

Die schweizer. Eisenbahnen im Jahre 1926

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **89/90 (1927)**

Heft 25

PDF erstellt am: **20.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-41714>

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.

sich hier rasch eine leitende Stellung errungen. Was ihn besonders auszeichnete, war ein klarer Blick und der Sinn für das Einfache und Harmonische. Damit verband er grösste Gewissenhaftigkeit und Gründlichkeit in der Durcharbeitung jeder ihm gestellten Aufgabe. Neben Wilhelm Züblin, der mit weitem Blick neue technische Probleme erfasste, neben August Märklin, der ihn trefflich ergänzte und mit dem er in inniger Freundschaft verbunden war, hat Friedrich Schübeler, als der eigentliche Konstrukteur, besonders im Dampfmaschinenbau, im Schiffbau und auf verwandten Gebieten Grosses geleistet, und sich um die Entwicklung und den guten Ruf des Unternehmens, dem er angehörte, in hohem Masse verdient gemacht.

Es ist das Schöne und Beglückende des technischen Schaffens, dass das geschaffene Werk in sich selbst sein Urteil trägt. Nicht Meinung oder Gegenmeinung bestimmt seinen Wert; entscheidend ist allein seine Bewährung durch sich selbst. Nur das Echte und Wahre hält dieser Bewährung stand. So ist das technische Schaffen ein stetes Streben nach der Wahrheit, nach dem Guten und Richtigen. Dieses Streben aber wirkt sich wiederum aus im ganzen Wesen desjenigen, der von ihm erfüllt ist. Es erzieht zu strengem Urteil gegen die eigene Leistung, gegen sich selbst, naturgemäss auch gegen andere. So war Friedrich Schübeler ein strenger Erzieher all derer, die unter seiner Leitung arbeiteten. Aber gerade dadurch hat er wiederum eine grosse Reihe tüchtiger junger Männer dazu erzogen, in seinen Fusstapfen zu wandeln. Zahlreich sind diejenigen, die in den Jahren und Jahrzehnten seines Wirkens seine Schule durchlaufen haben. Aber wohl keiner war darunter, der nicht früher oder später erkannt hätte, wie wertvoll diese Erziehung gewesen ist und wie sehr sie zur Dankbarkeit verpflichtet, um so mehr, da mit der Strenge ein grosses Wohlwollen gepaart war gegenüber allen, die sich redlich bemühten.

In dieser Weise hat Friedrich Schübeler durch sein Wesen und sein Wirken Grosses geleistet. Was heute fertig dasteht und vielleicht einfach, ja fast selbstverständlich erscheint, musste oft in jahrelanger, mühsamer Entwicklung und unter Ueberwindung zahlreicher Schwierigkeiten geschaffen werden. Die jüngere Generation ist sich dessen wohl nicht immer voll bewusst. Und doch steht sie auf den Schultern der älteren und hat ihr Vieles und Bedeutendes zu verdanken, und daran hatte Friedrich Schübeler sein reiches Mass des Anteils. So stieg er schon in jungen Jahren zum Oberingenieur, später zum Direktor auf, und hat während fast eines halben Jahrhunderts seiner Firma treueste Dienste geleistet.

Bei all diesen Leistungen war der Verstorbene ein durch und durch bescheidener Mensch. Wenn er in Stunden der Erholung durch Feld und Flur streifte oder in seinen geliebten Bergen weilte, da mag er wohl etwa Betrachtungen angestellt haben über menschliches Wirken und Schaffen im Vergleich zu dem, was er in der grossen Natur vor sich ausgebreitet sah. Da mag er besonders deutlich empfunden haben, wie das Kunstwerk der Technik, das der Mensch vollbringt, mit Gaben, die sein Schöpfer in ihn gelegt hat, doch unendlich klein ist gegenüber dem grossen Werke, das uns in den Wundern der Schöpfung so herrlich entgegentritt. Je tiefer der Mensch das fühlt und empfindet, um so eher bleibt er bewahrt vor Ueberhebung. In allem war Schübeler schlicht und einfach. Dabei besass er ein heiteres Gemüt und grosse Herzensgüte. So ist er all denen, die ihm näher traten, auch als Mensch herzlich lieb geworden.

Erst vor wenigen Jahren ist der Rastlose aus seiner aktiven Tätigkeit geschieden. Der Abschied fiel ihm nicht leicht. Gerne hätte die Firma seine grosse Erfahrung noch länger dem Unternehmen

erhalten, und sie bat ihn, in beratender Stellung ihr auch weiterhin anzugehören. In seiner Bescheidenheit glaubte er indessen, dieser Bitte nicht entsprechen zu können. Innerlich aber blieben wir mit ihm verbunden, auch in seinen letzten Lebensjahren, wo ihm wohlverdiente Erholung beschieden war.

Nun ist der Uermüdlische zur ewigen Ruhe eingegangen. In tiefer Dankbarkeit gedenken wir heute alles dessen, was er uns gewesen ist als ausgezeichnete Mitarbeiter, als vornehmer Charakter, als stets zuverlässiger und treuer Berater. Schmerzlich bewegt nehmen wir heute Abschied von ihm. Das Andenken Friedrich Schübelers wird fortleben in allen, die ihm im Leben nahe standen. Er bleibt uns ein Vorbild treuester Pflichterfüllung und schlichter Menschlichkeit."

Die schweizer. Eisenbahnen im Jahre 1926.

Dem vor kurzem erschienenen Bericht des Schweizer. Post- und Eisenbahndepartements (Eisenbahn-Abteilung) über seine Geschäftsführung im Jahre 1926 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.

Organisation und Personal.

Auf 1. Oktober erfolgte der Rücktritt des Direktors der Eisenbahnabteilung, Herrn Dr. Robert Herold, infolge Wahl zum Direktor des Kreises III der S. B. B. Die Erfahrungen, die seit 1922 mit der Zusammenfassung der technischen und administrativen Abteilung zu einer einzigen „Eisenbahnabteilung“ gemacht wurden, empfahlen Beibehaltung dieser organisatorischen Massnahme. Die Leitung konnte dem bisherigen Chef des technischen Dienstes und Stellvertreter des Direktors, Ing. Hans Hunziker, unter Beförderung zum Direktor der Eisenbahnabteilung übergeben werden. Gleichzeitig wurde Ingenieur F. Stalder, Kontrollingenieur I. Klasse, mit den Funktionen eines Inspektors des technischen Dienstes betraut.

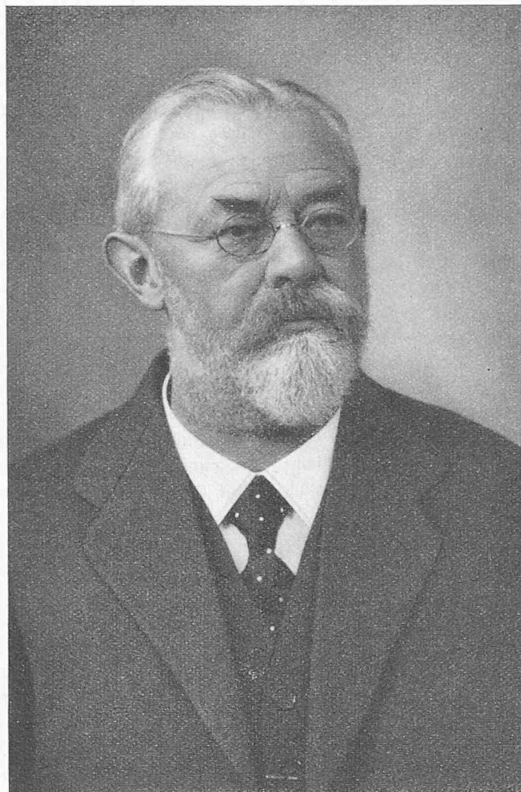
Gesetze, Verordnungen, Postulate.

Die zur Anpassung an die neuen internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr nötig gewordene Neubearbeitung der Vorentwürfe zu einem neuen Bundesgesetz über den Transport auf Eisenbahnen und Schiffen, sowie zu einem neuen Transportreglement konnte im Berichtsjahre noch nicht abgeschlossen werden.

Die Gesamtrevision der Verordnung betreffend Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen vom 10. März 1906 wurde so weit gefördert, dass der Entwurf den Bahnen demnächst zur Vernehmlassung zugestellt werden kann.

Zu Ende geführt wurde die Teilrevision der Verordnung betreffend die Schifffahrt konzessionierter Unternehmungen auf schweizerischen Gewässern vom 19. Dezember 1910, die sich vornehmlich auf den Abschnitt über die Untersuchung, die Erprobung und den Unterhalt der Schiffe bezieht. Die neuen Bestimmungen traten am 1. Oktober in Kraft.

Mit Beschluss vom 19. Mai 1926 hat der Bundesrat das Eisenbahndepartement ermächtigt, wieder Konzessionen für Luftseilbahnen (Schwebbahnen) zu erteilen. In Ausführung dieses Beschlusses hat es im Juni 1926 „Provisorische Vorschriften für den Bau von Luftseilbahnen, die für den Personentransport konzessioniert sind“, erlassen. Sie enthalten alle Bestimmungen über Bau und Betrieb derartiger



FRIEDRICH SCHÜBELER
MASCHINEN-INGENIEUR

4. November 1849

7. Februar 1927

Transportanlagen, die im Interesse der Betriebsicherheit und damit des guten Rufes unserer Bergbahnen im In- und Ausland als erforderlich erachtet worden sind.)

Dem Abschlusse entgegen geht die Vorbereitung der Revision der Vorschriften betreffend elektrische Anlagen vom 14. Februar 1908 durch die vom Schweizer. Elektrotechnischen Verein bestellten Kommissionen. Die Vorlage der bezüglichlichen Vorschläge ist für das Jahr 1927 bestimmt in Aussicht gestellt.

Verwaltung der Bundesbahnen.

Eine wichtige Aenderung trat auf 1. Oktober 1926 bei der Generaldirektion ein durch Uebertritt ihres langjährigen, verdienten Präsidenten, Herrn J. Zingg, in den Ruhestand. Herr Zingg hat der Generaldirektion während 15 Jahren (von 1912 bis 1926) angehört, wovon die letzten fünf Jahre auf die Führung des Präsidiums entfallen. Er hat sich um die Bundesbahnen und das schweizerische Eisenbahnwesen überhaupt, dem er während 40 Jahren seine ganze Kraft gewidmet hat, grosse Verdienste erworben. An seiner Stelle wurde Generaldirektor Ing. A. Schrafl zum Präsidenten des Kollegiums und als neues Mitglied Ing. H. Etter, von Bischofszell, Direktor des Kreises II der S. B. B., gewählt. Ing. Etter wurde seinerseits in der Leitung des II. Kreises durch Ing. E. Labhardt, Obergeringenieur für Bahnbau bei der Generaldirektion, ersetzt. Im Kreis III vertauschte Kreisdirektor Dr. E. Locher sein Amt mit der Stelle eines Direktors der im Laufe des Jahres unter Mitwirkung der Bundesbahnen gegründeten schweizerischen Express A. G. „Sesa“ [vergl. die Ausführungen hierüber auf Seite 50 lfd. Bandes, 22. Januar 1927, Red.]. Die Ersatzwahl fiel, wie bereits erwähnt, auf Dr. R. Herold.

Internationale Verhältnisse.

Die neuen internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr harren immer noch der Ratifikation durch einzelne der beteiligten Regierungen. Der Zeitpunkt ihres Inkrafttretens konnte daher noch nicht festgesetzt werden.

Die internationale Simplondelegation trat, wie bisher, während des Berichtjahres zweimal zusammen zur Behandlung von Fahrplan-, Tarif- und Rechnungsfragen.

II. Rechtliche Verhältnisse.

Konzessionswesen.

An Konzessionsgesuchen für neue Eisenbahnprojekte ist ein einziger Neueingang (Drahtseilbahn Harissenbucht-Fürigen) zu verzeichnen.¹⁾ Ausserdem wurden zwei ältere Drahtseilbahnprojekte aus der Vorkriegszeit (Adelboden-Schwandfeld und Adelboden-Tschenetegg) von den Initianten wieder aufgegriffen und neuerdings vorgelegt. Eines davon (Adelboden-Schwandfeld) ist seither endgültig fallengelassen worden, das andere steht noch in Behandlung.

Das Eisenbahndepartement hat gestützt auf Art. 3 des Bundesgesetzes betreffend den Postverkehr vom 2. Oktober 1924 eine Konzession für eine Luftseilbahn von Gerschnialp nach Trübsee bei Engelberg erteilt. Ein Konzessionsgesuch (neu) für einen Schraubenaufzug in Bern (Bärengraben-Schosshalde) und ein solches für eine Luftseilbahn Adelboden-Schwandfeld sind noch nicht erledigt.

Konzessionsänderungen sind zwei Unternehmungen bewilligt worden, ein weiterer Fall liegt bei der Bundesversammlung. Fristverlängerungen wurden in drei Fällen bewilligt (Basel-Binningen, Renens-Lausanne und Triengen-Schöftland).

Infolge unbenutzten Ablaufes der Fristen für die Einreichung der Vorlagen sind fünf Konzessionen (Frutigen-Adelboden, Ins-Erlach, Ulrichen-Airolo, Wattenwil-Wimmis und Worb-Biglen) erloschen.

Zwei Schiffsahrts-Konzessionsgesuche (St. Moritzersee und ital. Teil des Luganersees) sind pendent geblieben. Eine weitere Vorlage wurde zurückgezogen. Die im Jahre 1914 erteilte Konzession für den Wallensee wurde wegen Auflösung der Unternehmung aufgehoben.

III. Technische Kontrolle.

Der Kontrolle des Eisenbahndepartements waren unterstellt:

	1926	1925
Eisenbahnunternehmungen	216	215
Schiffsahrtsunternehmungen (einschl. Betrieb der S. B. B. auf dem Bodensee)	17 ²⁾	18
Aufzüge, Luftseilbahnen und sog. „geleiselose Bahnen“	5	4
	238	237

¹⁾ Auszug in Band 88, Seite 64 (17. Juli 1926).

²⁾ Es handelt sich nicht um eine neue Bahn, sondern um die Zulassung der auf Seite 45 von Band 85 (24. Januar 1925) beschriebenen bisherigen Privat-Bahn für den öffentlichen Verkehr.

³⁾ Liquidation einer Unternehmung.

IV. Bahnbau.

Bahnlinien im Bau.

Während des Berichtjahres befanden sich 14 Bahnlinien und Bahnstrecken im Bau (im Vorjahre neun); davon wurden vier Linien neu in Angriff genommen. Acht Bahnstrecken sind im Jahre 1926 vollendet und dem Betriebe übergeben worden, darunter die 4,963 km messende Normalspurstrecke Mendrisio - Stabio - Landesgrenze, die Furka-Oberalpahn (Gletsch-Andermatt-Disentis), und die direkte Verbindungslinie zwischen der Aarauer und der Hauensteinlinie in Olten.

Ueber die auf Jahresschluss noch nicht eröffneten Linien, soweit es sich nicht um Trambahnen handelt, bemerkt der Bericht folgendes: Die Bauarbeiten für die Verlegung des Gütergeleises der Sihltalbahn zwischen der Station Zürich-Giesshübel und der tiefergelegten Station Zürich-Wiedikon S. B. B. sind vollendet. (Die Strecke ist im März 1927 gleichzeitig mit der verlegten linksufrigen Zürichseelinie der S. B. B. eröffnet worden.) Mit der Weiterführung der Solothurn-Niederbipp-Bahn von Solothurn-Hauptbahnhof nach Zuchwil-Aarmatt wurde noch nicht begonnen. Der Bau der neuen Linie Locarno S. B. B. - Locarno Sant'Antonio via Schlachthaus der Tessinischen Lokalbahnen (F. R. T.) war mit Ausnahme der Verbreiterung der Rognabridge auf Jahresschluss vollendet. (Die Betriebseröffnung erfolgte im Frühjahr 1927).

Ausbau betriebener Linien.

Vollendet wurde die Erstellung des zweiten Geleises auf den Strecken Thalwil-Richterswil und Bruggen-Winkeln. An grösseren Arbeiten sind noch in Ausführung begriffen das zweite Geleise Wil-Uzwil mit Umbau der Thurbrücke bei Schwarzenbach, die Hebung des Bahndammes bei Brugg anlässlich der Erstellung einer Unterführung für die Zürcherstrasse, und die Erhöhung des Bahndammes auf den Strecken Granges-Siders und Brig-Visp zum Schutze gegen die Hochwasser der Rhone.

Bahnhöfe und Stationen.

Auf betriebenen Linien wurden neu eröffnet die Haltestellen Eggerberg der Lötschbergbahn, Lerchenfeld der Gürbetalbahn und Heinrichsbach der Bodensee-Toggenburgbahn. Vollendet wurde auf dem Netze der S. B. B. der Umbau und die Erweiterung der Bahnhöfe Thun, Delsberg, Neuenburg (erste Bauetappe) und Luzern. In Ausführung begriffen ist auch die Erweiterung der Bahnhöfe Genf, Freiburg, Chiasso, Ziegelbrücke und Chur, sowie der neue Basler Rangierbahnhof auf dem Muttenerfeld.

Verstärkung und Umbau von Brücken.

Vollendet wurden im Berichtjahr der Bau einer steinernen Brücke über den Châtelardbach zwischen La Conversion und Grandvaux, der Umbau der eisernen Ueberbaute des ersten Geleises der Mionnazbrücke zwischen Palézieux und Oron in eine steinerne Brücke und die Verstärkung der Eisenkonstruktion des zweiten Geleises, der Umbau des Grandfey-Viaduktes¹⁾, der Ersatz der Brücke im Kessiloch zwischen Grellingen und Zwingen, der Sitterbrücke zwischen Winkeln und Bruggen²⁾ und der Glatthbrücke zwischen Flawil und Gossau. In Ausführung waren auf Jahresende die Ersatzbrücken über das Toggeliloch bei Düringen, über die Sense zwischen Flamatt und Thörishaus, über die Linth bei Ziegelbrücke, und der Umbau der Aarebrücke bei Solothurn.

Einführung des elektrischen Betriebes.

Die Elektrifikation der Schweizerischen Bundesbahnen ist im Berichtjahre auf den Strecken Lausanne-Palézieux, Zürich-Rapperswil und Brugg-Pratteln durchgeführt worden.

Die Oesterreichischen Bundesbahnen haben auf der an das Netz der S. B. B. angeschlossenen Strecke Buchs-Landesgrenze den elektrischen Betrieb im Dezember aufgenommen.

Auf dem Netze der Privatbahnen hat in Verbindung mit Geleise-Erweiterungen verschiedentlich eine Ausdehnung der Fahrleitungs-Anlagen stattgefunden. Die Sihltalbahn hat ihr neues Güterverbindungsgeleise Giesshübel-Zürich-Wiedikon für den elektrischen Betrieb eingerichtet; auf der früher mit Dampf betriebenen Biel-Meinsberg-Bahn ist die elektrische Traktion durch die Bieler Strassenbahn aufgenommen worden.

Vom Bau des Kraftwerks Vernayaz der S. B. B. wird folgendes berichtet: Die über den Winter eingestellten Arbeiten an der Wasserfassung der Eau noire und an der Zuleitung bis Châtelard-village wurden im Frühjahr wieder aufgenommen und waren anfangs Herbst beendet. Der weitere Teil des Zulaufstollens bis zum Ausgleich-

¹⁾ Vergl. Band 88, Seite 217 u. ff. (Oktober 1926).

²⁾ Vergl. Seite 214 lfd. Bandes (16. April 1927).

Angaben über die am 28. IV. 1927 im Betriebe und im Bau befindlichen elektrischen Lokomotiven der Oesterreichischen Bundesbahnen.

Reihenbezeichnung	1100	1100,100	1029	1080	1080,100	1570	1070	1470	1180	1170	1280	1670	
Achsfolge	1 C + C 1	1 C + C 1	1 C 1	E	E	1 D ₀ 1	D	1 D 1	E	B ₀ + B ₀	E	1 D ₀ 1	
Zahl der abgelieferten (in Bau befindlichen) Lokomotiven . .	7	6 (3)	20	20	2 (8)	4	5	1	(1)	1 (9)	(17)	(25)	
Dienstgewicht t	115	117,6	72,8	75	78,5	91,4	54,8	90,2	73,5	61,2	80,35	96	
Reibungsgewicht t	87,3	89	44,5	75	78,5	63,4	54,8	62,2	73,5	61,2	80,35	66	
Zugsgattung	S. u. P.	S. u. P.	S. u. P.	G	G	S	Versch.	S. u. P.	G	S. u. P.	G	S	
Grösstes Wagenzugsgewicht . t	320	330	400	810	900	550	600	550	1000	740	900	660	
auf einer Steigung von . ‰	31,4	31,4	10	10	10	10	7,5	10	10	10	10	10	
bei einer Geschwindigkeit km/h	45	50	45	30	32,5	50	24	51	34	35	36	64	
Max. Geschwindigkeit . . km/h	70	75	70, 80 ¹⁾	50	50	85	40	100	67	60	55	100	
Stundenleistung PS	2400	2650	1365	1450	1670	2230	720	2000	2000	1360	1800	2840	
bei einer Geschwindigkeit km/h	50	54	42	42	36	51	24	50	33	35	36,6	64	
Dauerleistung PS	2000	2200	1000	1000	1280	1700	578	—	—	1100	1470	2300	
bei einer Geschwindigkeit km/h	50	54	42	42	42	59	27 bis 40	—	—	40	41,7	72	
Dauerleistung des Transformators kVA	1730	2050	840	1150	1650	1550	540	Einanker-Umformer auf Zwei-, Drei- und Vierphasenstrom			1100	1260	2400
Zahl der Motoren	2 × 2	2 × 2	1 × 2	3	3	4 × 1	1	2	2	4 × 1	1 × 2	4 × 2	
Bauart der Motoren	Serie mit Widerstandsverbindern			Serie				Drehstrommotoren umschaltbar auf 2, 3 und 4 Phasen und 12, 8 und 6 Pole			Serie		
Triebbraddurchmesser . . . mm	1350	1350	1740	1350	1350	1350	1140	1614	1070	1300	1140	1350	
Gesamtradstand mm	17 700	17 700	9890	7750	7750	11 000	5000	10 130	6500	7000	6500	11 000	
Fester Radstand mm	5520	5520	5670	4750	4750	8800 (geführte Länge)	3700	5070	3600	4800 (geführte Länge)	3800	8800 (geführte Länge)	
Länge über Puffer mm	20 350	20 350	12 810	12 750	12 750	14 000	9800	13 190	10 800	10 300	12 500	14 000	
Hauptlieferant der Lokomotiven	Oesterr. Brown-Boveri-Werke		A. E. G.-Union	Oesterr. Siemens-Schuckert-Werke		A. E. G.-Union	Wiener Lokomotiv-Fabriks-A.-G.		„Elin“-A. G. f. el. Ind.		A. E. G.-Union	Oesterr. S. S. W.	
Lieferant des elektrischen Teiles	„		„	„		„	Ganz'sche El. A. G. Budapest		„		„	„	
Lieferant des mechanischen Teiles	Wiener Lokomotiv-Fabriks-A.-G. (Florisdorf)		Lok.-Fabr. d. St. E. G.	Lok.-Fabr. Krauss & Cie., Linz	Lokomotiv-Fabrik Krauss & Cie., Linz		Wr. Lokomotiv-Fabriks-A.-G. (Florisdorf)		Lok.-Fabr. Wiener Neustadt		Lok.-Fabr. d. St. E. G. u. Wiener Lok.-Fabr.	Lok.-Fabr. Krauss & Cie., Linz	

becken in Les Marécottes, einschliesslich der Wasserfassung am Triège, wurde im Sommer, der Druckstollen vom Ausgleichbecken bis zum Wasserschloss im Herbst fertiggestellt. Das Ausgleichbecken bei Les Marécottes kam bis auf unbedeutende Nacharbeiten im Dezember zur Vollendung. Die im Frühjahr begonnene Montage der Druckleitung konnte im Laufe des Jahres durchgeführt werden. Die Ende Dezember vorgenommenen Druckproben haben ein befriedigendes Resultat ergeben. Der Unterwasserkanal wurde im November, das Maschinenhaus im März vollendet. Die Bauarbeiten des Schalt- und Transformatorenhauses waren Ende Juni soweit vorgeschritten, dass die Montage der Schaltanlage in Angriff genommen und bis Dezember zu Ende geführt werden konnte. Am Schluss des Berichtjahres waren die für den ersten Ausbau des Kraftwerkes Vernayaz in Frage kommenden vier ersten Einphasenmaschinengruppen betriebsfertig montiert und die ersten zwei Transformatoren komplett zusammengestellt, während die Drehstromgruppe noch in Montage begriffen war. Sämtliche Arbeiten sind im Rahmen des aufgestellten Bauprogrammes durchgeführt worden. [Das Kraftwerk Vernayaz wurde Anfangs März 1927 teilweise in Betrieb genommen.]

Die 132 kV Uebertragungsleitung Vernayaz-Rupperswil war Ende Dezember auf den Teilstrecken Puidoux-Kerzers-Deitingen und Gösgen-Rupperswil betriebsbereit. Von den im Bau befindlichen 66 kV Uebertragungsleitungen Steinen-Altendorf und Kerzers-Freiburg sind die Masten aufgestellt worden; bei der 66 kV Leitung Vernayaz-Massaboden wurde mit der Montage der Hochspannungsleitung begonnen und für die 66 kV Leitungen Seebach-Rupperswil und Rupperswil-Gossau sind die Mastfundamente erstellt worden.

In den Unterwerken Kerzers, Rupperswil, Puidoux II, Freiburg, Gossau und Massaboden wurden die Hochbauarbeiten, sowie die Mastfundamente für die Freiluftanlagen fertiggestellt, sämtliche Eisenkonstruktionsteile montiert und der Einbau der elektrischen Ausrüstungen zum grössten Teil beendet. [Das Unterwerk Massaboden wurde am 17. Januar 1927 auf den Zeitpunkt der Eröffnung des Einphasenbetriebes auf der Strecke Brig-Sitten in Betrieb genommen. Die Unterwerke Puidoux-Kerzers und Rupperswil sind vorläufig mit 66 000 V in Betrieb.]

(Schluss folgt.)

1) Zwei Uebersetzungen.

Von der Elektrifikation der Oesterreichischen Bundesbahnen.

Auf Anregung von Dr. E. E. Seefehlner ist von den führenden österreichischen Elektrizitätsfirmen und den Wiener Grossbanken ein grosszügiges Programm ausgearbeitet worden, nach dem die Hauptlinien Wien-Salzburg, Wien-Graz und die Tauernbahn innerhalb der nächsten fünf Jahre elektrischen Betrieb erhalten sollen. Es handelt sich, wie die „E. T. Z.“ berichtet, um Strecken von 605 km Gesamtlänge mit einer Verkehrsleistung von 3720 tkm, bei einem jährlichen Kohlenverbrauch von 540 000 t. Hierauf sollen nach genanntem Vorschlag auch die weiteren Hauptlinien Gesäusebahn, Selzthal-St. Michael, Bruck a. M. - Villach - Arnoldstein, Innichen - Villach - Rosenbach und Wels - Passau elektrifiziert werden, wobei es sich um Strecken von insgesamt 759 km, 2320 tkm und 350 000 t Kohlenverbrauch handelt. Auf der Strecke Wien-Salzburg bzw. Wien-Graz liegen die Verkehrsverhältnisse fast doppelt so günstig als auf den bisher elektrifizierten Linien (Arlbergbahn usw.), sodass die Wirtschaftlichkeit gesichert erscheint. Ausser andern Vorteilen erwartet man wesentliche Beschleunigung und Belebung des Verkehrs von Deutschland nach Belgrad und Triest über die Tauernbahn und nebenbei die Beseitigung der drückenden Rauchplage in den Wiener, Linzer, Salzburger und Grazer Bahnhöfen. Von besonderer wirtschaftlichen Bedeutung ist auch, dass dadurch 35 000 Arbeitern für Jahre hinaus Beschäftigung und der inländischen Industrie lohnende Arbeit gegeben würde. Der Strombedarf wird mit 170 Mill. kWh im Jahre berechnet. Die Kosten werden, ohne Kraftwerksbauten, auf 250 Mill. Schilling geschätzt.

Ueber die bisher auf dem Netze der Oesterreichischen Bundesbahnen in Betrieb befindlichen Lokomotiven orientiert die obige Tabelle, die uns von der „Elektrisierungsdirektion“ der Oe. B. B. zugestellt worden ist. Sie vervollständigt und berichtigt zum Teil die auf Seite 186 veröffentlichte Zusammenstellung eines gelegentlichen Mitarbeiters aus Linz, die leider eine Reihe von Unrichtigkeiten enthält. Die 1912/14 beschafften Lokomotivreihen 1005 und 1060 sind in der neuen Tabelle nicht mehr enthalten, da sie heute nur noch auf Nebenlinien und für den Verschiebedienst Verwendung finden.