

Die schweizer. Eisenbahnen im Jahre 1919

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **75/76 (1920)**

Heft 20

PDF erstellt am: **19.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-36463>

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 schweizer. Eisenbahnen im Jahre 1919.

Unserer Gepflogenheit gemäss entnehmen wir dem Bericht des Schweizerischen Eisenbahndepartements über seine Geschäftsführung im Jahre 1919, und, soweit es die Bahn- und Bahnhofbauten auf dem Netze der Bundesbahnen betrifft, dem bezüglichen Geschäftsbericht der S.B.B. den folgenden Ueberblick über die unsern Leserkreis interessierenden Fragen:

Verwaltung der Bundesbahnen.

In den Verwaltungsrat der S.B.B. wurden an Stelle der verstorbenen Herren Regierungsrat H. Reese in Basel und Staatsratspräsident P. Etier in Lausanne, sowie der zurückgetretenen Herren Regierungsrat Dr. F. Hauser in Basel und L. Dubois in Basel neu gewählt die Herren W. Preiswerk-Imhoff in Basel, Staatsrat Alf. Dubuis in Lausanne, Regierungsrat Dr. A. Brenner in Basel und H. Darbre, Bahnhofinspektor in Genf-Cornavin.

Internationale Verhältnisse.

Die *Simplondelegation* trat während des abgelaufenen Jahres zweimal zusammen. Sie genehmigte auf Grund des Befundes ihres Prüfungsausschusses die Bau- und Betriebsrechnungen der Strecke Brig-Iselle für das Jahr 1917, die darauf auch vom Eisenbahndepartement gutgeheissen wurden.

Konzessionen.

Im Berichtsjahre wurden vier Konzessionen für Eisenbahnen erteilt, darunter zwei Konzessionserweiterungen für neue Tramlinien.

Ende 1919 waren noch 47 Eisenbahnkonzessionsgesuche anhängig, wovon 13 während des Jahres eingereicht worden waren, darunter ein Konzessionsgesuch für eine geleislose Bahn; ferner drei im Berichtsjahre eingelaufene Schiffahrts-Konzessionsgesuche. Abänderungen von Konzessionen wurden in 15 Fällen, Fristverlängerungen in 21 Fällen bewilligt. Erloschen infolge unbenützten Ablaufs der konzessionsmässigen Fristen sind drei Konzessionen. Die Zahl der Ende 1919 zu Recht bestehenden Konzessionen für noch nicht eröffnete Bahnen beträgt 42, inbegriffen diejenigen Linien, die erst in einzelnen Sektionen in Betrieb stehen. Im übrigen verweisen wir auf das vom Eisenbahndepartement herausgegebene üblichen Eisenbahnverzeichnis.

Bahnlinien im Bau.

Während des Berichtjahres befanden sich sechs Bahnlinien und Bahnstrecken im Bau (im Vorjahre 5); davon wurden neu in Angriff genommen: von der Solothurn-Niederbipp-Bahn die Strecke Solothurn-Baseltor-Solothurn-Hauptbahnhof-Zuchwil-Aarmatt; von den Basler Strassenbahnen die Linie Steinenring-Neuweilerstrasse; von der Städtischen Strassenbahn Zürich die Linienverlegung von der Moussonstrasse in die Gloriastrasse und der Anschluss der Bahn Zürich-Oerlikon-Seebach beim Bahnhofquai und beim Leonhardplatz. Vervollendet und dem Betrieb übergeben wurden im Jahre 1919 die vorerwähnten Linien der Basler und der Zürcher Strassenbahnen mit rund 2 km Gesamtbaulänge.

Die auf Ende des Berichtjahres noch im Bau befindlichen Linien geben zu folgenden Bemerkungen Anlass:

Die Mitte 1918 wegen Arbeitermangel eingestellten Arbeiten am *Simplontunnel II* wurden im November 1919 wieder aufgenommen (vergl. den Bericht auf Seite 44 dieses Bands).

Auf der elektrischen Schmalspurbahn *Pontebrolla-Camedo Landesgrenze* (Centovalli) wurden die Bauarbeiten nicht weitergeführt.

Für die vorerwähnte Weiterführung der elektrischen Schmalspurbahn *Solothurn-Niederbipp* von Solothurn nach Zuchwil-Aarmatt konnten die Bauarbeiten noch nicht in Angriff genommen werden, da die Erstellung der von der Bahn mitzubeneützenden neuen Strassenbrücke über die Aare abgewartet werden muss.

Eine Wiederaufnahme der im Jahre 1916 eingestellten Arbeiten für den Bau der Strecke *Gletsch-Andermatt-Disentis* der schmalspurigen Linie *Brig-Furka-Disentis* konnte immer noch nicht erfolgen; ebensowenig ist etwas getan worden für die Erhaltung der noch nicht vollendeten Anlagen, die immer mehr verfallen.

Bahnhöfe und Stationen.

Die Haltestelle *Giornico*, nach deren Inbetriebnahme die jetzige Station eingehen soll, sowie die Haltestelle *Pollegio* zwischen Bodio und Biasca können im Jahr 1920 in Betrieb genommen werden. Grössere Erweiterungen und Verbesserungen der Geleise-Anlagen und Verlade-Einrichtungen wurden auf den Stationen *Allaman*, *Tavannes*, *Wettingen* und *Al Sasso* vollendet.

Das Projekt für die Erweiterung des Bahnhofs *Nyon* wurde vom eidg. Eisenbahndepartement genehmigt, während die Prüfung jenes für den Umbau und die Erweiterung des Bahnhofs *Neuenburg* noch zu keinem Ergebnis geführt hat. Bezüglich der Erweiterung des Hauptbahnhofs *Zürich* wurde die Prüfung der Vorschläge der Experten für die Umwandlung des Kopfbahnhofs in einen Durchgangsbahnhof, in welcher Prüfung auch der Ausbau des bestehenden Kopfbahnhofes einbezogen wird, noch nicht vollendet. Für den neuen Zentralbahnhof *Thun* wurde der Bau des Aufnahmegebäudes in Angriff genommen. Die Erweiterungsbauten für den neuen Pesonenbahnhof *Biel* nehmen ihren Fortgang; das neue Aufnahmegebäude war auf Jahresende bis über Kellerdecke aufgebaut. In *Brugg* geht die Vergrösserung des Aufnahmegebäudes der Vollendung entgegen. In Ausführung begriffen sind die Erweiterungen der Geleiseanlagen in *Delsberg*, *Schlieren*, *Erstfeld*, *Göschenen* und *Airolo*.

Ausbau auf zweite Spur.

Das zweite Geleise *Dallens-Eclépens* wurde dem Betrieb übergeben. Die Strecke *Eclépens-Chavornay* geht der Vollendung entgegen, und das letzte Teilstück *Chavornay-Ependes* ist vergeben. Die Arbeiten für das zweite Geleise *Siviriez-Romont* wurden weitergeführt. Zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit auf dem Platze Basel sahen sich die S.B.B. veranlasst, die Unterbauarbeiten für das zweite Geleise der *Basler Verbindungsbahn* zu vergeben. Die Projektstudien für das zweite Geleise *Rothenburg-Emmenbrücke* sind beendet. An der Strecke *Uttigen-Thun* wurde der doppelspurige Betrieb aufgenommen; die zweite Brücke über die Aare bei Uttigen ist nun ebenfalls vergeben worden, sodass nach ihrer Vollendung auch auf der Strecke *Kiesen-Uttigen* zum doppelspurigen Betrieb übergegangen werden kann. Da noch nicht genügend Oberbaumaterial geliefert werden konnte, war die Aufnahme des zweigeleisigen Betriebes auf der Strecke *Lengnau-Mett* auch im Berichtsjahre nicht möglich. Für das zweite Geleise der Strecke *Thalwil-Richterswil* ist das Plangenehmigung-Verfahren noch nicht vollständig zum Abschluss gelangt. Es konnten einzig die Arbeiten für die Erweiterung der Station *Thalwil* in Angriff genommen werden. Das Projekt für das zweite Geleise *Winterthur-Rätterschen* liegt zur Genehmigung beim eidg. Eisenbahndepartement. Die Erarbeiten für das zweite Geleise *Rheineck-St. Margrethen* sind vollendet.

(Forts. folgt.)

Miscellanea.

Umbau von Kraftwagen in Schienenfahrzeuge. Mit Rücksicht auf die guten Erfahrungen, die in der französischen Orient-Armee mit zu Schienenfahrzeugen umgebauten Lastautomobilen gemacht wurden, trägt man sich in Frankreich mit dem Gedanken, durch Verwendung entsprechend umgeänderter Militärkraftwagen auf Nebenbahnen, wie dies z. B. auf den Vorortlinien von Los Angeles in Kalifornien der Fall ist, die gegenwärtige Transportkrise zu mildern. In „Génie Civil“ vom 19. November 1919 berichtet Ingenieur *P. Calfas* über die betreffenden Erfahrungen. Als erster wurde ein 15 PS *Darracq*-Personenwagen umgebaut, wobei die Lenkung festgestellt und die Luftreifen-Räder, unter Beibehaltung der Naben, durch Gussräder mit 16 mm starker Stahlbandage ersetzt wurden. Eine mitgeführte, einfache Hub- und Drehvorrichtung gestattete den Fahrtrichtungswechsel an beliebiger Stelle der Strecke; die Rückwärtsfahrt wurde nur für Rangierdienst angewendet. Seit seinem Umbau hat dieser Wagen, mit dem auf gut erhaltenem Geleise bis 80 km/h Geschwindigkeit erreicht wurden, gegen 100 000 km zurückgelegt. In der Folge sind eine ganze Reihe weiterer Personen-Kraftwagen, sowie auch Lastkraftwagen, und zwar diese für Zuförderung, in ähnlicher Weise verwertet worden. An genannter Stelle ist der Umbau zweier 35 PS *Packard*-Lastwagen beschrieben, des einen in ein vierachsiges Schmalspur-Fahrzeug, durch Aufsetzen des Rahmens, ohne Räder, auf zwei *Decauville*-Untergestelle, des andern in einen sechsachsigen Normalspur-Wagen durch Hinzufügen einer zweiten Hinterachse und Einbau eines besondern Umkehrgetriebes. Mit diesem Vollspur-Wagen sind Züge von 20 bis 60 t Gewicht auf Strecken mit Rampen bis 11‰ mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 18 km/h befördert worden. — Die Versuche haben gezeigt, dass die Umbauten sich sehr gut unter Beibehaltung des Wechselgetriebes und der Kugellager durchführen lassen, was unter den gegenwärtigen Verhältnissen besondere Aufmerksamkeit verdient.