

Die neue Linie Olten-Rothrist

Autor(en): **Rast, Christoph**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Oltner Neujahrsblätter**

Band (Jahr): **40 (1982)**

PDF erstellt am: **21.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-658769>

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.

Die neue Linie Olten–Rothrist



Am 2. April haben die SBB ihre neueste Linie Olten–Rothrist feierlich eingeweiht und am 31. Mai in Betrieb genommen. Damit ist nach dem Nordkopf auch der Südteil des Oltener Knotens «entflochten» und die Luzerner und Berner Linien von ihrer störenden Gemeinsamkeit befreit.

Die 5,5 km lange Linie zählt drei grosse Brücken (Kessiloch bei Olten = 169 m, Ruppoldinger Aarebrücke = 320 m, Pfaffnern-Autobahnbrücke = 183 m) und den 810 m langen Borntunnel.

Die gekürzte Distanz und die Vmax von 140 km/h (in Olten 90 statt 40 km/h) bringen den Schnellzügen Zürich–Bern einen Zeitgewinn. Weitere Gewinne ergeben sich bei den Anschlüssen, indem heute die Züge aus verschiedener Richtung gleichzeitig im Bahnhof ein- und ausfahren können. Mit der Einführung des Taktfahrplans 1982 und der Zugreihe RS sinkt die Fahrzeit Zürich–Bern auf 1 Stunde 13 Minuten gegen 1½ Stunden vor Eröffnung der Heitersberglinie 1975.

(Aus dem SBB-Nachrichtenblatt 6/1981 mit freundlicher Genehmigung der Generaldirektion der SBB)



Oben:

In Abwesenheit von Herrn Bundesrat Leon Schlumpf durchschnitt Herr Carlos Grosjean, Präsident des SBB-Verwaltungsrates, das symbolische Band in Gegenwart des Landammanns Rudolf Bachmann und des Stadammanns Dr. Hans Derendinger.

Mitte:

Nordportal des Borntunnels. Die zahlreichen Verankerungen weisen auf einen instabilen Baugrund hin; hier wurde seinerzeit erstmals nach der Gefriermethode gebohrt.

Unten:

Der Eröffnungszug vom 2. April auf der Kessilochbrücke.

