Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer

Herausgeber: A. Waldner

Band: 2/3 (1875)

Heft: 7

Titelseiten

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 — LE 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 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: Die Basler Bahnhoffrage. — Berathungen der zur Erhöhung der Sicherheit im Eisenbahnbetriebe zu ergreifenden Maassnahmen. (Fortsetzung.) — Nothbremsen-Signalpfeife. — 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 Gesammtbahnhofanlage 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 im 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. Oberingenieur 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 Wolffelde 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 strenge 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. Innerhalb 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 vollständigst getrennt von jenen der Personenzüge. Der Verschubdienst 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 Höhencote 118 Fuss behalten.

Für den an die Gundeldingerstrasse sich anschliessenden Maschinenbahnhof auf dem kleinen Margarethenfeld habe ich zur Ermässigung der Planirungsarbeiten die durchschnittliche Höhencote 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 Wolfproject 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 Zustreifdienst ist das wohl um so gleichgültiger, als die Frachten beim Wolfprojecte nach der Anlage der Zufahrten in viel ungünstigerer 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