

Objekttyp: **TableOfContent**

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

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

Heft 7

PDF erstellt am: **22.07.2024**

### **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 CHEMIN DE FER

Schweizerische Wochenschrift

für die Interessen des Eisenbahnwesens.

Journal hebdomadaire suisse

pour les intérêts des chemins de fer.

Bd. II.

ZÜRICH, den 19. Februar 1875.

No. 7.

„Die Eisenbahn“ erscheint jeden Freitag. Correspondenzen und Reclamationen sind an die Rédaction, 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 abonnirt 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 abonnirt 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 vierspaltigen 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 Basler Bahnhoffrage. — Berathungen der zur Erhöhung der Sicherheit im Eisenbahnbetriebe zu ergreifenden Maassnahmen. (Fortsetzung.) — Nothbremsen-Signalpeife. — Die türkischen Bahnen. — Controlapparat von Hipp. — Eine Rechtsfrage. — Rechtsfall. — Amerikanisch. — Beschlagnahme von Waggons — Aus den Bundesrathsverhandlungen. — Kleinere Mittheilungen. — Unfälle. — Eingegangene Drucksachen. — Stellenvermittlung. — Anzeigen.

## Bahnhof-Anlagen und -Projecte.

III.

### Nochmals die Basler Bahnhoffrage.

(Früherer Artikel. II. Band, Seite 25.)

Auszug aus der Beschreibung und Kostenberechnung von Hrn. Oberbaurath A. Thommen.  
Januar 1875.

Im Anschluss an den im Monat December des abgelaufenen Jahres vorgelegten ersten Theil des Gutachtens über Verlegung der Gesamtbahnhofanlage der schweiz. Centralbahn wie über Senkung des Personenbahnhofes, unter Beibehaltung des projectirten Güterbahnhofes auf dem Wolf, hat nun Hr. Oberbaurath Thommen, als dessen zweiten Theil einen in Maassstabe von 1:2000 der natürlichen Grösse ausgearbeiteten Situationsplan für einen Güterbahnhof auf den Gundeldinger-Dreispitzfeldern mit gleichzeitiger Umgestaltung des bestehenden Personenbahnhofes in eine Kopfstation der Regierung von Basel-Stadt vorgelegt, entsprechend der im erwähnten ersten Theile seines Gutachtens generell beschriebenen und durch Planskizze III angedeuteten Disposition.

Hr. Obergeringieur Thommen sagt hierüber im Allgemeinen:

„Ich darf wohl aussprechen, dass das mit dieser ersten Studie erreichte Resultat meine eigenen Erwartungen übertrifft, und vorausschicken, wie ich es Angesichts dieser Resultate der h. Behörde von Baselstadt nun ganz unumwunden empfehlen muss, mit dem Vollgewichte ihrer Autorität bei den schweiz. Bundesbehörden gegen die projectirte Anlage auf dem Wolf felde aufzutreten, und im Interesse der gesunden Entwicklung Basels ein, dem von mir vorgeschlagenen, ähnliches Ziel festzuhalten.“

Bei der Bearbeitung des vorliegenden Planes (siehe zur Orientirung unsern schematischen Plan in Nr. 3 der „Eisenbahn“) sind folgende Grundsätze streng durchgeführt:

a) Vollständige Trennung der Personen- von den Gütergeleisen. Zwischen denselben bestehen absolut keine Weichenverbindungen, jene ausgenommen, welche die Aus- und Einfahrtgeleise für die Güter- und Personenzüge an den äussersten Bahnhofsenden zum currenten Bahndoppel- resp. einfachen Geleise vereinigen. Inner-

halb dieser Vereinigungspunkte, welche für die Geleise der Centralbahn nach dem Ergebniss der weiter zu schildernden Studien bei diesem Projecte noch auf das linke Birsufer, für die Elsass-Lothringer-Bahn in die Nähe der Margarethenstrasse, für die Jurabahn wahrscheinlich in die Nähe von Ruchfeld zu liegen kommen, sind alle Bewegungen der Güterzüge und ihrer Locomotiven vollständig getrennt von jenen der Personenzüge. Der Vershubdienst führt die erstern auch nicht in die Nähe des Personenbahnhofes, Collisionen sind daher undenkbar.

b) Demzufolge sind auch selbstverständlich die verwerflichen Kreuzungen zweier verschiedener Bahnen im Niveau vermieden.

c) Für alle Dienstzweige sind die ausreichendsten Räumlichkeiten und Geleiseentwicklungen geschaffen: namentlich ist auch für den Maschinendienst in reichlicher Weise vorgesorgt.

Nachdem der Personenbahnhof sich an das bestehende Aufnahmsgebäude anschliesst, in einer Weise, welche dessen ganz unveränderte Beibehaltung gestattet, so mussten auch die Geleise des Personenbahnhofes ihr bisheriges Niveau mit der Höhengcote 118 Fuss behalten.

Für den an die Gundeldingerstrasse sich anschliessenden Maschinenbahnhof auf dem kleinen Margarethenfeld habe ich zur Ermässigung der Planirungsarbeiten die durchschnittliche Höhengcote mit 120 Fuss angenommen, 2 Fuss über dem Personenbahnhof, welche Niveaudifferenz bei der Länge der Geleiseverbindungen zwischen beiden Bahnhöfen ohne den geringsten Nachtheil, gegenüber dem noch höher situirten Güterbahnhof aber von Vortheil ist.

Der Güterbahnhof hat der Höhenlage des Terrains entsprechend die Cote 128 Fuss erhalten. Eine directe Geleiseverbindung desselben mit dem Personenbahnhof findet nicht statt: die Niveaudifferenz beider von 128 — 118 = 10 Fuss ist daher ganz irrelevant: ja sie ist insofern von Vortheil, als sie die Unterführung der Personengeleise unter den Gütergeleisen durch gegenüber dem Wolfprojecte ausserordentlich erleichtert, und mit Gefällen von 4—5 ‰ erreichen lässt — statt der beim Wolfprojecte unvermeidlichen 9—10 ‰, welche vom Directorium als Unzukömmlichkeit bezeichnet worden sind. —

Dagegen steht der Güterbahnhof mit dem Maschinenbahnhof in Verbindung und die zwischen beiden angenommene Niveaudifferenz von 8 Fuss wird durch eine 1600 Fuss lange zwischen den Hauptweichen eingelegte Steigung von 5 ‰ ausgeglichen, welche sich wahrscheinlich durch genauere Erhebungen noch ermässigen lassen wird.

Das Directorium der Centralbahn wird unzweifelhaft als einen wesentlichen Nachtheil des vorliegenden Projectes, weil deren sonst nicht mehr allzu viele zu finden sein werden, die Höhenlage desselben bezeichnen.

Es ist wahr, der Gundeldinger Güterbahnhof liegt mit der Cote 128 um 23 Fuss höher als der Wolfbahnhof (105 Fuss).

Für den Zustréifendienst ist das wohl um so gleichgültiger, als die Frachten beim Wolfprojecte nach der Anlage der Zufahrten in viel ungünstiger Weise erst um circa 18 Fuss unter die Schienen und dann wieder zwischen denselben hinauf transportirt werden müssten.

Aus diesen im Original absichtlich besonders ausführlich gehaltenen Erörterungen ergibt sich, dass die Höhenlage des Gundeldinger Bahnhofes einzig und allein die Güterzüge, die vom badischen Bahnhofe auf der Verbindungsbahn eintreffen, ungünstig beeinflusst, für allen andern Verkehr entweder ohne Nachtheile oder sogar vortheilhaft ist.

Da uns kein detaillirter Plan zur Veröffentlichung zu Gebote stand, müssen wir auf die Erörterung der allgemeinen Niveau- und Richtungsverhältnisse, sowie auf die Beschreibung