

Objektyp: **Miscellaneous**

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

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

Heft 10

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 12. März 1875.

No. 10.

„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 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 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: Bahnhof-Anlagen und -Projecte: Die Basler Bahnhoffrage. — Gotthardtunnel. — Oelgasbeleuchtung für Eisenbahnwagen. — Rapport mensuel Nr. 26 du Conseil fédéral suisse sur l'état des travaux de la ligne du St-Gothard au 31 janvier 1875. — Aus den Verhandlungen des schweiz. Bundesrathes. — Kleinere Mittheilungen. — Literatur. — Stellen-Vermittlung. — Recettes des chemins de fer suisses. — Literarische Uebersicht technischer Neuigkeiten. — Anzeigen.

Beilage: Project einer Gemüschhalle in Zürich. — Thesen über Stadterweiterungen.

Bahnhof-Anlagen und -Projecte.

Die Basler Bahnhoffrage.

Bericht des Kantons-Ingenieurs J. Merian über die Tieferlegung des Personen-Bahnhofs der Centralbahn in Basel, sowie der Verbindungsbahn nach St. Louis.

(Siehe den schematischen Uebersichtsplan der Basler Bahnhof-Projecte, welcher der Nr. 3, Band II. der „Eisenbahn“ beigegeben ist.)

Durch die beabsichtigte Hieherführung der Bötzbirg- und der Jurabahn und durch die ebenfalls im Laufe einiger Jahre von hier abgehende Wasserfallenbahn hat sich schon längst das Bedürfniss geltend gemacht, den hiesigen Bahnhof sowohl für den Personendienst, als auch hauptsächlich für den Güter- und Rangirdienst entsprechend zu vergrößern. Es hat deshalb die Centralbahngesellschaft nach verschiedenen Studien und nach Berufung von Experten die Anlage eines grossen Güter- und Rangirbahnhofs auf dem sogenannten Wolf, dem Felde zwischen der Mönchensteiner- und der St. Jakobstrasse, beschlossen und die Pläne hiefür im Laufe des verflossenen Herbstes dem hohen Bundesrathe vorgelegt und um deren Genehmigung nachgesucht. Die Regierung von Basel, über ihre Ansicht in Sachen dieser Bahnhofanlage angefragt, hat über dieselbe zwei Gutachten des Herrn Oberbaurath Thommen in Wien erhalten, in welchen dieser den Güterbahnhof auf dem Wolf als das beste Emplacement für denselben anerkennt, die bereits angeregte Frage einer Senkung des Bahnhofs und der Bahnstrecke zwischen Birsig und St. Louis zur Hebung der bestehenden Uebelstände auf dem Bahnhofe berührt und derselben bis zu einem gewissen Grade das Wort redet, aber hauptsächlich eine Verlegung des Güter- und Rangirbahnhofs auf das Gundoldingergeld und eine Umwandlung der bestehenden Personenzüge in eine Kopfstation befürwortet.

Die Uebelstände, welche für das Publikum aus der Anlage des St. Elisabethen-Bahnhofs und der Bahnstrecke zwischen Birsig und St. Louis entstanden, lassen sich hauptsächlich auf die unterbrochene Verbindung der beiden Gebiets-theile diess- und jenseits der Bahn zurückführen; der Bahnhof mit seiner Längenausdehnung von 4000 Fuss, die Bahnstrecke

gegen St. Louis, bis zur Mittlern Strasse ebenfalls 7000 Fuss lang, unterbrechen 15 Wegübergänge, von welchen nur vier einzige mittelst Brücken über oder unter der Bahn durchgeführt werden. Die übrigen 11 Uebergänge kreuzen die Bahn à Niveau und lassen sich zum grössten Theil nur schwer und mittelst ganz unschöner Anlagen durch Ueberfahrten oder Durchfahrten für das Publikum nutzbar machen. Der zu erstellende Bahnhof auf dem Wolf dagegen unterbricht keinerlei Communication; es kann höchstens gesagt werden, derselbenahme B a u t e r r a i n in Anspruch, welches für die Entwicklung der Stadt verloren gehe; aber auch diese Einwendung ist nur zum Theil begründet, indem nach allen Erfahrungen die Bauten in der Nähe eines Gottesackers, so lange noch anderes verfügbares Terrain gefunden werden kann, wie solches hier der Fall ist, nicht sehr gesucht werden, und bei der grossen Entfernung des Wolfes von dem Mittelpunkt der Stadt um so weniger Anziehungskraft ausüben werden. Durch die Anlage des Güter- und Rangirbahnhofs auf dem Wolf werden daher die öffentlichen Interessen nicht sehr benachtheiligt, wohl aber durch das Bestehenlassen des Personenbahnhofs und der Bahnstrecke bis St. Louis in ihrer jetzigen Gestalt; hier sind die Uebelstände so gross, dass Abhülfe dringend geboten ist; diese Abhülfe kann aber nur durch eine Verlegung, wie solche von Herrn Oberbaurath Thommen vorgeschlagen wird, oder mittelst künstlicher Durchfahrten an der Stelle der Niveau-Uebergänge, oder aber durch die bereits angeführte Senkung der Bahn und des Bahnhofs erlangt werden.

Da die Gutachten des Herrn Oberbaurath Thommen sich weitläufig über die gänzliche Verlegung aussprechen, so werde ich mich begnügen, meine Ansicht über die beiden andern Mittel zur Hebung der besagten Uebelstände darzulegen. Dass diese Uebelstände für die Niveau-Uebergänge am Bahnhofe, nämlich an der Bruderholzstrasse, an der Heumatt- und an der St. Margarethenstrasse in der That vorhanden sind, wird Niemand bestreiten wollen, welcher den Bahnhof auf diesen Strassen jemals passirt hat; ich glaube, dass hierüber jede weitere Beweisführung unnötig ist, und wenn auch durch die Anlage des Güter- und des Rangirbahnhofs diese Uebergänge etwas erleichtert werden, so wird dieses doch nicht in dem Grade geschehen, dass nicht jeweiligen Gefahr beim Passiren derselben vorhanden wäre. Auch für das Rangiren der Personenzüge werden Manöver nothwendig, und durch das Verstellen der Güterwaggons auf die Eilgutgeleise müssen ebenfalls die Weg-Uebergänge mehrfach gekreuzt werden. Zudem nimmt durch die fortwährend entstehenden Bauten auf dem St. Margarethenfelde die Benützung dieser Wegübergänge beständig zu, und was also durch die Einstellung des Rangirens der Güterzüge gewonnen wird, wird durch den vermehrten Verkehr wieder aufgewogen. Es ist unbestreitbar, dass diese drei Niveauübergänge mittelst Erstellung von Ueberfahrten und Durchfahrten dem Publikum für jede Zeit offen erhalten werden können, es lassen sich aber diese Constructionen nur mit Schwierigkeit anbringen und sie werden der Gegend keineswegs zur Zierde reichen. So bedingt die Ueberbrückung der Bruderholzstrasse die Höherlegung der Nauenstrasse, weil sonst die Zufahrtsstrasse zwischen Nauenstrasse und Eisenbahnbrücke mehr als die als Maximalsteigung angenommenen 6 % erhalten würde; die Durchfahrt der Heumattstrasse unterbricht das Niveau der Bahnhofstrasse in nicht eben schöner Weise und diejenige der St. Margarethenstrasse, für welche zwei Projecte ausgearbeitet wurden, bedingt einen Umweg, um von einer Bahnseite auf die andere zu gelangen. Immerhin sind diese Durchfahrten noch weitaus besser anzubringen als diejenigen auf der offenen Bahnstrecke zwischen Birsig und St. Louis; hier ist es vor Allem der Ringweg, welcher parallel zur Bahn läuft, der die ganze Anlage der Durchfahrt complicirt, indem durch dessen Abgrabung die Häuser, die demselben entlang erstellt sind oder noch erstellt werden sollen, ihre Zugänge verlieren, wesshalb diesem Ringweg entlang ein neuer Parallelweg auf der Höhe des natürlichen Terrains und auf die Länge der Abgrabung des Ringweges