Der Ausbau der Doppelspur zwischen Zürich und Sargans

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

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (1951)**

Heft 3

PDF erstellt am: **30.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-773899

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.

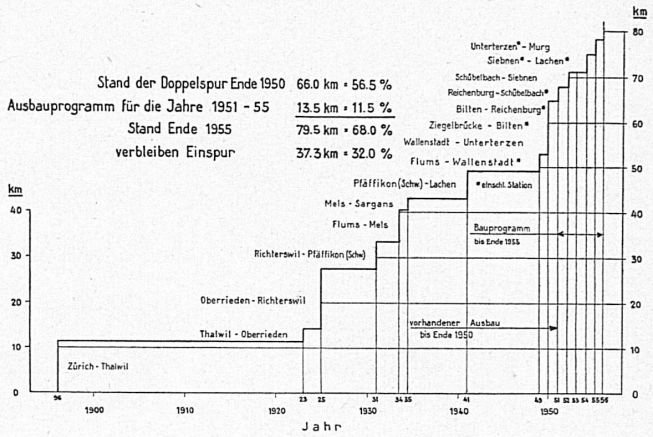
Haftungsausschluss

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

DER AUSBAU DER DOPPELSPUR ZWISCHEN ZÜRICH UND SARGANS



STAND DER DOPPELSPUR ZÜRICH—CHUR
STRECKENLÄNGE 116,8 km

Die Ostschweiz, mit andern Worten der dritte Bundesbahnkreis, hat hinsichtlich des Ausbaus der wichtigen Schienenstränge auf Doppelspur im vergangenen Jahre eine bedeutsame Etappe in Angriff genommen. Es gilt großenteils die Lücken zu schließen, die seit Jahren noch offenstehen und der Betriebsabwicklung immer wieder Schwierigkeiten verursachen, indem sie beispielsweise die Verspätungen von Zügen bei allfälligen Kreuzungen stets auf die Gegenzüge übertragen und damit Hemmnisse hervorrufen, die alles andere als erfreulich sind. – Im Kreis III sind heute vor allem die Bözberglinie und von der großen schweizerischen West-Ost-Transversale die Strecken Brugg–Zürich–Winterthur/Grüze und Räterschen–St. Gallen/St. Fiden, dann wieder Rorschach–St. Margrethen sowie die Abzweigungslinie von Winterthur nach Romanshorn doppelspurig. Es fehlt das 4 km lange Verbindungsstück zwischen Grüze und Räterschen, eine «Einspur-Insel», an der die Ausbauarbeiten aber noch dieses Jahr beginnen sollen. Die Erstellung der Doppelspur zwischen St. Gallen/St. Fiden und Rorschach ist in dem 1948 vom Verwaltungsrat der SBB aufgestellten Zehnjahresprogramm für den Ausbau der Bahnanlagen ebenfalls vorgesehen. – Überaus bedeutungsvoll, für die Zufahrt nach Graubünden sowohl wie namentlich auch im Hinblick auf den internationalen Arlberg-Transitverkehr, dessen Führung wegen der starken Konkurrenzierung durch die süddeutsche Linie Stuttgart–München–Salzburg alle Aufmerksamkeit verdient, erscheint sodann die Strecke Zürich–Sargans–Chur. Wie die obenstehende graphische Darstellung zeigt, waren von den total 116,8 km bis vor Jahresfrist nur rund 50 km doppelspurig. Das Verhältnis von 43,5% Doppelspur und 56,5% Einspur hat sich seit vergangenem Oktober, da auf 14,7 km zwischen Reichenburg und Ziegelbrücke einerseits, Unterterzen und Flums andererseits das zweite Geleise im Betrieb steht, bereits umgekehrt, und in den kommenden Jahren sollen rasch nacheinander die Teilstücke Reichenburg–Siebnen, dann Lachen–Siebnen und Murg–Unterterzen ausgebaut werden, so daß bis etwa 1955 oder 1956 die Züge von Zürich bis Ziegelbrücke und von Murg bis Sargans, zusammen auf 77,9 km Länge, zwei Geleise werden benützen können. Wahrlich ein besserer Baufortschritt gegenüber demjenigen von durchschnittlich bloß 1,2 km pro Jahr zwischen 1896 und 1950, der seinerseits sich in auffallenden Gegensatz zu der Raschheit des Bahnbaus selber stellte – dieser erfolgte 1874/75 auf 57 km Länge zwischen Zürich und Ziegelbrücke, mit Fortsetzung bis Näfels, innert nur zwei Jahren! – Es dürfte übrigens interessieren, zu erfahren, weshalb der Ausbau nicht vom bisherigen Endpunkt der Doppelspur, Lachen, sondern von Ziegelbrücke aus rückwärts in der Richtung Zürich erfolgt. Den Ausschlag dazu gab die Melioration der Linthebene im Gebiet zwischen Siebnen und Ziegelbrücke, mit deren Durchführung die Arbeiten der SBB tunlichst zu koordinieren waren. Der Baubeginn von Ziegelbrücke aus brachte überdies den Vorteil mit sich, daß der stark beengte Bahnhof dank der Inbetriebnahme der Doppelspur Richtung Bilten rasch entlastet werden konnte. – Der Zweispurabschnitt im St.-Galler Oberland andererseits, der zwischen Sargans und Flums schon seit 1935 bestand und nun erweitert wurde, benützt westlich Wallenstadt den bereits 1940/1941 neu und doppelspurig errichteten, 454 m langen Bommersteintunnel; in seinem Bereich erhielt die Ortschaft Mols eine schon seit langem erwünschte Haltestelle.

Die Anlage eines zweiten Geleises besteht keineswegs, wie man sich etwa vorstellen könnte, im bloßen Legen des Schienenstranges und im Spannen der Fahrleitung. Soweit es betriebstechnisch erwünscht und finanziell tragbar ist, wird vielmehr die ganze Strecke dabei einer Erneuerung unterzogen, werden Niveauübergänge durch Unter- oder Überführungen ersetzt, werden zur Erzielung einer größern Fahrgeschwindigkeit die Kurvenverhältnisse verbessert, werden endlich die Stationsanlagen ausgebaut, mit genügend leistungsfähigen Ausweichgeleisen versehen und mit Perronanlagen ausgerüstet, die über schienenfreie Zugänge verfügen. Gerade bei den Neubauten an der Strecke Zürich–Sargans, die ja neben ihrer Mittlerrolle im europäischen und schweizerischen Fernverkehr wichtige siedlungspolitische und soziale Verkehrsaufgaben erfüllt und beispielsweise im stadtnahen Teil einen außerordentlich starken Pendelverkehr zu bewältigen hat, mußte diesen letztgenannten Erfordernissen Beachtung geschenkt werden. Wie die neuen Stationsanlagen von Bilten und Reichenburg und die nach modernen Prinzipien erweiterte Station Wallenstadt bezeugen, ist dies mit Sorgfalt und nach rationellem Plane geschehen. Schon heute trägt die Doppelspur, soweit sie vollendet ist, ihre Früchte und hilft mit, die Verkehrsabwicklung auf der stark frequentierten Strecke besser und erträglicher zu gestalten, als es bisher je möglich war.

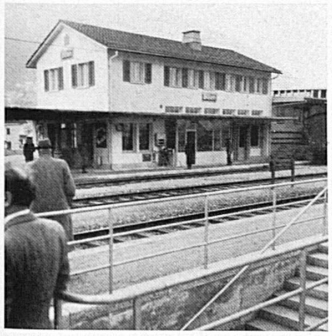
esch.

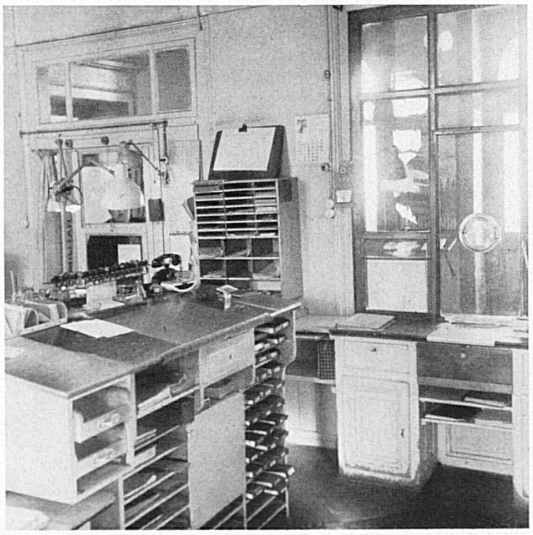
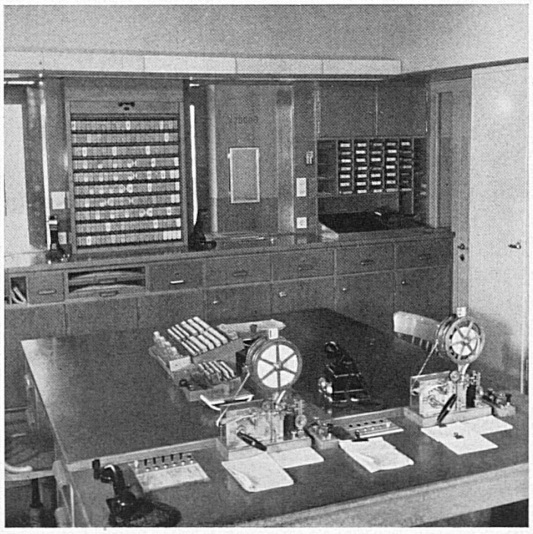
Rechts: An zahlreichen Stationen, so hier in Horgen, sind die Reisenden gezwungen, die Geleise zu überschreiten, was betrieblich von großem Nachteil ist und die Unfallgefahr erhöht.
A droite: Dans de nombreuses gares, les voyageurs sont obligés, comme à Horgen, de traverser les voies, ce qui constitue une entrave au trafic en même temps qu'un risque accru d'accidents.
Photo: SBB

Oben: Die umgebauten Stationen – auf unserm Bilde Wallenstadt – sind mit Zwischenperrons und Unterführungen ausgerüstet.
Ci-dessus: Transformation de la gare de Wallenstadt pourvue maintenant de quais intermédiaires et de passages sous voie. Photo: SBB

Oben: Blick über die neue Perronanlage von Wallenstadt.
Ci-dessus: Le nouveau quai de Wallenstadt. Photo: Schwabe

Unten: Im modernen Stationsbureau sind alle Gegenstände, die Sicherungs- und elektrischen Anlagen usw. in der rationellsten Weise eingerichtet.
Ci-dessous: Dans un bureau de gare moderne, tous les objets, les installations électriques, etc., sont aménagés de la façon la plus rationnelle. Photo: SBB



Oben: Das neue Stationsgebäude von Bilten; im Vordergrund die Perronunterführung. Photo: Schwabe
Ci-dessus: La nouvelle gare de Bilten; au premier plan, le passage sous voie.

Rechts: Stationsbureau im alten Zustand. Dieser Typus mit seiner unpraktischen Anordnung schwindet mehr und mehr.
A droite: Bureau de gare d'un ancien modèle, peu pratique, qui disparaît peu à peu.
Photo: SBB