Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **41/42 (1903)**

Heft 18

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

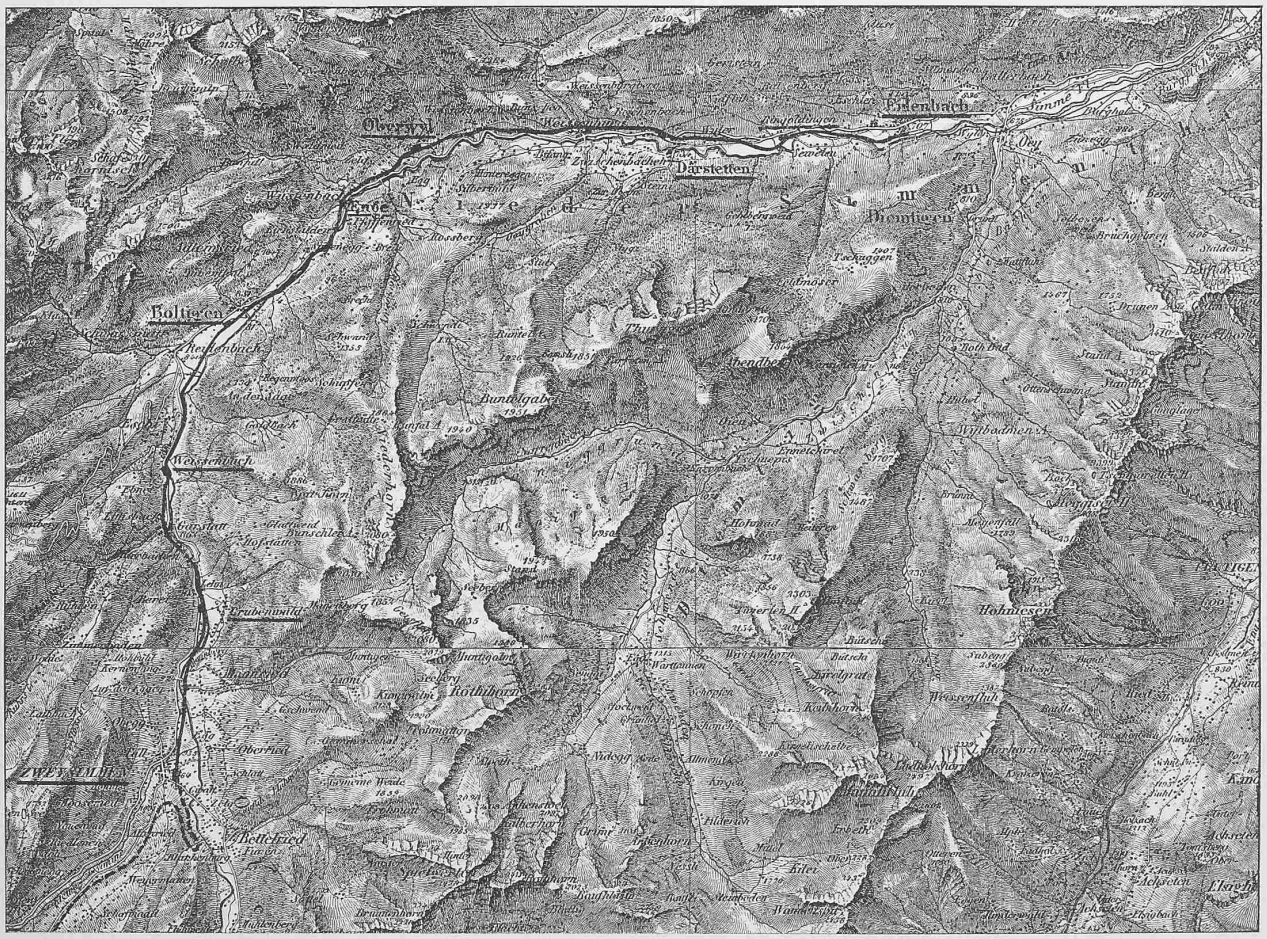
http://www.e-periodica.ch

INHALT: Die Lokalbahn Erlenbach-Zweisimmen. — Doppelvilla in der Bellariastrasse in Zürich. — Miscellanea: Neue Festhalle in Mannheim. Neue elektr. Zentrale in London. Neubau der mittleren Rheinbrücke in Basel. S. B. B. Bau von Eisenbahnwagen und Lokomotiven in den Ver. Staaten von N.-Amerika i. J. 1902. Funkentelegraphie für den Privatverkehr. Schützenhaus in Bremgarten. Neuer Wellenbrecher für den Haven von Galveston. Flussbau-Laboratorium der techn. Hochschule in Karlsruhe. Ausgestaltung der Minoritenkirche in Wien. Neues Schulhaus in Veltheim. Nonnenbrücke in Bamberg. V. internationale Kunstausstellung in Venedig. Neues Rathaus in Bozen. — Konkurrenzen: Aufnahmegebäude im Bahnhof Basel. Neues Kunsthaus in Zürich. Zentralschulhaus der Gemeinde Reinach. — Literatur: Grundriss der Wildbachverbauung. Eingegangene literarische Neuigkeiten. — Vereinsnachrichten: Zürcher Ingenieur- u. Architekten-Verein. Gesellschaft ehemaliger Studierender.

Die Lokalbahn Erlenbach-Zweisimmen.

Von Ingenieur *K. Becker.*

Der lang gehegte Wunsch der Kantone Bern und Waadt, sowie der beteiligten Talschaften, eine direkte Verbindung der auf ihrem Gebiete liegenden Zentren des schweizerischen Fremdenverkehrs durch das Simmental und das Pays-d'Enhaut zu schaffen, geht nunmehr, nach dem erfolgten Ausbau der normalspurigen Lokalbahn von Spiez über Erlenbach nach Zweisimmen und dem bereits begonnenen Bau der Schmalspurbahn von Zweisimmen über Montbovon nach Montreux, seiner Erfüllung entgegen.



Mit Bewilligung der schweiz. Landestopographie reproduziert. Aetzung von *Meisenbach, Riffarth & Cie.* in München.

Abb. 1. Uebersichtskarte. — Masstab 1 : 125 000.

In der vor zwei Jahren in der Schweiz. Bauzeitung erschienenen Abhandlung über die Montreux-Berner-Oberland-Bahn (siehe Bd. XXXVIII S. 224) ist auf die unbestreitbare Bedeutung dieser Linie hingewiesen und sind die verschiedenen Verkehrsrichtungen und Mittelpunkte des Fremdenverkehrs aufgezählt, welchen die neue Bahn zu dienen berufen ist. Wir wiederholen, dass hier hauptsächlich der Vierwaldstättersee mit Luzern, das Berner Oberland mit Interlaken und der obere Genfersee mit Montreux in Betracht kommen. Auf der einen Seite das Einzugsgebiet des Berner Oberlandes mit Thuner- und Brienzersee, gespeist durch die Verkehrswege Bern-Thun und Luzern-Brünig, auf der andern Seite die ausgedehnten Gestade des Leman mit den Zuzügen aus dem Wallis, aus Chamonix, Genf u. s. w. Ein weiterer Zuwachs an Reisenden wird mit der Eröffnung der Simplonroute eintreten, durch welche die reichen französischen und italienischen Hinterländer dem Genfersee näher gerückt werden.

Mit dem Vorteil einer nennenswerten Wegkürzung von Interlaken nach Montreux gegenüber der Route Bern-Lausanne, nämlich auf 110 Kilometer gegenüber 182, wird die direkte Verbindung über Zweisimmen-Montbovon die Vorteile einer reizvollen, abwechslungsreichen Fahrt durch herrliche Alpentäler bieten. Es ist daher begreiflich, wenn die gutbevölkerten und wohlhabenden Täler: das Simmental, das Saanenland, das Pays-d'Enhaut und die Greyerzer Landschaft in Erkenntnis dieser Vorteile schon seit vielen Jahren eine Verbindung erstrebten, umsomehr als diese Täler einen ansehnlichen Lokalverkehr und eine bedeutende Ausfuhr der berühmten Simmentaler Viehrassen aufweisen.

So lange aber den vielfach studierten Projekten eine genügende Unterstützung durch die beteiligten Kantone fehlte, waren sie, in Anbetracht ihrer bedeutenden Baukosten, nicht lebensfähig. So musste das Projekt der siebziger Jahre, nach dem Thun mit Bulle über das Simmental durch eine normalspurige Bahnlinie hätte verbunden werden sollen, fallen gelassen werden. Das Projekt Thun-Vevey entsprach, als Schmalspurbahn nicht den Wünschen des Simmentals, das gerade mit Rücksicht auf seinen Viehhandel die Vorteile der Normalspur nicht aufgeben wollte, und als nach der Vollendung der Thunerseebahn das untere