 km Länge an fünfter Stelle unter den Tunnelbauten der SBB rangiert. Die Bauarbeiten am Tunnel dauerten 5 Jahre und 10 Monate, wovon 3 Jahre und 7 Monate bis zum Durchschlag und 2 Jahre und 3 Monate bis zur endgültigen Fertigstellung. Praktisch die ganze Linie kann mit 140 km/h durchfahren werden.

Die vor Jahrzehnten schon totgesagte Bahn beweist damit erneut, dass sie gewillt ist, ihre Stellung als umweltfreundlichstes und rationellstes Transportsystem nicht nur zu halten, sondern weiter auszubauen.



Eröffnung der Heitersberglinie der SBB

Diese neue Linie auf der Strecke Bern–Zürich verkürzt die Fahrzeit um 7 Minuten. Unser Bild zeigt einen Städteschneezug auf der ausgebauten Reussbrücke bei Mellingen, kurz bevor der Zug in den Heitersbergtunnel einfährt.

Photo SBB-Bilderdienst, Bern