

Chemin de fer de Jougne à Eclépens

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **1 (1874)**

Heft 19

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-2125>

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 Ausdrücke 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.

Chemin de fer de la Suisse Occidentale. Longueur exploitée: 332 kilomètres.

Mouvement et Recettes. — 2e dizaine du mois d'octobre 1874.	
105,500 voyageurs	frs. 178,000. —
440 tonnes de bagages, chiens	" 15,000. —
22,000 tonnes de marchandises, etc.	" 180,000. —
	frs. 373,000. —
Recettes de la dizaine correspondante de 1873	" 363,000. —
	Différence frs. 10,000. —
Recettes à partir du 1er janvier 1874	
	frs. 9,679,718. 07
" " " " 1er " 1873	" 9,549,242. 15
	Différence frs. 130,475. 92

Chemin de fer de Jougne à Eclépens. Longueur exploitée: 35 kilomètres.

Mouvement et Recettes. — 2e dizaine du mois d'octobre 1874.	
1730 voyageurs	frs. 1,600. —
120% bagages, chiens	" 80. —
6300% marchandises, etc.	" 1,260. —
	Total frs. 2,940. —

Bund und Cantone.

Aus dem Bundesrath. Vom 26. October. Der vom Eisenbahn- und Handelsdepartement vorgelegte Monatsbericht Nr. 22 über den Stand der Arbeiten der Gotthardbahn auf Ende September wird genehmigt. Nach demselben betrug die Länge des Richtstollens an beiden Tunnelmündungen 2453 Meter (gegen 2293,6 Meter auf Ende August), die Tunnelerweiterung 1129,5 Meter (gegen 1046,2), die Erdbewegung auf den tessinischen Thalbahnen 2,963,508 Kubikmeter (gegen 2,713,252). Die Zahl der Arbeiter an der ganzen Gotthardbahn im September war durchschnittlich 9451, wovon 1992 am Tunnel und 7459 an den Thalbahnen.

- Es werden genehmigt:
- 1) Die Pläne für den Tunnel unter dem Wallenbach bei Dazo oberhalb Bellinzona an der Gotthardbahn.
 - 2) Der Katasterplan für die Bauausführung der Bahn Lausanne-Ouchy.
 - 3) Das Transportreglement auf den tessinischen Thalbahnen.

Herrn Emil Pümpin von Sissach, der vom leitenden Ausschuss der Tössthalbahn zum Betriebschef für diese Bahnunternehmung ernannt worden ist, wird die nachgesuchte Entlassung als eidgen. Controlingenieur auf Ende des Jahres in Ehren und unter Verdankung der geleisteten Dienste erteilt.

Auf der Bahnhstation Soletz wird ein öffentliches Telegraphenbureau errichtet.

Vom 28. October. Die Direction der Gotthardbahn hat folgendes Programm und Kostenvoranschlag für das am 1. d. angetretene Tunnelbaujahr zur Prüfung eingereicht:

1) Das auf Ende September an beiden Mündungen zusammen auf 2455 Meter vorgerückte Tunnel soll im dritten Baujahr 1922 Meter, also auf 4375 Meter verlängert, und dazu soll noch das in einer Curve befindliche Endstück des definitiven Tunnels bei Airole ausgeführt werden, so dass sich auf Ende September 1875 eine Totallänge von 4500 Meter ergeben würde. Der Fortschritt im abgeschlossenen zweiten Baujahr betrug unter sehr schwierigen Terrainverhältnissen ... 2453 — 792 = 1661 Meter,

wovon auf das 1. Semester	794
" 2. " "	867
fallen. Das letzte Quartal ergab allein	496
wonach auf das ganze Jahr	1984

kommen würden. Die obige Annahme von 1922 Meter Fortschritt im dritten Baujahre ist wohl um so weniger hoch gegriffen, als die Ferrouxmaschinen, die seit 3 Monaten in Göschenen arbeiten und nun auch bei Airole zur Verwendung kommen, eine erheblich grössere Leistungsfähigkeit besitzen, als alle bisherigen Bohrapparate. Selbst in ganz compacten Eruiffelsen (Gemenge von Quarz und Feldspath) wurden Anfangs October in Göschenen zur Zeit der Verification der Tunnelbauten täglich 3 Meter Fortschritt erreicht und bis zum 18. October hatte man in Göschenen bereits 70, in Airole 40 Meter erzielt, somit im Durchschnitt 3,888 m. in Göschenen und 2,222 m. in Airole, zusammen 6.110 m. pro Tag.

Das zweite Baujahr ergab für Göschenen 978 Meter oder schon mehr als die Hälfte obiger Ziffer von 1922 Meter. Der Fortschritt des zweiten Baujahres übertraf auch schon das grösste Jahresergebniss der Mont-Cenis-Tunnelbohrung von 1635.3 Meter im Ganzen und von 889.45 Meter auf der Seite Bardonnèche.

2) Der fertige Tunnel soll auf beiden Seiten auf Ende September 1875 bis auf 600 Meter vom Stollenort vorgerückt sein, so dass am Schlusse des III. Baujahres 3300 Meter fertiger und 1200 Meter unvollendeter Tunnel sollen constatirt werden können.

3) Die muthmaasslichen Baukosten für das III. Baujahr werden sich also berechnen:

Vollendeter Tunnel	3300 Meter zu Fr. 3800 =	Fr. 12,540,000
Unvollendeter Tunnel	1200 " " " 2500 =	" 3,000,000
	Total	Fr. 15,540,000

Ab die Subsidienbeiträge für die beiden ersten Baujahre	5,198,000
Voranschlag für das III. Baujahr	Fr. 10,342,000
Einschliesslich der 3 Annuitäten von	" 3,148,148
erhält man an Subsidien für das III. Baujahr	Fr. 13,490,148

Programm und Voranschlag werden genehmigt und den Subventionsstaaten, Cantonen und Bahngesellschaften mitgetheilt. (N. Z. Z.)

Luzern. Beim Eisenbahndepartement wird gegen die im Winterfahrplan der Schweizerischen Centralbahn vorgesehene Ueberfahung der Stationen Dagmersellen, Wauwil und Nottwil durch Zug 49 Reclamation erhoben. Das Schweiz. Eisenbahndepartement verspricht,

beim Directorium der Centralbahn das Anhalten des Zuges 49 auf der Station Dagmersellen zu befürworten.

Der vom Baudepartement vorgelegte Vertrag mit der Brückenbauwerkstätte von G. Ott & Co. in Bern über Erstellung des eisernen Oberbaues der Cantonsstrassenbrücke zu Thorenberg um die Summe von 17,000 Fr. wird genehmigt.

Der Regierungsrath hat unterm 21. Sept. abhin folgende Wahlen in die eidg. Schätzungscommission für die Gotthardbahn und Langenthal-Wauwyler-Bahn auf Luzernergebiet getroffen:

- I. Für die Gotthardbahn:
 - Zum 3. Mitglied: Nationalrath Beck-Leu in Sursee;
 - zum 1. Ersatzmann desselben: Commandant Nicolaus Hartmann in Luzern und
 - zum 2. Ersatzmann: Architect Balthasar in Luzern.
- II. Für die Bahn Langenthal-Wauwil:
 - Zum 3. Mitglied: Ständerath Ad. Herzog in Münster;
 - zum 1. Ersatzmann desselben: Oberförster Kopp daselbst;
 - zum 2. Ersatzmann: Grossrath Jost Bachmann in Ruswyl.

Chronik.

Gotthardbahn. Dieser Tage, schreibt man der „Patrie suisse“ aus Bern, sollen die Kisten mit den drei Millionen an Subsidien ankommen, welche Italien der Gotthardbahngesellschaft für die Erstellung eines das Thal des Tessin mit den oberitalienischen Bahnen verbindenden Schienenweges zu leisten hat. Obgleich die letzten Ueberschwemmungen an den Kunstbauten, welche im Canton Tessin bereits vollendet waren, bedeutenden Schaden angerichtet haben, kann man bei dem Eifer der Gotthardbahngesellschaft, alle Schäden zu repariren, an der Eröffnung der Linie innerhalb der festgesetzten Frist nicht mehr zweifeln. Die drei italienischen Millionen werden in Bern in plombirten Kisten ankommen und dort durch speziell hiezu bezeichnete Delegirte revidirt werden, um sodann nach Luzern zurückexpedirt zu werden, wo ihnen die Gotthardbahndirection einen herzlichen Empfang bereiten wird. Da die von Italien gesendeten Summen aus Silber bestehen, so kann man sich ungefähr eine Idee machen von dem Raum, den sie in den Waggons einnehmen und von der Zeit, die ihre Verification erheischt. (N. Z. Z.)

Basel. Bahnhof. Auszug aus dem Gutachten des Hrn. Ingenieur Oberbaurath A. Thommen „über das Project eines neuen Güter- und Rangirbahnhofs der schweizerischen Centralbahn in Basel“.

1) Allgemeine Disposition der Bahnhofanlage. Die vorhandenen Einrichtungen am Centralbahnhofs zeigen ihre gänzliche Unzulänglichkeit täglich in haarsträubender Weise, und die grossen Kosten, welche eine Abhilfe jetzt erheischt, hat die Centralbahn durch ihr kurzichtiges Zuwarten selbst verschuldet. Wenn der jetzige Personenbahnhof als solcher an seiner jetzigen Stelle verbleiben soll, so ist die Lage des Wolfeldes für einen neuen Rangir- und Güterbahnhof die günstigste. Für die freie Entwicklung der Stadt wäre jedoch eine Verlegung des Güter- und Personenbahnhofs das Richtige gewesen, und zwar hätten dann beide parallel ihrer jetzigen Lage circa 400 Schritt weiter hinaus an den Fuss des Margarethen- und tündoldinger Hügelgebietes verlegt werden müssen; hiebei wäre vielleicht ein neuer Viaduct über das Birsigthälchen nöthig geworden, der bisherige Viaduct hätte dafür zur längst notwendigen Benutzung als Strasse an den Staat verkauft werden können; die Kosten wären dadurch bedeutend compensirt worden. Die weitere Entfernung des Personenbahnhofs hätte zwar die Interessen der grossen Gasthöfe am jetzigen Bahnhofplatz bedeutend verletzt und auch diejenigen des Publicums etwas benachtheiligt; immerhin ist die Beibehaltung des jetzigen Personenbahnhofs der Entwicklung der Stadt nicht günstig, und weitere Conflicte zwischen Gemeinwesen und Bahn sind dadurch gegeben. Von einer solchen Gesamtverlegung jedoch abgesehen bleibt die Anlage des Güterbahnhofs auf dem Wolf die günstigste für die Interessen der Bahn.

Der Entwicklung der Stadt ist sie viel weniger hinderlich als die Belassung des Personenbahnhofs an seiner jetzigen Stelle, welche so leicht, wenn man zur Zeit zur Sache gethan, hätte vermieden werden können; jetzt ist allerdings das Land, welches notwendig gewesen wäre, samthaft verkauft und schon vielerorts überbaut. Es bleibt dabei immer zu bedenken, dass die Interessen der Centralbahn gewissermassen diejenigen Basels sind und darum muss man sich entgegenkommen; es liegt nun auch an der Centralbahn, durch entsprechende Detailausführung die Einwirkung der Wolfanlage auf Basels Entwicklung so günstig als noch möglich zu gestalten. Das Wolfeld liegt 13 Fuss tiefer als der jetzige Bahnhof, und man hat sich daher gefragt, ob es nicht zweckmässig wäre, letzteren um circa 19 Fuss tiefer zu legen. Diess muss bejaht werden; hieraus würde dann hinwiederum die Tieferlegung des jetzt zu stark ansteigenden Traces der Elsass-Lothringer Verbindungsbahn nach St. Louis hin folgen. Durch einen solchen Gesamtumbau wäre den hauptsächlichsten Nachtheilen der Belassung des jetzigen Personenbahnhofs einigermaassen abgeholfen: alle die radialen Strassenzüge würden die Bahn nicht mehr à niveau kreuzen, sondern durch Fahrbrücken oder Tunnel. Von selbst wird die Centralbahn eine solche Senkung nicht unternehmen, sie wäre vom Standpunkt des öffentlichen Interesses aus hiezu zu zwingen. Eine besondere Ablagestelle für Güter an der Verbindungslinie zur elsass-lothringischen Reichsbahn zu Gunsten der westlichen Stadttheile ist nicht durchführbar.

2) Die Einmündung der verschiedenen Linien in die Bahnhofanlage. Vom bisher vernachlässigten Standpunkte der Betriebssicherheit aus sind bedeutende Abänderungen des Centralbahnplanes nöthig: Die Personengeleise sind von anderen Geleisen zu isoliren und sind also unter der Verbindungsbahn (zum bad. Bahnhof) durchzuführen. Für die neue Verbindungsbahn zum bad. Bahnhofs ist ein anderes (als das von der Centralbahn vorgeschlagene) Trace, welches das Privateigenthum mehr schont und weniger durch seine Dammanlagen verunstaltet, anzunehmen.

Die Personengeleise der Jurabahn sind unter den Gütergeleisen der Centralbahn durchzuführen und laufen nördlich dieser Durchfahrt gemeinschaftlich mit denjenigen der Centralbahn in den Personenbahnhof ein. Ueberhaupt soll der gesammte Dienst des Güterbahnhofs (incl. die Reichsbahnen) vollständig unabhängig vom gesammten Personendienst gestellt werden.

3) Strassenanlagen in und um den Bahnhof. Die drei Niveauübergänge der Margarethen-, Heumatt- und Bruderholzstrasse sind durch Fahrbrücken über oder unter der Bahn durch zu ersetzen. Die Kosten der Bauten fallen zu Lasten der Centralbahn, welche sich diesen nicht widersetzen kann; denn neue Rechte bedingen neue Pflichten und wie die Bahn durch den gesteigerten Verkehr gewinnt, hat sie auch die dem Verkehr entsprechenden Massnahmen zu treffen. Anderwärts wird ebenso verfahren.