Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 3

Sonstiges

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 22.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

DIE
EISENBAHN
Schweizerische Wochenschrift
für die Interessen des Eisenbahnwesens.

LE
CHEMIN DE FER
Journal hebdomadaire suisse
pour les intérêts des chemins de fer.

Bd. II. ZÜRICH, den 22. Januar 1875. No. 3.

„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.
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.
Preis der einzelnen Nummer 50 cts.

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.
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 Fussli & Co. à Zurich.
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. — Ueber Personenwagen für Tramway und Verwendung von Dampf zum Betrieb derselben. — Mémoire à l'appui de la demande de concession d'un tronçon de chemin de fer de La Sarraz à Echallens. — Mémoire à l'appui de la demande de concession du tronçon du chemin de fer du Jura situé sur le canton de Genève. — Kleinere Mittheilungen. — Unfälle. — Eisenpreise. — Stellenvermittlung. — Anzeigen. — Beilage: Bundesbeschluss betr. Verzollung von Eisenbahnmaterial. — Einige Erörterungen über das schweiz. Eisenbahnwesen. — Rapport mensuel Nr. 24 du Conseil fédéral suisse sur l'état des travaux de la ligne du St-Gotthard au 30 novembre 1874. — Eingegangene Drucksachen.

Bahnhof-Anlagen und -Projecte.

II.

Die Basler-Bahnhoffrage, 1874/1875.

(Hiezu die Beilage: Schematischer Uebersichtsplan der Basler-Bahnhofprojecte.)

In der Basler-Bahnhoffrage sind bis heute — ausser den Besprechungen in den Basler Zeitungen — folgende Druckschriften erschienen:

1) Gutachten des Herrn Oberbaurath A. Thommen über das Project eines neuen Güter- und Rangirbahnhofs der schweiz. Centralbahn in Basel. — Erstattet im Auftrage der Regierung von Basel-Stadt. October 1874.
2) Der neue Rangir- und Güterbahnhof der schweizerischen Centralbahn in Basel. — Eine Beleuchtung des Gutachtens des Herrn Oberbaurath A. Thommen. Basel 1874.
3) II. Gutachten des Herrn Oberbaurath A. Thommen über einen neuen Güter- und Rangirbahnhof der schweizerischen Centralbahn in Basel. — Erstattet im Auftrage der Regierung von Basel-Stadt im November und December 1874.
4) Gutachten des Herrn Nationalrath R. Brunner über die Unzulässigkeit der Niveau-Kreuzungen der schweizerischen Centralbahn mit den bestehenden öffentlichen Strassen in Basel. — Erstattet im Auftrage der Regierung von Basel-Stadt im November 1874.

In dem der heutigen Nummer der „Eisenbahn" beigelegten Plane finden sich die verschiedenen in obigen Schriften besprochenen Projecte nebst der gegenwärtig bestehenden Bahnhofanlage eingetragen.

Die Bahnhoffrage wurde angeregt auf Seite der schweizer. Centralbahn selbst durch die Zunahme sowohl des Platz-, als insbesondere des Transit-Güterverkehres. Derselbe betrug im Centralbahnhof in Centnern:

	1869	1870	1871	1872
Localverkehr:	1,353,000	1,508,000	1,774,000	1,859,000
Transitverkehr:	5,582,000	5,453,000	7,162,000	9,264,000

Diese in den Jahren 1871 und 1872 eingetretene ausserordentliche Transitvermehrung war vorzugsweise das Ergebniss der Uebernahme des Betriebes der Bahnen von Elsass-Lothringen durch die deutsche Reichsverwaltung, welche den Verkehr der untern Rheingegenden, Belgiens und Hollands in der Richtung nach und über Basel in bedeutenderem Umfange als bisher an sich zu ziehen vermochte. Allein nicht nur diese vermehrte Zufuhr der bestehenden Bahnen, sondern auch die bevorstehende Einmündung neuer Linien, der Jurabahn, der Wasserfallen- und der Bötzbergbahn, brachten die Bahnhoffrage in Fluss.

Auf der andern Seite wurden Klagen des Publikums laut. Aus den ältern Quartieren der Stadt und vom Centralbahnhofplatze aus führen nämlich drei Uebergänge à niveau in die neuen mit jedem Jahre mehr bevölkerten Quartiere jenseits der Bahnlinie. Auf diesem Terrain sind industrielle Etablissements erstanden, welche ausser dem Verkehre der Arbeiter auch einen starken Verkehr von Fuhrwerken veranlassen. Diese Fuhrwerke haben die Bahn — wenn sie zum Güterschuppen oder von diesem zum Etablissement gelangen wollen — theilweise, in der Communication mit der Stadt jedoch ganz zu passiren. Jenseits der Bahnlinie befinden sich: die neue grosse Actienbrauerei, eine Ziegelfabrik, eine Giesserei und Maschinenfabrik, eine Malzfabrik, dann eine Holzhandlung, Eisenhandlung, Weinhandlung u. s. w. Ausserdem haben sich ziemlich rasche Anfänge eines neuen Quartieres gebildet, das in allerkürzester Zeit vollständig ausgebaut würde, wenn die Uebergänge à niveau einmal gehoben sind. Diese drei Uebergänge werden nöthig durch die Margarethen-Strasse, die Heumatt-Strasse und die Bruderholz-Strasse. Sie werden uns als mit einer Menge von Inconvenienzen verbunden geschildert. Ein durchaus zuverlässiger Berichterstatter schreibt uns: „Sehr oft passirt es, dass, wenn man nach längerem Warten wegen Verstellung eines äussern Geleises endlich bis auf die Mitte des Bahnkörpers vorgedrungen ist, dort wieder ein Zug vorfährt, einzelne Wagen abstösst, wieder etwas vorwärts fährt, ohne jedoch den Uebergang frei zu machen, und von Neuem werden Wagen auf ein anderes Geleise ausrangirt und man wird so neuerdings zu einem Halte genöthigt." Es seien diese Strapazen bei ungünstiger Witterung nur um so unangenehmer, da die Uebergänge nicht gepflastert seien.

Unser Berichterstatter sagt ferner:

„Im Sommer gehen Morgens 10 Uhr 30 Min. und Nachmittags 2 Uhr 15 Min. Schnellzüge der S. C. B. hier ab oder sollten wenigstens um diese Zeit hier abgehen. Nun finden sich während der drei Sommermonate zu diesen Zügen stets sehr viele Passagiere ein und oft in solcher Zahl, dass die Verwaltung nie scheint auf so viel gerechnet zu haben und stets zu wenig Wagen in den Zug rangirt werden. Die Verwaltung hat einen ganz ausgesprochenen horror vacui und könnte es nicht verdauen, wenn einmal ein Wagen mit einem oder gar ein paar leeren Sitzen mitführe. Es werden also die Reisenden zusammengepfercht, — und wenn nur ein Theil placirt werden kann, wird die Locomotive abgesandt, noch einen Wagen zu holen. Dieser wird wieder gefüllt . . . . Während dieser ganzen Zeit muss vor der Barrière gewartet werden . . . . Ich spreche hier nicht vom Hörensagen, sondern als Einer, der nun seit 8 Jahren Tag für Tag diesen Uebelständen zugesehen, in deren Mitleidenschaft gezogen worden, und Wochen, ja Monate verlorner Wartezeit aufzuweisen hat." Wir fühlten uns verpflichtet, diese uns zugegangenen Beschwerden von Seite des Publikums möglichst ungeschminkt zu veröffentlichen.

Es handelt sich also in der Basler Bahnhoffrage für die Bahnverwaltung: um Adaptirung des Bahnhofes an den gewachsenen und noch wachsenden Verkehr, für das Publikum: um Entfernung der Uebergänge à niveau.

Die Centralbahn glaubt diesem Zwecke zu genügen durch Verlegung des Güter- und Rangirbahnhofes auf den „Wolf", wie der beiliegende Plan andeutet. Dabei war die Meinung, dass der Platzgüterdienst im jetzigen Bahnhofe zu verbleiben hätte. Hiezu bemerkte jedoch die Bahnverwaltung in einer Eingabe vom 7. Dec. 1872 an die Regierung, betreff das Wolfproject: