

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **2/3 (1875)**

Heft 19

PDF erstellt am: **12.07.2024**

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.

DIE EISENBAHN LE CHEMIN DE FER

Schweizerische Wochenschrift
für die Interessen des Eisenbahnwesens.

Journal hebdomadaire suisse
pour les intérêts des chemins de fer.

Bd. II.

ZÜRICH, den 14. Mai 1875.

No. 19.

„Die Eisenbahn“ erscheint jeden Freitag. — Correspondenzen und Reclamationen sind an die Redaction, Abonnements und Annoncen an die Expedition zu adressiren.

„Le Chemin de fer“ paraît tous les vendredis. — On est prié de s'adresser à la Rédaction du journal pour correspondances ou réclamations et au bureau pour abonnements ou annonces.

Abhandlungen und regelmässige Mittheilungen werden angemessen honorirt.

Les traités et communications régulières seront payées convenablement.

Abonnement. — Schweiz: Fr. 10. — halbjährlich franco durch die ganze Schweiz. Man abonniert bei allen Postämtern u. Buchhandlungen oder direct bei der Expedition.

Abonnement. — Suisse: fr. 10. — pour 6 mois franco par toute la Suisse. On s'abonne à tous les bureaux de poste suisses, chez tous les libraires ou chez les éditeurs.

Ausland: Fr. 12. 50 = 10 Mark halbjährlich. Man abonniert bei allen Postämtern und Buchhandlungen des deutsch-österreichisch. Postvereins, für die übrigen Länder in allen Buchhandlungen oder direct bei Orell Füssli & Co. in Zürich.

Etranger: fr. 12. 50 pour 6 mois. On s'abonne pour l'Allemagne et l'Autriche chez tous les libraires ou auprès des bureaux de poste, pour les autres pays chez tous les libraires ou chez les éditeurs Orell Füssli & Co. à Zurich.

Preis der einzelnen Nummer 50 cts.

Prix du numero 50 centimes.

Annoncen finden durch die „Eisenbahn“ in den fachmännischen Kreisen des In- und Auslandes die weiteste Verbreitung. Preis der viergespaltenen Zeile 25 cts. = 2 sgr. = 20 Pfennige.

Les annonces dans notre journal trouvent la plus grande publicité parmi les intéressés en matière de chemin de fer. Prix de la petite ligne 25 cent. = 2 silbergros = 20 pfennige.

INHALT: Die Luzerner Bahnhoffrage. — Gotthardtunnel. — Les travaux publics en Angleterre. — Kleinere Mittheilungen. — Eisenpreise. — Eingegangene Drucksachen. — Stellenvermittlung. — Anzeigen.

1. Beilage: Aus dem Geschäftsbericht des Departementes des Innern an die h. Bundesversammlung betreffend das Jahr 1874. — Schweizerische Tarife.

2. Beilage: Mittheilungen aus den Verhandlungen des zürcherischen Ingenieur- und Architekten-Vereins: Ueber Städteanlagen in Amerika.

Die Luzerner Bahnhoffrage.

(Hiezu ein Uebersichtsplan von Luzern und Umgebung. Maasstab 1: 25.000)

Allgemeine Situation.

Wenn wir im Norden beginnend die jetzt oder in Zukunft nach Luzern einmündenden Bahnen durchgehen, so haben wir

No. 7 die Luzern. Seethalbahn, welche in Emmenbrücke in die Schweizerische Centralbahn einmündet und den Localverkehr einerseits nach Luzern, anderseits in der Richtung St. Gotthard vermitteln wird.

Der bedeutendste Verkehrszug, der durch die Stadt Luzern und nach dem Gotthard stattfinden wird, ist der westschweizerische Transit, in welchen sich sowohl die

No. 1 Schweizerische Centralbahn

No. 5 Jura-Gotthardbahn

No. 3 Jura-Bern-Luzernbahn

theilen werden, bis später der Simplon diesen Transit theilweise an sich ziehen sollte. Ausserdem wird der kürzesten und best bedienten dieser 3 Linien ein Verkehr von Westen nach Osten in der Richtung Zürich zufallen, welcher aber Luzern nicht nothwendig berühren, sondern auch unterhalb der Stadt durchgeführt werden kann und zwar durch die

No. 2 Zürich-Zug-Luzernbahn,

welche ihrerseits den Verkehr vom Osten der Schweiz über Luzern nach dem Jura zuführen wird und zudem den Localverkehr loco Luzern.

No. 6 die Brünigbahn

wird dem Localverkehr nach Luzern dienen und umgekehrt; ihr Güterverkehr mit dem St. Gotthard wird entweder per Trajectschiff und Zürichsee-Gotthardbahn in Brunnen ausgetauscht oder durch die Jura-Gotthardbahn in Stansstad abgewickelt.

Man kann demnach die Situation wie folgt zusammenfassen:

A. Eine möglichst directe durchgehende Geleiseverbindung in der Richtung nach dem Gotthard rechtes Ufer liegt

im Interesse der Schweizerischen Centralbahn, der Bern-Luzern- und der Jura-Gotthardbahn, welche überdiess selbstständig auf dem linken Seeufer nach dem Gotthard zielt.

B. Es ist ein durchgehender directer Anschluss zwischen der Bern-Luzernbahn und der Nordostbahn für den West-Nordost-Verkehr und umgekehrt wünschbar.

C. Alle in Luzern und Umgebung zusammentreffenden Linien haben Interesse eines Anschlusses mit dem See.

Ein grosser Theil des Gotthardverkehrs wird, ohne Luzern zu berühren, über Immensee ab- oder zugehen.

Musegglinie. Nördliche Umfahrung der Stadt Luzern. Dieses Project ist schon im Eingang des Gutachtens von Oberingenieur Gerwig als die einzig rationell mögliche nördliche Verbindung zwischen Centralbahn und Gotthardbahn in ihren Hauptigenschaften beschrieben. Diese Linie bewirkt die Verbindung der verschiedenen Bahnnetze im Untergrund, woselbst die Centralbahn auf eine Länge von ungefähr 250 Meter geradlinig und horizontal ist. Zwischen der Centralbahn und der Reuss befindet sich eine ungefähr 60 Meter breite ebene Landfläche, welche sich zur Anlage von Verbindungsgeleisen und allenfalls auch für eine Haltstation eignet. Die Herstellung eines für alle Bahnen gemeinschaftlichen Wechsel- und Rangirbahnhofs ist hier rein unmöglich. Wollte man mit Aufwendung ganz collossaler Kosten durch Wegräumung eines Stadtquartiers und Verlegung der Reuss auch eine möglichste Ausdehnung nach Länge und Breite schaffen, so würde immerhin der grössere Theil eines hier angelegten Bahnhofs in Curven von kleinem Halbmesser liegen und von einem Rangiren der Güter- und Personenzüge könnte keine Rede sein.

Da sich auch der jetzige Centralbahnhof dazu um so weniger eignet, als er bekanntlich zu beschränkt und zugleich in diesem Falle Kopfstation ist, so würde man sich bald gezwungen sehen, eine geeignete andere Stelle für den gemeinsamen Rangirdienst zu suchen, und diese kann nach meiner Ueberzeugung zweckmässig nirgendwo anders gefunden werden, als an dem rechten Seeufer längs der Haldenstrasse. Es folgt hieraus, dass, wenn man auch einer Station im Untergrund die grösstmögliche Ausdehnung gibt, die Gotthardbahn einen zweckmässig angelegten, allen Bedürfnissen mit Ausblick in die Zukunft vollkommen genügenden Bahnhof am rechten Seeufer längs der Haldenstrasse nicht entbehren kann. Es folgt hieraus ferner, dass die einzig correcte Lösung der vorliegenden verwickelten Frage darin besteht, eben diesen Gotthardbahnhof zu einem grossen, allen hier zusammenkommenden Bahnen gemeinschaftlichen, herzustellen. Alsdann mag an der im Untergrund in der Richtung zum Gotthardbahnhof durchlaufenden Hauptbahn eine Haltstelle für den untern Theil der Stadt Luzern zweckmässig erscheinen.

Von diesem Projecte sind zwei Varianten bearbeitet, welche sich nur im Längenprofil unterscheiden.

Die näheren Verhältnisse des Projectes VIa sind folgende:

Die Verbindungsbahn geht von der Centralbahn in der Säntematte mit einer Curve von 300 Meter Radius ab, überschreitet die Reuss mit einer schiefen Brücke von 75 Meter Weite (in der Bahnrichtung gemessen) tritt in der Geismatt in einen Einschnitt, welcher überbrückt werden soll, um die hier durchschnittenen Wege über die Bahn wegzuführen und einen Wegübergang auf Höhe der Schienen zu vermeiden. Sodann durchbricht sie den Bergrücken in der Musegg mit einem Tunnel von 654 Meter Länge und mit 10 ‰ Ansteigung. Im Quartier „Hof“ übersetzt die Bahn die Zürcher Strasse, eine zweite Durchfahrt unter der Bahn ist für die gegenüberliegende Längsstrasse projectirt. Dabei biegt die Bahn wieder nach rechts ab und durchschneidet mit Einschnitt und einem Tunnel von 195 Meter Länge den Rücken hinter der Hofkirche. Beim Austritt aus dem Musegg-Tunnel und bei der Durchfahrt für die Zürcher Strasse erreicht die Verbindungsbahn ihren höchsten Punkt auf 444,02 über Meer, beziehungsweise