Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1950)

Heft: 1

Rubrik: Touristische Rundschau = Les actualités

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

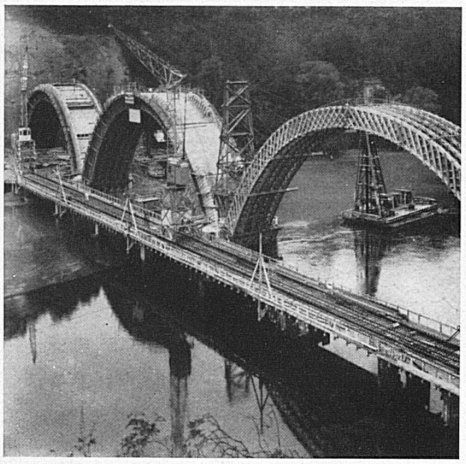
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

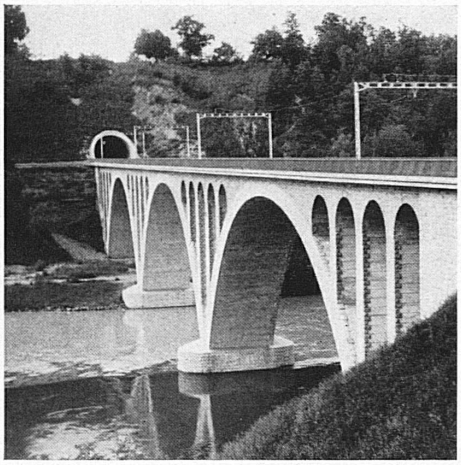
Download PDF: 05.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

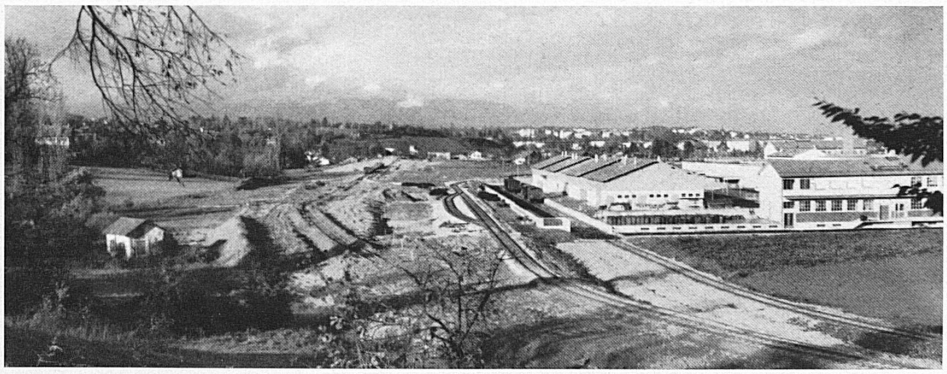


Ci-dessus: Pont de la Jonction en construction. Bétonnage des grandes voûtes sur les cintres. — Oben: Die Rhonebrücke der Genfer Verbindungsbahn im Bau.

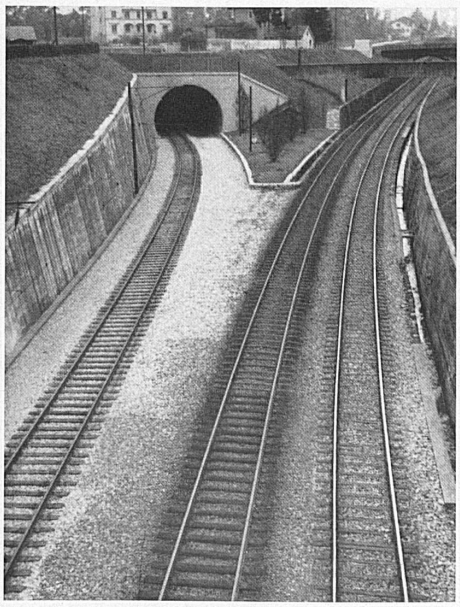
Photo: Jullien.



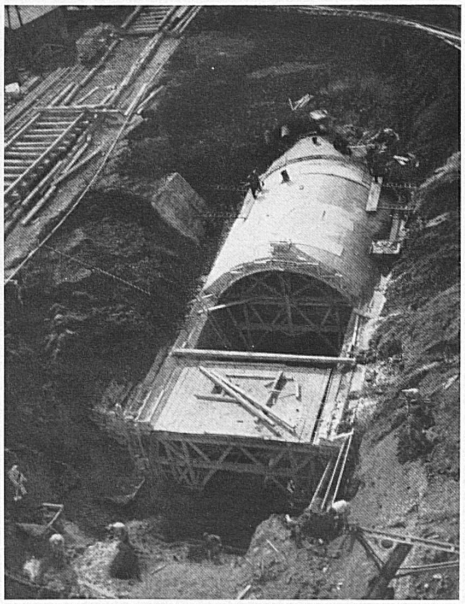
Ci-dessus: Pont de la Jonction terminé. Vue de la rive droite avec le portail nord du tunnel de la Bâtie. — Oben: Die vollendete Rhonebrücke der Genfer Verbindungsbahn.



Ci-dessus: Vue d'une première étape des travaux effectués à la nouvelle gare de la Praille avec, à droite, les nouveaux abattoirs de la ville de Genève. — Oben: Der Bahnhof von La Praille in einem frühen Baustadium; rechts der neue Genfer Schlachthof.



Ci-dessus: A St-Jean, la voie de La Praille quitte la ligne Genève—Lyon. — Oben: Abzweigung der Verbindungsbahn von der Linie Genf—Lyon im St.-Jean-Quartier.



Ci-dessus: Tunnel de St-Jean. Exécution à ciel ouvert. — Oben: Der Tunnel, der von der Abzweigung bei St-Jean gegen die Rhonebrücke führt, wurde in offener Baugrube angelegt.

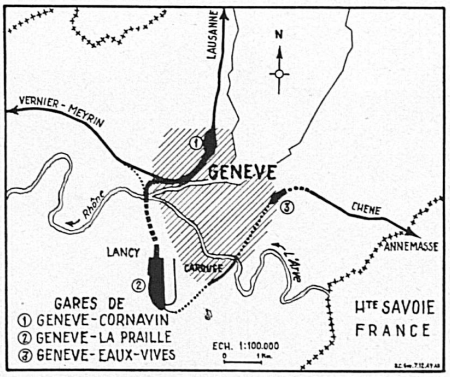
Gares genevoises

De Cornavin aux Eaux-Vives

Dès l'établissement de la ligne Lyon–Genève, avec son prolongement sur Lausanne – en 1858 – on songea à relier la capitale genevoise à la Savoie. En 1877, les Chambres fédérales octroyèrent au canton de Genève une concession pour une ligne partant des Eaux-Vives et aboutissant à la frontière, près d'Annemasse. Le tronçon fut exploité par les P. L. M. dès juin 1888 et l'on songea au raccordement avec la gare de Cornavin. Diverses circonstances retardèrent le début des travaux et c'est le 1er janvier 1941 que fut donné le premier coup de pioche.

Le premier tronçon a été inauguré le 15 décembre. D'une longueur de 4 km. environ, il entre, après la bifurcation, dans le tunnel de St-Jean, long de 222 m.; puis il franchit le Rhône sur un viaduc d'environ 25 m. de haut et 210 m. de long, à la Jonction, soit au confluent du Rhône et de l'Arve. Après avoir franchi le pont, la ligne traverse le tunnel de la Bâtie, long de 1093 m., qui aboutit au-dessous du village de Lancy. A environ 400 m. de la sortie du tunnel, la ligne franchit l'Aire et la route cantonale. Puis elle se ramifie pour former la gare de Genève-La Praille.

Les travaux vont continuer pour compléter les installations de la gare, et le raccordement Vernier–Meyrin–La Praille sera activement poussé.



Ci-dessus: Projet des lignes de raccordement: Genève-Cornavin — Genève-Eaux-Vives et Vernier-Meyrin — Genève-La Praille. — Oben: Die Linienführung der neuen Genfer Verbindungsbahn, deren erstes Teilstück Genf-Hauptbahnhof—Genf-La Praille vollendet ist.

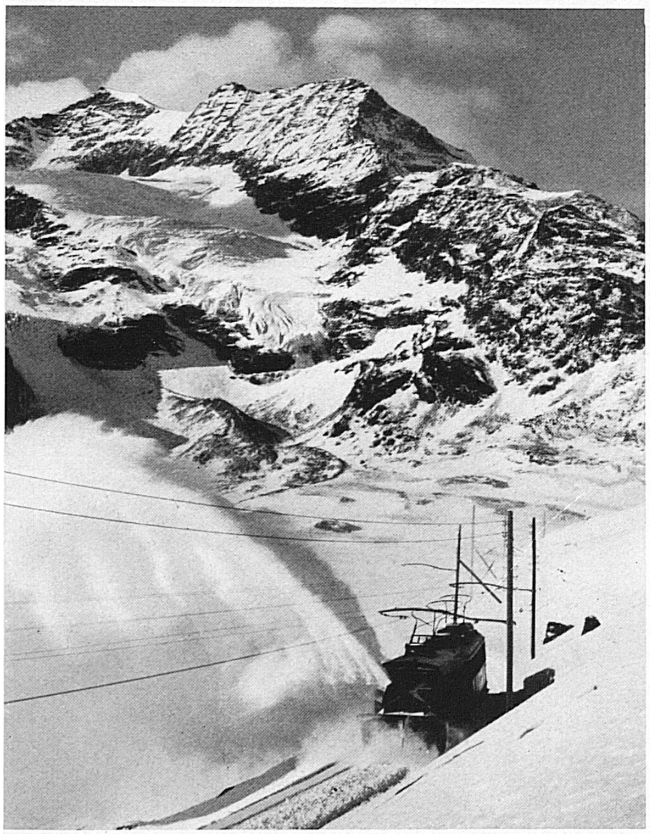
Die Genfer Verbindungsbahn

Seit dem Bau der großen Hauptlinie Lyon–Genf und ihrer schweizerischen Fortsetzung nach Lausanne dachte man an die Verbindung der Stadt auch mit dem savoyischen Hinterland. Die Frage des Baus einer Strecke von Genf-Cornavin südlich um die Stadt herum nach Annemasse blieb indessen jahrzehntelang ungelöst, auch nachdem eine von Annemasse ausgehende Zweigbahn, die im Bahnhof von Genf-Eaux-Vives endete, längst im Betrieb stand. Erst 1941 wurde mit dem Projekt ernst gemacht, und seither ist ein erstes, zirka 4 km langes Teilstück von Genf-Cornavin über die Rhone und unter dem Hügel des Bois de la Bâtie hindurch bis nach La Praille in der Nähe von Carouge errichtet und vollendet worden; jene industriereiche Zone, in die auch der künftige Genfer Hafen zu liegen kommen wird, hat damit den längst gewünschten direkten Bahnanschluß erhalten.

Das Trasse weist eine Reihe von Kunstbauten auf, wovon der Viadukt über die Rhone und der etwas über einen Kilometer lange Tunnel unter dem Bois de la Bâtie die bedeutsamsten sind.

Sicherung des Winterverkehrs bei der Berninabahn

Unten: Die Berninabahn im Winter nahe der Paßhöhe. — En bas: La ligne de la Bernina à proximité du col.



Anfangs November 1949 sind auf Ospizio Bernina und am Palühang zwei Bauwerke kollaudiert worden, die den Winterbetrieb über den Berninapaß wesentlich erleichtern werden.

Rund 500 m südlich Ospizio Bernina lag die Bahnlinie im Windschatten einer Mulde und hatte schon früh durch eine eiserne Galerie gegen die starken Schneeverwehungen geschützt werden müssen. Sowohl ihre bergseitige Mauer als ihre Eisenkonstruktion waren mit den Jahren in einem Ausmaße schadhaft geworden, daß entweder ihre Rekonstruktion oder eine Linienverlegung notwendig waren. Man entschloß sich für das zweite. Die Bahnlinie führt nun über einen Damm, eine 45 m lange Brücke und anschließend wieder über einen Damm. Statt den Wind zum Feind zu haben, ist er ihr zum Helfer geworden.

Der Palühang, den die Bahnlinie in drei Etagen kreuzt, liegt im Windschatten des Prato del Vento, von dem die Nordstürme den Schnee gegen den Kessel der Alp Palü hinunterwerfen und damit die Bahnlinie, oft beim schönsten Wetter, blockieren. Oben und unten, an den Palükehrtunnel anschließend, sind zwei Schneegalerien von 149, bzw. 347 m Länge erstellt worden, so daß nun hier die Linie auf total 839 m geschützt ist.

Die Arbeiten hinterließen einen vorzüglichen Eindruck. Sie konnten aus einem Fonds für die weitere Sicherung des Winterbetriebes über die Bernina finanziert werden, der seinerzeit aus dem Anteil abgetrennt wurde, den die ehemalige Berninabahn aus der Privatbahnhilfe des Bundes erhalten hat.

Eine neue in der Schweiz gebaute Gasturbinenlokomotive

Für die nationalisierten Britischen Eisenbahnen, die in das von der ehemaligen Great-Western-Bahngesellschaft aufgestellte Vertragsverhältnis eingetreten sind, haben die Firmen Brown, Boveri & Co. in ihren Werken Baden und Münchenstein und die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur unlängst eine neuartige Gasturbolokomotive fertiggestellt. Diese Maschine, die auf verschiedenen Strecken der SBB Probefahrten unternommen hat, ist die dritte ihrer Gattung in der Welt; sie folgt würdig der in langem, schwerem Betrieb auf den SBB und den französischen Staatsbahnen erprobten ersten Lokomotive von 1941 nach, während inzwischen auch in Amerika ein Versuchsfahrzeug nach ähnlichen Prinzipien erbaut worden ist. Die sechsachsige, 117 Tonnen schwere Maschine der «British Railways» läuft mit der Achsfolge A1A-A1A auf zwei dreiachsigen Drehgestellen und kann eine Spitzengeschwindigkeit von 145 km/h erreichen. Wie bei ihrer nun definitiv in den Dienst der Bundesbahnen übergegangenen Vorgängerin treibt die mächtige, in ihrem Innern untergebrachte Gasturbine, deren Brennkammer mit billigem Schweröl geheizt wird, einen Generator, dessen elektrische Kraft die vier Motoren bewegt. Die elektrische Kraftübertragung entspricht somit dem bei den Diesellokomotiven bekannten System, das leicht abstufbar ist und ein bei so großen Maschinenleistungen schweres und kompliziertes Schaltgetriebe überflüssig macht. Die 2500 Pferdestärken entwickelnde Lokomotive von total 19,2 m Länge konsumiert im Betriebe nur Öl und sehr viel Luft, aber kein Wasser; ihr Typus erscheint so als vorteilhaftes Traktionsmittel auch gerade für Bahnen in den wasserarmen Strichen Asiens, Afrikas und Australiens.

Die neue englische Gasturbinenlokomotive, die nach ihrer Überführung im Schnellzugsdienst auf den von London-Paddington ausgehenden Hauptstrecken nach Birminghamm-Birkenhead, Bristol und Plymouth, Cardiff und Swansea verwendet werden soll, stellt darum eine besondere Chance für die schweizerische Industrie dar, weil noch eine zweite Maschine ähnlicher Konstruktion gleichsam als Konkurrenzprodukt in englischen und amerikanischen Fabrikwerken im Bau steht und später auf denselben Bahnlinien benützt werden soll. Die Ergebnisse der Fahrten dürften dann für einen Serienbau entscheidend ins Gewicht fallen. *hrs.*

Drahtlose Telephonie im Dienste der Eisenbahn

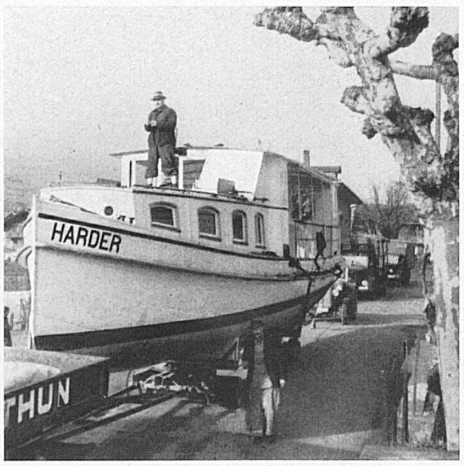
Im Bahnhof Luzern wurde erstmals eine Anlage eingerichtet, die es ermöglicht, von den Rangierlokomotiven aus die Weichenzentrale anzurufen, resp. von dieser aus die entgegengesetzte Verbindung herzustellen. Unser Bild zeigt den Rangierchef des Bahnhofs Luzern am Telephon. — La téléphonie sans fil au service des chemins de fer: La gare de Lucerne

est la première, où l'on ait aménagé l'installation qui permet d'appeler les locomotives de manœuvre de la centrale d'aiguillage.

Photo: ATP.

Ein Schiff fährt über Land

Im Rahmen der Reorganisation des Schiffsbetriebes auf dem Brienzersee wurde das 16 m lange, 15 t wiegende Motorschiff «Harder» auf der Straße vom Thuner- nach dem Brienzersee verbracht. Das 1923 erstellte Boot fuhr ursprünglich auf dem Ägerisee, seit 1929 auf dem Thunersee. — Un bateau circule sur la terre ferme: Dans le cadre de la réorganisation de la navigation sur le lac de Brienz, on a transporté par route, du lac de Thoune à celui de Brienz, le bateau à moteur « Harder », long de



16 m. et pesant 15 tonnes. Construit en 1923, ce bateau avait été mis en service sur le lac d'Ægeri et, depuis 1929, sur le lac de Thoune.

Photopress.

Unten: Die v. d. Firmen Brown, Boveri & Co. und Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur für die Britischen Eisenbahnen erstellte Gasturbinenlokomotive im Bahnhof Basel. — Ci-dessous: A la gare de Bâle, la locomotive à gazogène construite par Brown,

Boveri & Cie et la Fabrique suisse de Locomotives et Machines à Winterthour pour les chemins de fer britanniques.

Photo: Amstein.