

Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1912

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **61/62 (1913)**

Heft 22

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-30727>

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.



Abb. 17. Bahnsteig-Hallendächer mit hölzernen Fachwerkbindern Bauart Stephan, im neuen Hauptbahnhof in Kopenhagen.

Villengruppe „Uf und by alle Winde“ in Zürich.

Architekt *A. Witmer-Karrer* in Zürich.

(Schluss von Seite 270, mit Tafel 59 bis 62.)

Den Charakter dieser Häuser im Innern sollen, als Ergänzung zu dem früher Mitgeteilten, unsere heutigen Bilder veranschaulichen. Wie die Grundrisse, so lassen auch diese Bilder die Vorliebe des Architekten für vorwiegend einseitige Beleuchtung der Räume erkennen. Von den Farben ist zu sagen, dass braunes Naturholz und weisse Putzflächen, da und dort belebt durch buntfarbige Ornamente, vorherrschen. Eine Ausnahme bildet die Halle im Hause Keltenstrasse 30 (Tafel 59) mit weiss verfugtem rotem Backsteinmauerwerk und Appianiplatten-Bodenbelag; hier wie im Esszimmer des gleichen Hauses finden sich Balkendecken. Mehr den Charakter eines Wohnraums trägt die Halle Keltenstrasse 32 (Tafel 61), wo Naturholz und Putz den Grundton abgeben. Die geometrischen Kerbschnitt-Verzierungen der Pfosten sind mit Schwarz, Weiss und Grün ausgemalt, das schablonierte Band an der Decke bringt Orange als weitere Farbe hinzu. Im Kinderzimmer des nämlichen Hauses erfreut das Auge ein eingebauter Spielzeugschrank, in Gelb und Grün gestrichen mit schwarzen Silhouetten in den Füllungen. Hell eichene Möblierung in einfachen ruhigen Linien mit schwarzen Intarsien bildet den Schmuck des Esszimmers auf Tafel 60. Als Material der nach Entwürfen des Architekten durch Baumann, Kölliker & Cie. ausgeführten Beleuchtungskörper auf Tafel 62 ist zu nennen gehämmertes Eisen für den Hängeleuchter links, blankes Messing für den Kinderzimmer-Leuchter rechts und ebenfalls Messing mit roter Stoffunterlage und Fransen für die Schreibtisch-Stehlampe.

Von Interesse mag noch die technische Mitteilung sein, dass die in einem der Häuser auf ausdrücklichen Wunsch des Bauherrn eingebaute „Luftheizung“ sich nicht bewährt hat, da ihre Leistung durch den von aussen wirkenden Winddruck zu sehr beeinflusst wird.

Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1912.

(Aus dem Geschäftsbericht des Schweiz. Eisenbahndepartements für das Jahr 1912 — Fortsetzung von Seite 283.)

Neue Bahnlinien. Während des Berichtjahres befanden sich 54 Bahnlinien und Bahnstrecken im Bau (im Vorjahre 35); davon wurden die folgenden 26 Linien neu in Angriff genommen:

Worblaufen-Worb (Worblentalbahn) — Tramelan-Breuleux-Noirmont — Chur-Arosa — Mett-Meinisberg — Nyon-St. Cergue-Morez: Strecke Nyon-St. Cergue-Landesgrenze — Städt. Strassenbahn Zürich: Elisabethenstrasse-Freyastrasse — Städtische Strassenbahnen Bern: Bahnhof-Monbijoustrasse — Zürich-Esslingen (Forchbahn) — Basler Strassenbahnen: Linie in der innern Margarethenstrasse; Kannenfeldstrasse-Elsässerstrasse — Trambahn Luzern: Verlegung der Linie bei der Station Emmenbrücke in die Kantonsstrasse — Strassenbahn Winterthur: Verlegung des Endpunktes der Linie Winterthur-Töss nach dem Bahnhofplatz — Strassenbahnen im Kanton Zug: Zug-Baar-Thalacker; Zug-Oberägeri; Niedfuren-Menzingen — Tramway Chaux-de-Fonds: Stand-Bel-Air — Tramways Fribourg: Tilleul-St. Léonard-Grandfey; St. Léonard-Cimetière; — Steffisburg-Thun-Interlaken; Schwyzer Strassenbahnen: Schwyz-Brunnen — Brig-Furka-Disentis: Furka-Disentis — Leuk-Leukerbad — Villars-Chesières-Bretaye — Engelberg-Gerschnialp — St. Moritz-Chantarella — Mürren-Allmendhubel.

Vollendet und dem Betrieb übergeben wurden im Berichtjahre folgende Bahnlinien oder Bahnstrecken:

Chemins de fer électriques de la Gruyère: Bulle-Halte des Marchés; Halte des Marchés-Fabrique Cailler — Tramways lausannois: Georgette-Port de Pully — Bremgarten-Dietikon: Bremgarten Obertor-Bremgarten S. B. B. — Cassarate-Monte Brè: II. Sektion: Suvigliana-Monte Brè — Städtische Strassenbahn Zürich: Burgwies-Rehalp — Lugano-Ponte Tresa — Montreux-Oberland-Bahn: Zweisimmen-Lenk — Ligerz-Tessenberg — Altstätten-Gais: Altstätten S. B. B.-Altstätten-Stadt — Basler Strassenbahnen: Linie in der innern Margarethenstrasse — Bern-Worblaufen-Zollikofen — Säntisbahn: I. Sektion: Appenzell-Wasserauen — Jungfraubahn: Eismeer-Jungfrauoch — Rhätische Bahn: Ilanz-Disentis — Luzern-Diettschiberg — Meiringen-Aareschlucht — Tramway Chaux-de-Fonds: Stand-

Bel-Air — Städtische Strassenbahnen Bern: Bahnhof-Monbijoustrasse — Ebnat-Nesslau (Bodensee-Toggenburgbahn) — Tramways Fribourg: Tilleul-St. Léonard-Cimètière — Strassenbahn Winterthur: Verlegung des Endpunktes der Linie Winterthur-Töss nach dem Bahnhofplatz — Sursee-Triengen — Zürich-Esslingen (Forchbahn) — Mürren-Allmendhubel.

Die Gesamtlänge (Baulänge) dieser neuen Linien beträgt rund 125 km. Die Hauptverhältnisse der Baulinien ergeben sich aus der dem Geschäftsbericht beigelegten Tabelle.

Der Bericht weist neuerdings darauf hin, dass die Schwierigkeiten des Bahnbaues in unserm Lande in den Zahlen der Tabelle beredten Ausdruck finden, indem auf den 54 Baulinien mit einer Gesamtlänge von rund 575 km sich nicht weniger als 67 km Tunnel und 12 km Brücken von mehr als 10 m Länge befinden.

Die noch nicht eröffneten Linien geben zu folgenden Bemerkungen Anlass:

Auf der verbesserten Hauensteinlinie *Sissach-Olten* der schweizerischen Bundesbahnen sind die Arbeiten an dem 8148 m langen *Hauenstein-Basistunnel* auf der Südseite am 20. Februar und auf der Nordseite am 22. September in Angriff genommen worden¹⁾.

Auf der offenen Linie sind die Arbeiten ebenfalls im Gange; die meisten grösseren Bauwerke sind bereits fertig erstellt.

Auf der Linie *Frutigen-Brig* (Lötschbergbahn) wurde die Mauerung des grossen Lötschbergtunnels am 22. April vollendet. Die Zahl der beim Tunnelbau beschäftigten Arbeiter schwankte zwischen 814 und 1166, sie war am grössten im Januar. Auf den beiden Zufahrtsrampen haben die Arbeiten bedeutende Fortschritte gemacht; der Unterbau, sämtliche Tunnel, sowie die Kunst- und Hochbauten sind fertig ausgeführt. Mit dem Einbringen des Schotter und dem Legen des Oberbaues ist begonnen worden, ebenso ist die Aufstellung der Masten für die Fahrleitung im Gange. Die Eröffnung des Betriebs der neuen Bahn ist auf den 1. Mai 1913 in Aussicht genommen.

(Ueber die gegen Ende des Jahres 1911 begonnenen Arbeiten für den Bau des 8560 m langen *Grenchenbergtunnels* der Linie *Münster-Lengnau* geben die in der Schweiz. Bauzeitung monatlich erscheinenden Ausweise Auskunft.)

Auf der Teilstrecke *Vallorbe-Landesgrenze* der Linie *Frasne-Vallorbe* der französischen Mittelmeerbahn sind die Erd- und Mauerungsarbeiten auf der offenen Strecke im Berichtjahre vollendet worden. Am 23. Dezember fand bei Kilometer 4,273 auf der französischen Sektion des Mont d'Or-Tunnels ein Wassereinbruch statt. Infolgedessen ergoss sich eine Wassermenge von rund 5000 Sekundentilitern durch den Tunnel gegen Vallorbe, wo aus dem fertig erstellten Damme ungefähr 20000 m³ Material weggeschwemmt wurden.

Die Unterbauarbeiten der neuen Linie *Bevers-Schuls* der Rhätischen Bahn sind vollendet; der Oberbau ist bis zum Tasnatunnel verlegt, ebenso sind die Hochbauten im Rohbau erstellt. Die Einrichtungen für den elektrischen Betrieb sind so weit vorgeschritten, dass die Betriebsöffnung auf den 1. Juli 1913 in Aussicht genommen werden kann.

Auf der neuen Linie *Herisau-Gossau* der Appenzellerbahn sind die Unterbauarbeiten, mit Ausnahme der Station Gossau und eines kleinen Tunnels samt dessen Voreinschnitten, im Rohen vollendet worden.

Unterm 11. März und 6. Juli konnte nach langwierigen Verhandlungen endlich auch das im Vorjahre unerledigt gebliebene allgemeine Bauprojekt der Anfangs- und Endstrecken der schmalspurigen Nebenbahn *Brienz-Interlaken* der schweizerischen Bundesbahnen (Brienzseebahn) genehmigt werden. Die Verhandlungen über die Frage des Anschlusses in Interlaken sind zurzeit noch nicht abgeschlossen. Die Bauarbeiten sind noch im Dezember in Angriff genommen worden.

Das allgemeine Bauprojekt für die Einführung der elektrischen Schmalspurbahn *Aigle-Sépey-Ormont-dessus* in die Ortschaft Aigle bis zur Station der Bundesbahnen ist am 2. April genehmigt worden. Die Unterbauarbeiten sind auf der ganzen Linie nahezu vollendet; einzig die Brücke aus Eisenbeton über die Grand'Eau ist noch im Rückstande. Mit der Verlegung des Oberbaues ist begonnen worden; ebenso sind die Hochbauten und die Fahrleitungsanlage in Ausführung begriffen. Es ist beabsichtigt, die neue Bahn im Laufe des kommenden Sommers zu eröffnen.

Für die elektrische Schmalspurbahn *Worb/laufen-Worb* (Worbentalbahn) ist das allgemeine Bauprojekt am 30. April und 24. Juli genehmigt worden. Die Bauarbeiten sind im Berichtjahre so weit gefördert worden, dass die Inbetriebnahme der neuen Linie auf den Sommer 1913 in Aussicht genommen werden kann.

Die Bauarbeiten für die elektrische Schmalspurbahn *Tramelan-Breuleux-Noirmont* wurden sofort nach der am 10. Mai erfolgten Genehmigung des allgemeinen Bauprojektes in Angriff genommen. Der Unterbau ist nahezu vollendet; mit dem Verlegen des Oberbaues ist begonnen worden.

Das allgemeine Bauprojekt der elektrischen Schmalspurbahn *Chur-Arosa* wurde am 23. Juli genehmigt. Auf Ende des Berichtjahres waren rund 10% der Erdarbeiten geleistet; an Tunnelarbeiten sind rund 65% der gesamten Sohlenstollenlänge und rund 30 m Gewölbemauerwerk ausgeführt. Mit den Fundierungsarbeiten der grösseren Kunstbauten, von denen der Langwieser Viadukt mit einer Gesamtlänge von 260 m und einem mittlern Bogen von 96 m Stützweite in Eisenbeton zu erwähnen ist, wurde begonnen.

Auf der Schmalspurbahn *Mett-Meinisberg*, deren allgemeines Bauprojekt am 13. September genehmigt worden ist, sind die Bauarbeiten schon wesentlich vorgeschritten. Die Fertigstellung der Linie ist für das Jahr 1913 vorgesehen.

Das allgemeine Bauprojekt der Strecke *Nyon-St. Cergue-Landesgrenze* der elektrischen Schmalspurbahn Nyon-St. Cergue-Morez ist am 7. Oktober genehmigt worden; mit den Bauarbeiten wurde noch im November begonnen.

Die im Berichtjahre ausgeführten oder genehmigten *Strassenbahnlinien* sind ausschliesslich meterspurige elektrische Bahnen mit oberirdischer Stromzuführung.

Das in verschiedenen Teilstücken vorgelegte allgemeine Bauprojekt der Strecke *Furka-Andermatt-Disentis* der schmalspurigen Linie *Brig-Furka-Disentis* wurde am 3. Mai, 15. Juni und 2. September genehmigt. Zwischen Brig und Oberwald sind sowohl die Erdarbeiten als auch die Kunstbauten nahezu vollendet, während auf der Strecke Oberwald-Disentis noch ungefähr die Hälfte derselben auszuführen ist. Die zahlreichen Tunnel sind durchwegs in Angriff genommen, teilweise bereits fertig erstellt. Infolge der im Sohlenstollen des 1830 m langen Furkatunnels erschlossenen äusserst ungünstigen Gesteinsverhältnisse sah sich die Bahnverwaltung genötigt, die ursprünglich gewählte Linienführung aufzugeben und den Tunnel, unter Beibehaltung der Richtung desselben, um 93 m nach Süden zu verlegen. Durch diese Verschiebung wird die Länge des Tunnels auf 1858 m vergrössert. Auf der Seite von Gletsch ist der neue Sohlenstollen auf 257 m vorgetrieben worden; 215 m Tunnel sind bereits fertig ausgemauert. Auf der Seite gegen Andermatt hat der Sohlenstollen die Länge von 32 m erreicht. Die Bahnverwaltung hofft mit dem Verlegen des Oberbaues von Brig aus im kommenden Frühjahr beginnen zu können; für die Inbetriebnahme der Strecke *Brig-Gletsch* ist der Sommer 1914 in Aussicht genommen.

Auf der schmalspurigen Linie *Leuk-Leukerbad* sind die Bauarbeiten nach der am 23. Juli erfolgten Genehmigung des allgemeinen Bauprojektes sofort in Angriff genommen worden. Der Sohlenstollen des 230 m langen Tunnels ist auf 210 m vorgetrieben.

Das allgemeine Bauprojekt der elektrischen Zahnradbahn *Villars-Chesières-Bretaye* wurde am 13. September genehmigt; mit den Bauarbeiten ist im Oktober begonnen worden.

Mit den Arbeiten für den Bau der *Funicolare degli Angioli* in Lugano wurde im August begonnen; die Betriebsöffnung ist für das Frühjahr 1913 in Aussicht genommen. Ausser der Drahtseilbahn *Mürren-Allmendhubel*, die im Mai begonnen und am 16. Dez. eröffnet worden ist, sind im Berichtjahre die Bauarbeiten der Seilbahnen *Engelberg-Gerschnialp* und *St. Moritz-Chantarella* in Angriff genommen worden. Diese beiden Linien wurden inzwischen im Januar 1913 dem Betrieb übergeben.

Die Prüfung der Bauvorlagen war am Ende des Berichtjahres für folgende Linien und Bahnstrecken im Gange:

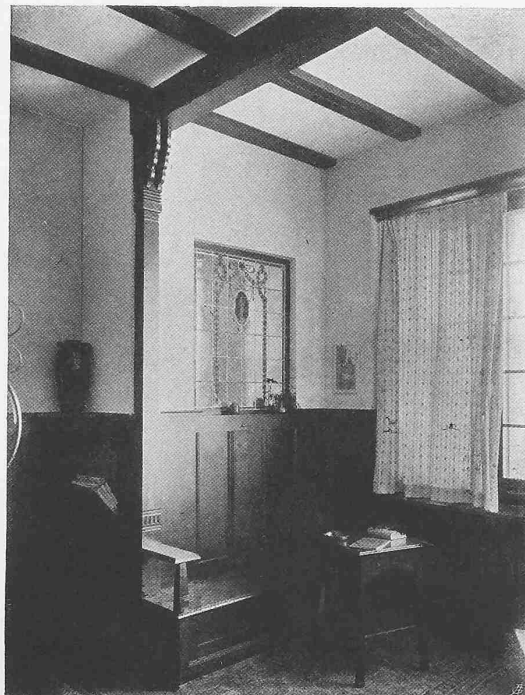
Göschenen-Andermatt (Schöllenenbahn); Treib-Seelisberg; Zollikofen-Schönbühl-Utzenstorf (Schmalspurbahn); Tramways électriques de Genève: Raccordement Ceinture-Gare Cornavin; Huttwil-Eriswil; Schaffhauser Strassenbahn: Bahnhof-Birch (Mühlentaltram); Basler Strassenbahnen: Rosentalstrasse-neuer badischer Bahnhof; Städtische Strassenbahn Biel: Biel-Mett; Zürich-Oerlikon-Seebach: Oerlikon-Affoltern; Riehen-Bettingen-Chrischona. (Forts. folgt.)

¹⁾ Hinsichtlich Fortschritt und Stand der Arbeiten verweisen wir auf unsere regelmässigen Monatsausweise. Die Redaktion.



Aus dem Hause Keltenstrasse 30

Halle und Eckplatz im Esszimmer



VILLENGRUPPE „UF UND BY ALLE WINDE“ IN ZÜRICH

Architekt A. WITMER-KARRER in Zürich



Schneckenmannstr. 27

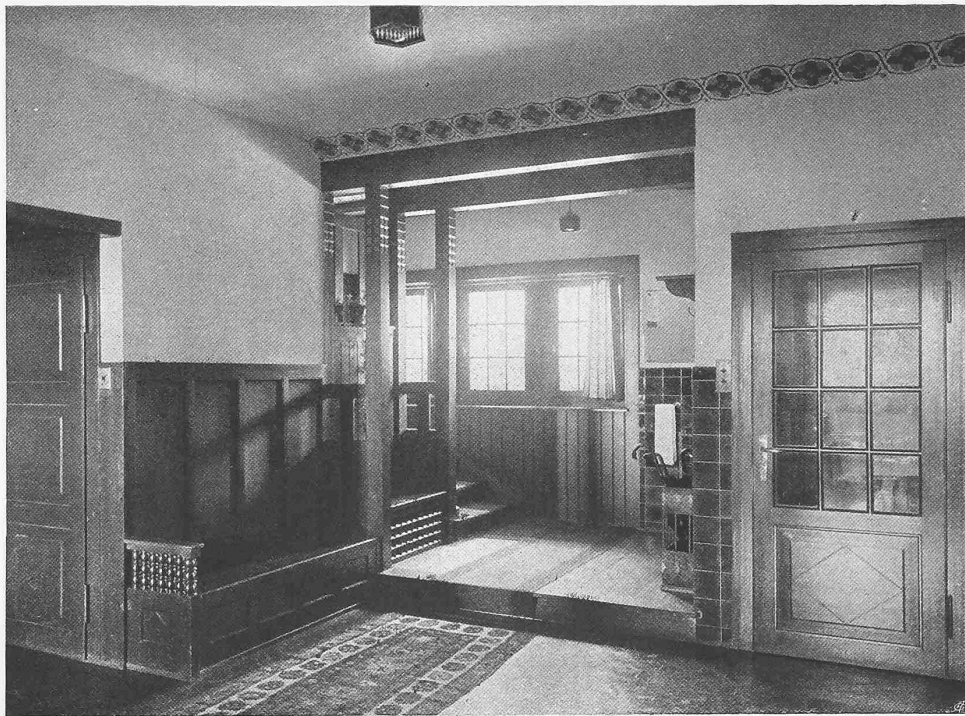
Das Esszimmer



Keltenstr. 32

Kamin-Ecke

VILLENGRUPPE „UF UND BY ALLE WINDE“



Keltenstr. 32

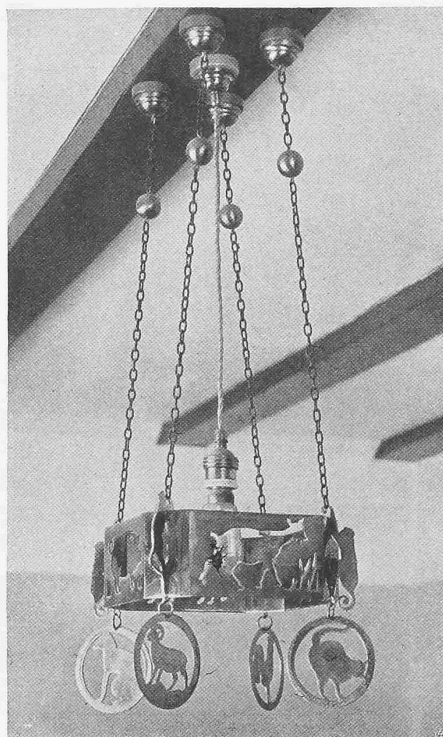
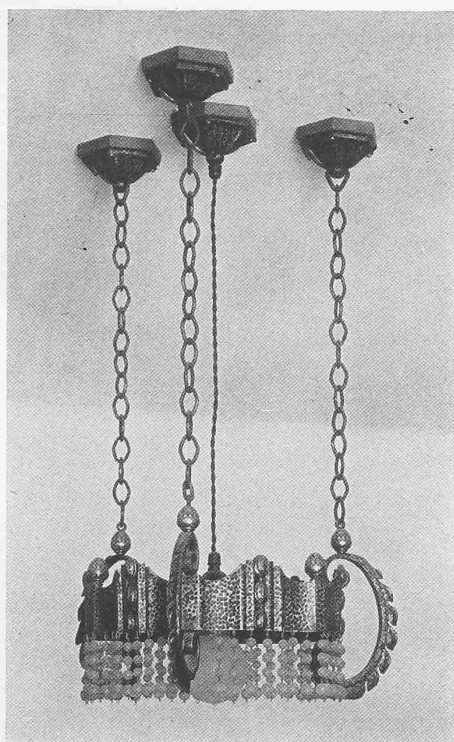
Die Halle



Keltenstr. 32

Schrank im Kinderzimmer

ARCHITEKT A. WITMER-KARRER, ZÜRICH



VILLENGRUPPE „UF UND BY ALLE WINDE“ IN ZÜRICH

Architekt A. WITMER-KARRER in Zürich

Beleuchtungskörper