

Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1918

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **73/74 (1919)**

Heft 19

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-35620>

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.

- I^{er} Prix (7000 Fr.), Projet No. 5 „Le Travail c'est le Bonheur“. MM. *Rittmeyer & Furrer*, architectes, Winterthur.
 II^e Prix (6500 Fr.), Projet No. 57 „Sous les Ormeaux“. M. *Hans Schmidt*, architecte à Bâle.
 III^e Prix (6000 Fr.), Projet No. 36 „Châtelaine“ (II). M. *Edmond Fatio*, architecte, Genève.
 IV^e Prix (3000 Fr.), Projet Nr. 16 „Les Squares“. M. *Georges Epitoux*, architecte, Lausanne.
 V^e Prix (2500 Fr.), Projet No. 66 „La Madelon“, MM. *M. Schnell, Alph. Laverrière et Charles Thévenaz*, architectes, Lausanne.
 Il est proposé pour l'achat, à la majorité, les projets No. 40 „Midi“ et No. 62 „Sous l'Empire d'une Idée“. (à suivre.)

Die schweizer. Eisenbahnen im Jahre 1918.

Dem soeben erschienenen Bericht des schweizerischen Eisenbahndepartements über seine Geschäftsführung im Jahre 1918, und soweit es die Bahn- und Bahnhofbauten auf dem Netze der Bundesbahnen betrifft, dem Geschäftsbericht der S. B. B., entnehmen wir unserer Gewohnheit gemäss die folgenden, für unsere Leser Interesse bietenden Angaben:

Gesetze, Verordnungen und Postulate.

Das Bundesgesetz über Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahn- und Schiffahrt-Unternehmungen vom 25. September 1917 wurde auf den 16. Januar 1918 in Kraft gesetzt.

Das Postulat betr. Reorganisation des Eisenbahndepartements musste auch im verflossenen Jahre wegen intensiver Inanspruchnahme durch andere dringliche Geschäfte zurückgelegt werden.

Dagegen sind über die *Ausübung der Aufsicht über die Bundesbahnen* neue Grundsätze aufgestellt worden, die eine sehr erhebliche Vereinfachung des bisherigen Verfahrens bezwecken.¹⁾

Eisenbahnrückkauf und Verwaltung der Bundesbahnen.

Die Beratung des Entwurfes eines Bundesgesetzes für den freihändigen Rückkauf der *Tösstalbahn* und der Linie *Wald-Rüti* durch den Bund wurde zu Ende geführt. Die Betriebsübernahme dieser Linien durch die schweizerischen Bundesbahnen erfolgte auf 1. Oktober 1918.

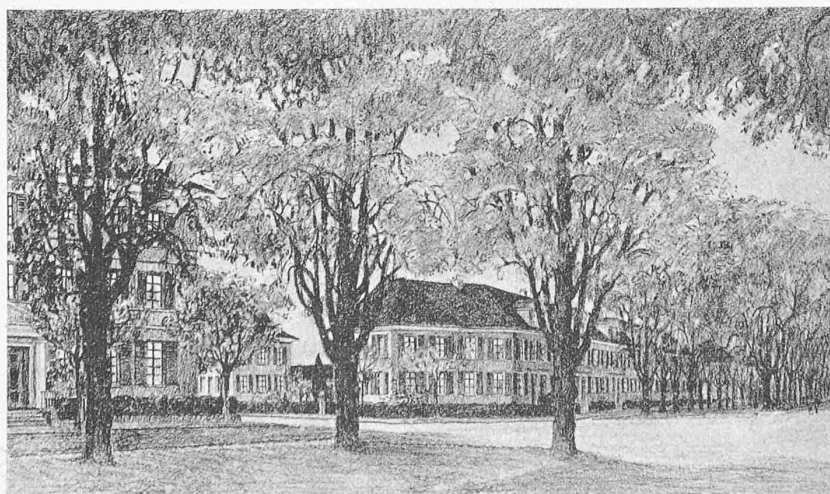
Der konzessionsmässige Rückkauf der *schweizerischen Seetalbahn* auf Anfang 1922 ist in Aussicht genommen.

In den *Verwaltungsrat* der S. B. B. wurden an Stelle der verstorbenen Herren Dr. R. Moser in Zürich und Ständerat Adrien Lachenal in Genf und des zurückgetretenen Herrn Direktor Knüsli in Winterthur neu gewählt die Herren Dr. Klöti, Stadtrat in Zürich, alt Staatsrat Charbonnet, Ingenieur in Genf, und Dr. Denzler, Direktionspräsident der Lokomotivfabrik in Winterthur.

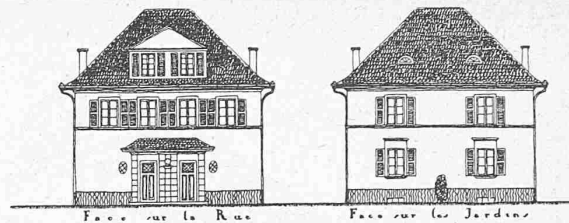
Internationale Verhältnisse.

Die *Simplondelegation* konnte infolge der ausserordentlichen Verhältnisse während des Jahres 1918 nicht zusammentreten. Die Bau- und Betriebsrechnungen für das Jahr 1916 sind von der italienischen Regierung und vom Eisenbahndepartement genehmigt.

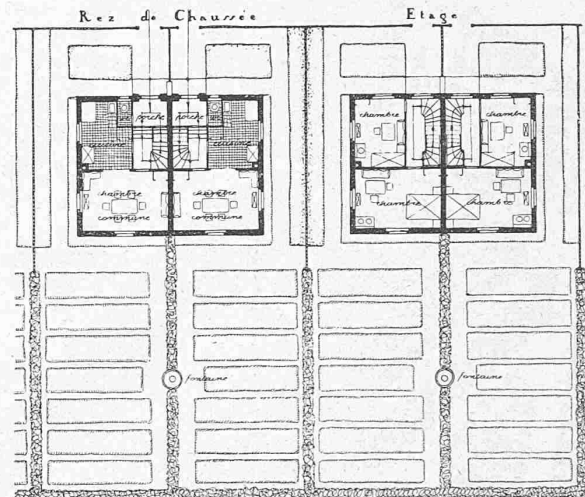
¹⁾ Vergl. die Notiz auf Seite 126 dieses Bandes (15. März 1919).



V. Preis, Entwurf Nr. 66. — Eingang zur Gartenstadt an der Avenue d'Aire.



MAISON JUMELLE



V. Preis, Entwurf Nr. 66. — Doppel-Einfamilienhaus, Typ F. — 1:400.

Rheinschiffahrt. Die Verhältnisse lagen auch im Jahre 1918 für den Warenverkehr auf dem Rhein nicht günstig. Im Rheinhafen Basel stellte sich vom 24. Juni bis Ende September die Zufuhr auf 16 799 t, die Abfuhr auf 6659 t. Der ganze Verkehr belief sich auf 23 458 t, gegenüber 33 133 t im Vorjahr.

Rechtliche Grundlagen der Eisenbahn-Unternehmungen.

Ende 1918 waren noch 38 Konzessionsgesuche anhängig. Im Laufe des Berichtjahres wurden zwei neue Gesuche eingereicht; Konzessionen wurden im Laufe des Jahres drei erteilt. Durch Bundesbeschlüsse sind 13 Konzessionen abgeändert und zwei Konzessionsübertragungen bewilligt worden. Fristverlängerungen wurden in 14 Fällen bewilligt. Infolge unbenützten Ablaufes der konzessionsmässigen Fristen sind sieben Konzessionen erloschen. Die Zahl der in Kraft stehenden Konzessionen von noch nicht eröffneten Bahnen beträgt auf Ende 1918 42. Dabei sind die Linien, die zwar in einzelnen Sektionen, aber noch nicht in ihrer gesamten Länge im Betriebe stehen, mitgerechnet. Im übrigen wird auf das vom Eisenbahndepartement herausgegebene Eisenbahnverzeichnis hingewiesen, das über diese Verhältnisse nähere Aufschluss erteilt.

Rechtliche Grundlagen anderer Transportanstalten.

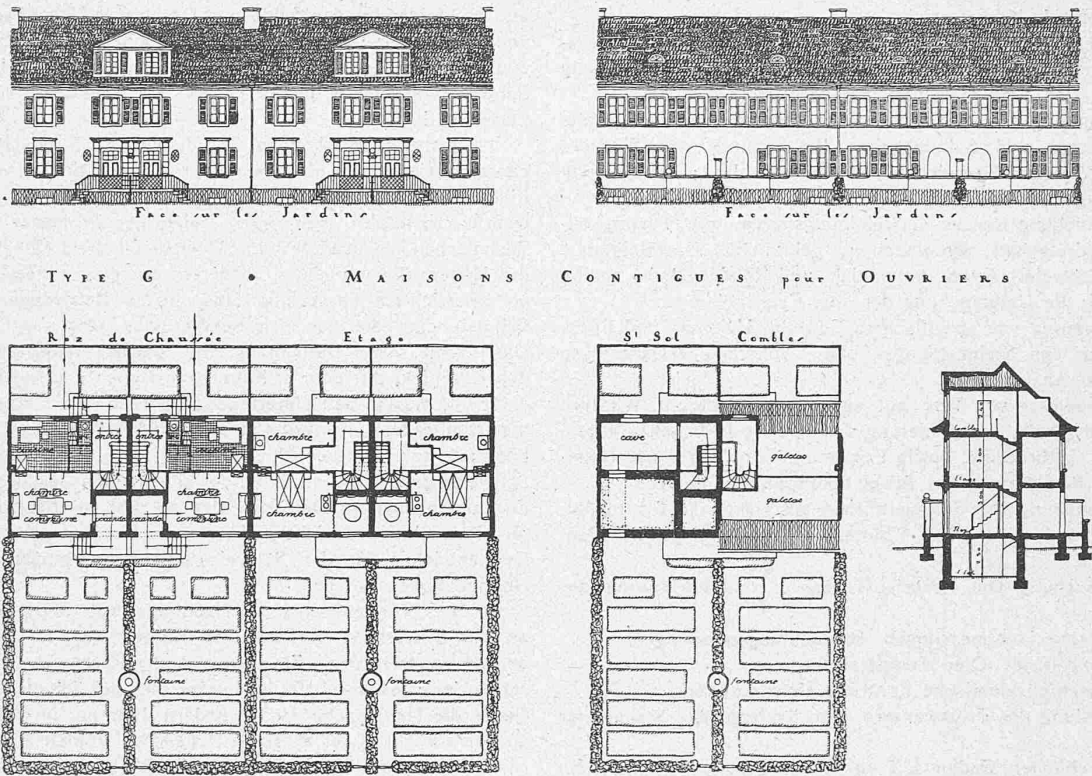
Im Berichtjahre sind zwei Konzessionen für *Schiffahrt-Unternehmungen* aufgehoben worden. Neue Konzessionsgesuche für Schiffahrtsunternehmungen, Aufzüge, Luftseilbahnen und geislose Bahnen sind nicht eingegangen.

Bahnlinien im Bau.

Während des Berichtjahres befanden sich fünf Bahnlinien und Bahnstrecken im Bau (im Vorjahre neun); davon ist einzig die Linie der Basler Strassenbahnen in der Inselstrasse neu in Angriff genommen worden.

Vollendet und dem Betrieb übergeben wurden im Jahr 1918 folgende Bahnstrecken: Solothurn-Niederbipp; Strecke Solothurn-Basel-Niederbipp; Basler Strassenbahnen: Linie in der Inselstrasse. Die Gesamtlänge (Baulänge) dieser neuen Linien beträgt rund 14 km.

Wettbewerb Gartenstadt Piccard, Pictet & Cie. — V. Preis, Nr. 66. — Arch. M. Schnell, A. Laverrière u. Ch. Thévenaz, Lausanne.



Einfamilien-Reihenhaus Typ G. Jedes Haus mit vier Zimmern und Wohnküche. — Masstab 1:400.

Die Hauptverhältnisse der im Berichtjahre eröffneten oder im Bau befindlichen Bahnlagen ergeben sich aus einer dem Geschäftsbericht beigegebenen Tabelle.

Die auf Ende des Berichtjahres noch nicht eröffneten Linien geben zu folgenden Bemerkungen Anlass:

Beim Bau des *Simplontunnels II* wirkte auch im Berichtjahre der Arbeiter- und Materialmangel ausserordentlich verzögernd auf den Fortgang der Arbeiten. Auf der Nordseite konnte die Mauerung am 1. Juni vollendet werden, worauf mit den Rekonstruktionsarbeiten im Tunnel I begonnen wurde. Auf der Südseite wurde am 16. Juni wegen Mangel an Arbeitern der weitere Ausbruch und später auch die Mauerung ganz eingestellt. Es bleiben nunmehr noch 1863 m des Stollens II auszubauen. Auf den 31. Dezember ist das Personal für den Bau des *Simplontunnels II* entlassen worden; die Fertigstellung der noch verbleibenden Arbeiten wird auf bessere Zeiten verschoben.

Dem Umbau der *linkstrigen Zürichseebahn* im Gebiet der Stadt Zürich vorausgehend, wurden die Arbeiten für die *Sihl-Verlegung* in Angriff genommen.

Auf der elektrischen Schmalspurbahn *Pontebrolla-Camedo-Landesgrenze* (Centovalli) sind die Unterbauarbeiten, wie auch die Hochbauten, im allgemeinen vollendet; ebenso ist das Geleise nahezu auf der ganzen Strecke gelegt. Die Inangriffnahme der elektrischen Ausrüstung ist dagegen immer noch nicht erfolgt.

Die Wiederaufnahme der im Jahr 1916 eingestellten Arbeiten für den Bau der Strecke *Gletsch-Andermatt-Disentis* der schmalspurigen Linie *Brig-Furka-Disentis* konnte immer noch nicht erfolgen; ebensowenig ist etwas für die Erhaltung der bereits vorhandenen Anlagen getan worden. Es ist immer noch nicht möglich, über den Zeitpunkt der Wiederaufnahme der Bauarbeiten und der Vollendung der Linie irgendwelche Voraussagen zu machen.

Bahnhöfe und Stationen.

Im Berichtsjahre wurden die Ausweichstationen der Monte Cenerilinie, *Al Sasso* und *St. Ambrogio*, fertiggestellt. Dem Betriebe übergeben wurden die Haltestellen *Pontenex*, *Buix* und *Altendorf*. Mit der Gemeinde *Giornico* wurde die Erstellung einer Haltestelle in der Nähe dieser Ortschaft vereinbart; nach deren Eröffnung soll die bestehende Station eingehen. Eine weitere Haltestelle soll bei

dem Dorfe *Pollegio* zwischen den Stationen *Bodio* und *Biasca* in Aussicht genommen werden.

Die Erweiterungsbauten für den Personenbahnhof *Biel* nehmen ihren Fortgang. Der Aushub für das Aufnahmegebäude wurde, soweit es der Stand der übrigen Arbeiten erlaubt, vollendet, und mit der Pfählung für das Fundament begonnen. Ferner wurden die Arbeiten für die Unterführung von sechs Strassen und die Ueberbrückung des Schüsskanals in Angriff genommen und zum Teil zu Ende geführt.

Bezüglich der Erweiterung des Bahnhofs *Bern* wurde mit dem Gemeinderat der Stadt Bern vereinbart, vor einer Beschlussfassung den Ausbau und die Verbesserung der Zufahrtlinie vom Wylerfeld bis in den Personenbahnhof, mit Erstellung einer neuen Brücke über die Aare, zu studieren. Mit der Ausarbeitung des bezüglichen Projektes ist begonnen worden.

Das Projekt für den Umbau des Bahnhofs *Thun* wurde am 28. September 1918 vom Schweiz. Eisenbahndepartement genehmigt.

Auf Ansuchen der Regierung des Kantons Zürich wurde die Ausführung des genehmigten Projektes für ein neues Lokomotiv-Depot im Bahnhof *Zürich* bis zur vollständigen Abklärung der Frage des Bahnhof-Umbaues verschoben. (Forts. folgt.)

Chemisch-physikalischer Kurs für Gasingenieure an der Eidg. Technischen Hochschule.

Das wohlwollende Entgegenkommen des Schweiz. Schulrats und des Rektorats der Eidg. Technischen Hochschule ermöglicht auf Schluss des laufenden Sommersemesters wiederum die Abhaltung eines chemisch-physikalischen Kurses für Studierende und Zuhörer der obern Semester unserer Technischen Hochschule, sowie für in der Praxis stehende Ingenieure oder Absolventen eines Technikums und höhere Beamte von Gaswerken.

Das Kursgeld beträgt für reguläre Studierende 25 Fr. und für andere Kursteilnehmer 50 Fr. Anmeldungen sind bis Ende Juni an das Rektorat der Eidg. Technischen Hochschule in Zürich zu richten.

Die verdankenswerte Zusage von Herrn Prof. Dr. O. Roth ermöglicht nun auch die Einbeziehung der Trinkwasserbeurteilung, was besonders jenen Kursteilnehmern, die als Gaswerkleiter auch der Wasserversorgung vorstehen, willkommen sein wird. So umfasst denn dieses Jahr der Kurs folgende Arbeiten: