

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 31/32 (1898)  
**Heft:** 23

**Artikel:** Schweizerische Eisenbahnen  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-20825>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 13.03.2025

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

der Sohle der Kiesfalle und kann durch einen Schieber wasserdicht abgeschlossen werden. Die Rohrleitung selbst besteht aus Flusseisenröhren mit 4, 5, 6, 7 und 8 mm Wandstärke. Sämtliche Abweichungen von der geraden Linie wurden durch schieb auf die Röhren genietete Flanschen bewerkstelligt. Grosse Schwierigkeiten bot die Zufuhr und besonders die Montage der Rohrleitung (Fig. 1 und 5), welche teils durch Schuttkegel und Lehmhalden verlegt wurde.

(Schluss folgt.)

### Schweizerische Eisenbahnen.

(Mit einer Tabelle auf Seite 182.)

Wir geben nachfolgend eine gedrängte Uebersicht der von den eidg. Räten in den drei letzten Sessionen vom 12. bis 23. April, 6. Juni bis 2. Juli und 24. Oktober bis 3. November gefassten Beschlüsse betreffend den Bau und Betrieb einer Anzahl schweizerischer Eisenbahnlinien:

#### 1. Konzessions-Erteilungen:

Hierüber giebt die tabellarische Zusammenstellung auf Seite 182 Auskunft.

#### 2. Konzessions-Aenderungen und Frist-Verlängerungen.

##### *Davos-Platz-Schatzalp.*

Die der Aktiengesellschaft Kurhaus Davos und dem Konsortium Stiffler und Genossen durch Bundesbeschluss vom 16. Dezember 1895 erteilte Konzession für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn von Davos-Platz nach der Schatzalp wird erneuert und ausschliesslich auf die Aktiengesellschaft Kurhaus Davos übertragen. Beschluss des Ständerats vom 12. April, des Nationalrats vom 15. April 1898. Frist für Einreichung der Vorlagen 18 Monate.

*Kleine Scheidegg-Lauberhorn.* Uebertragung der Konzession an Ing. X. Imfeld allein und Frist-Verlängerung bis 17. Juni 1900. Beschluss des Ständerats vom 14. April, des Nationalrats vom 15. April 1898.

*Stansstad-Engelberg.* Streichung der Worte: «nach amerikanischem System» (für die Personenwagen) in der Konzessions-Urkunde vom 10. Oktober 1890. Beschluss des Ständerats vom 12. April, des Nationalrats vom 15. April 1898.

*Solothurn-Münster.* Uebertragung der Konzession vom 9. Dezember 1889 auf das Initiativ-Komitee (Präsident: Herr Ammann W. Vigier in Solothurn) und Fristverlängerung bis zum 9. Dezember 1899. Beschluss des Ständerats vom 12. April, des Nationalrats vom 15. April 1898.

*Biel-Leubringen* (Drahtseilbahn). Aenderung der Taxen für Gepäck und Güter. Beschluss des Ständerats vom 12. April, des Nationalrats vom 15. April 1898.

*Brienz-Rothorn-Bahn.* Verlängerung der Frist für die Verzichtleistung auf die Konzession und Einstellung des Betriebes bis Ende 1900. Beschluss des Ständerats vom 14. April, des Nationalrats vom 15. April 1898.

*Murten-Freiburg.* Aenderung des Sitzes: *Freiburg* an Stelle von Murten in der Konzessions-Urkunde vom 21. Dezember 1888 für diese normalspurige Nebenbahn. Beschluss des Ständerats vom 14. April, des Nationalrats vom 15. April 1898.

*Lausanne-Signal-Sauvablin.* Erneuerung der Konzession für eine Drahtseilbahn von Lausanne nach dem Signal im Gehölze von Sauvablin mit einigen Frist-Aenderungen. Beschluss des Ständerats vom 29. Juni, des Nationalrats vom 1. Juli 1898.

*Centrale Zürichbergbahn.* Erteilung der Konzession zur Anfügung eines 150 m langen Stückes an den Endpunkt der bestehenden elektrischen Strassenbahn in der Universitäts-Strasse bis zur Einmündung des Geissbergweges. Fristen: 6 Monate für die Einreichung der technischen Vorlagen, 2 Monate für die Erdarbeiten und 1 Monat für die Eröffnung. Beschluss des Ständerats vom 26. Oktober, des Nationalrats vom 29. Oktober 1898.

*Elektrische Strassenbahnen im Kanton Zug.* Uebertragung der Konzessionen für die elektrischen Strassenbahnen von Zug nach Baar, von

Zug nach Cham und von Zug nach Oberägeri ev. mit Abzweigungen von Baar nach Moosrunk und Menzingen an die HH. Dr. Du Riche-Preller, Ing. in Zürich und Brown Boveri & Cie. in Baden. Beschluss des Ständerats vom 2. November, des Nationalrats vom 2. November 1898.

*Zürich-Dietikon und Schlieren-Weiningen.* Uebertragung der Konzession an die HH. Dr. Du Riche-Preller, Ing. in Zürich und Brown Boveri & Cie. in Baden. Beschluss des Ständerats vom 2. November, des Nationalrats vom 2. November 1898.

*Bündnerische Schmalspurbahnen.* Uebertragung der Konzessionen für die Linien Filisur-Samaden (Albula-Bahn), Thusis-Filisur, Reichenau-Ilanz und Ilanz-Disentis an die Gesellschaft der Rhätischen Bahn in Chur und Verlängerung der Fristen bis 30. Juni 1900. Beschluss des Ständerats vom 26. Oktober, des Nationalrats vom 29. Oktober 1898.

*Bevers-Cinuskel.* Uebertragung der Konzession für das Teilstück

Bevers-Cinuskel der Schmalspurbahn Davos-Samaden an die Gesellschaft der Rhätischen Bahn in Chur und Verlängerung der Frist bis zum 30. Juni 1900. Beschluss des Ständerats vom 26. Oktober, des Nationalrats vom 29. Oktober 1898.

*Wattwyl- oder Ebnet-Kappel-Rapperswil.* Erneuerung der Konzession mit der Massgabe, dass die Frist von 24 Monaten zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen vom 28. Juni 1898 gerechnet werde. Beschluss des Ständerats vom 2. November, des Nationalrats vom 2. November 1898.

#### 3. Konzessions-Verweigerungen.

*Spiez-Gemmi-Leuk.* Beschluss, auf ein Konzessions-Gesuch für eine elektrische Eisenbahn von Spiez über die

Gemmi nach Leuk nicht einzutreten. Beschluss des Ständerats vom 29. Juni, des Nationalrats vom 1. Juli 1898.

*Weggis-Staffelhöhe.* Verweigerung der Konzession für eine Zahnradbahn von Weggis nach Staffelhöhe. Beschluss des Ständerats vom 27. Juni, des Nationalrats vom 1. Juli 1898.

#### 4. Betriebs-Aenderungen.

*Traversthal-Regionalbahn.* Betriebs-Uebernahme durch die Jura-Simplon-Bahn. Beschluss des Ständerats vom 12. April, des Nationalrats vom 15. April 1898.

*Neuchâtel-Cortailod-Boudry.* Betriebsübernahme durch die Neuenburger Jura-Bahn. Beschluss des Ständerats vom 22. April, des Nationalrats vom 22. April 1898.

*Toggenburger-Bahn.* Genehmigung der mit der V. S. B. getroffenen Vereinbarung vom 12. Dezember 1896 über den Betrieb der Toggenburgerbahn. Beschluss des Ständerats vom 17. Dezember 1897, des Nationalrats vom 15. April 1898.

*Murten-Freiburg.* Genehmigung des am 28. Juni 1898 abgeschlossenen Vertrages, betreffend die Uebernahme des Betriebes durch die Jura-Simplon-Bahn. Beschluss des Ständerats vom 26. Oktober, des Nationalrats vom 29. Oktober 1898.

*Burgdorf-Thun-Bahn.* Genehmigung des am 28. Januar/17. Februar 1898 abgeschlossenen Vertrages, betreffend die Uebernahme des Betriebes durch die Emmenthal-Bahn. Beschluss des Ständerats vom 26. Oktober, des Nationalrats vom 29. Oktober 1898.

### Miscellanea.

**Die Rheinübergänge des Julius Caesar.** Die in der Wiedergabe des Mehrrens'schen Vortrages «Der Brückenbau sonst und jetzt» angeführten beiden hölzernen Jochbrücken, auf denen Caesar in den Jahren 55 und 53 v. Chr. mit seinen Legionen über den Rhein zog, waren in der letzten Generalversammlung des Vereins von Altertumsfreunden im Rheinlande zu Bonn Gegenstand interessanter Erörterungen. Geh. Regierungsrat Dr. *Nissen*, Professor der alten Geschichte an der Universität Bonn,

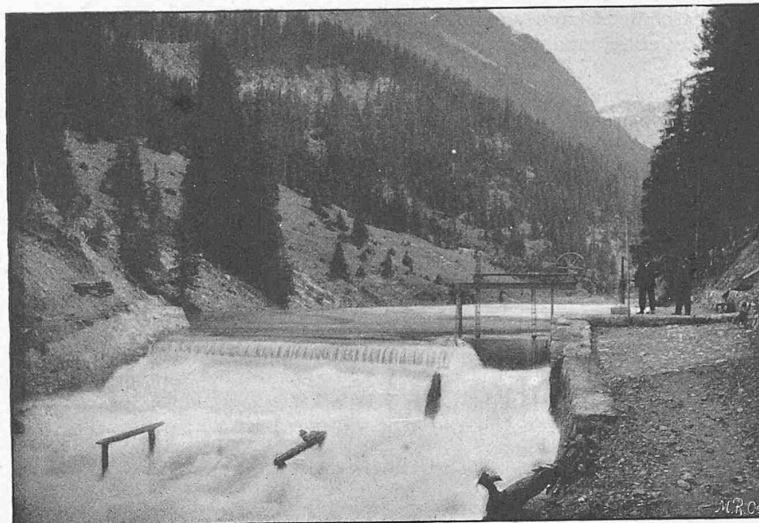


Fig. 6. Stauwehr.

## Zusammenstellung der von den eid. Räten im laufenden Jahre erteilten Eisenbahn-Konzessionen.

| Linie  | Konzessionäre,<br>zu Händen einer zu<br>bildenden<br>Aktien-Gesellschaft | Sitz       | Länge<br>der<br>Bahn<br>m | Maximal-<br>Steigung<br>‰ | Minimal-<br>Radius<br>m | Bau-<br>kosten<br>Fr. | Frist für<br>Finanz-Aus-<br>weis und<br>techn. Vor-<br>lagen:<br>Monate<br>nach d. Kon-<br>zessions-<br>erteilung | Beginn der<br>Erd-<br>arbeiten:<br>Monate<br>nach der<br>Plangeneh-<br>migung | Vollendung:<br>Jahre<br>nach Beginn<br>der Erd-<br>arbeiten | Konzessions-<br>erteilung vom |                   | Bemerkungen:   |
|--|--|------------|---------------------------|---------------------------|-------------------------|-----------------------|---|---|---|-------------------------------|-------------------|--|
|  |  |            |                           |                           |                         |                       |   |   |   | Stände-Rat                    | Nat.-Rat          |  |
| Montreux-Montbovon   | Gebr. Dufour in «Les<br>Avants» u. Gen.                                  | Montreux   | 21780                     | 80                        | 35                      | 3 000 000             | 24  | 6   | 3   | 1898<br>15. April             | 1898<br>16. April | Meterspurige elektr. Adhäsionsbahn mit teilweiser Benutzung bestehender od. projekt. Strassen                  |
| Nyon-St. Cergue  | Friedr. Bercioux, Arch.  | St. Cergue | 15500                     | 70                        | 20                      | 750 000               | 24  | 6   | 1   | 15. »                         | 16. »             | Strassenbahn von 80 cm Spurweite. Betriebs-System noch nicht bestimmt  |
| St. Gallen-Romanshorn  | Gemeindammann Müller<br>u. Gen.  | St. Gallen | 22500                     | 16,4                      | 280                     | 5 100 000             | 18  | 6   | 2   | 14. »                         | 15. »             | Normalspur. Adhäsionsbahn mit Dampftrieb   |
| Forchbahn (Zürich-<br>Tiefenbr.-Bubikon)   | Baumgartner in Egg<br>u. Wolfer in Maur                                  | Zürich     | 26350                     | 35                        | 160                     | 2 898 500             | 24  | 6   | 2   | 14. »                         | 15. »             | Normalspur. Adhäsionsbahn mit Dampftrieb   |
| Brunnen-Morschach  | Gemeinder. v. Morschach  | Brunnen    | ?                         | ?                         | ?                       | ?                     | 18  | 6   | 1 1/2   | 20. Juni                      | 1. Juli           | Schmalspur. Zahnr.-Bahn  |
| Meiringen-Susten-<br>Wassen  | Bucher-Durrer in Kerns<br>u. Flotron in Meiringen                        | Meiringen  | 42400                     | 100                       | 60                      | 6 953 600             | 36  | 6   | 3   | 27. »                         | 1. »              | Meterspurige elektrische Adhäsionsbahn   |
| Wattenwyl-Wimmis, ev.<br>Spiez (Stockenthalbahn)                                   | G. Lenz u. F. Winzenried<br>in Bern                                      | Bern       | 18550                     | 25                        | 300                     | 1 650 000             | 36  | ?   | ?   | 27. »                         | 1. »              | Normalspur. Adhäsionsbahn mit Dampf- event. elektr. Betrieb  |
| Vevey-Chexbres   | Eugen Paschoud u. Gen.<br>in Vevey                                       | Vevey      | 7000                      | 37                        | 260                     | 2 200 000             | 24  | 6   | 2   | 27. »                         | 1. »              | Normalspur. Adhäsionsbahn mit Dampf- event. elektr. Betrieb  |
| Schwyz-Seewen, Schwyz-<br>Brunnen  | Anton von Hettlingen u.<br>Gen. in Schwyz                                | Schwyz     | ?                         | ?                         | ?                       | ?                     | 24  | 6   | 12  | 27. »                         | 1. »              | Meterspur. Strassen-Adhäsionsbahn mit elektr. Betrieb  |
| Laupen-Neuenegg-Flam-<br>matt (ev. Laupen-Thö-<br>rishaus u. Laupen-Güm-<br>menen) | Einwohnergemeinden v.<br>Laupen, Neuenegg und<br>Dicki                   | Laupen     | 7000                      | 30                        | 150                     | 554 500               | 12  | 6   | 1 1/2   | 27. »                         | 1. »              | Normalspur. Adhäsionsbahn m. Dampf- event. elektr. Betr. (Die Zahlen gelten nur für Laupen-Flammatt.)          |
| Ebnat-Nesslau  | Gemeindeammann Kuhn<br>u. Gen. in Nesslau                                | Nesslau    | 8500                      | 30                        | 200                     | 2 000 000             | 18  | 6   | 1 1/2   | 27. »                         | 1. »              | Normalspur. Adhäsionsbahn  |
| Zürich-Oberstrass (Uni-<br>versitätsstrasse-Untere<br>Germaniastrasse              | A. Grether & Cie. in<br>Zürich   | Zürich     | ?                         | ?                         | ?                       | ?                     | 12  | 6   | 1 1/2   | 29. »                         | 1. »              | Meterspur. elektr. Drahtseilbahn   |
| Rifflalp-Bahn  | A. Seiler & Cie. in Zermatt  | Zermatt    | 500                       | 50                        | 40                      | 53 000                | 2   | 2   | 1   | 27. »                         | 1. »              | Elektr. Adhäsionsbahn v. 80 cm Spurweite   |
| Lausanner Strassen-<br>bahnen  | Tramway-Gesellschaft in<br>Lausanne                                      | Lausanne   | 3250                      | ?                         | ?                       | ?                     | 18  | ?   | ?   | 27. »                         | 1. »              | Erweiterung des Netzes durch drei elektrische Strassenbahnlinien   |
| Aarau-Menziken<br>(Wynenthalbahn)  | Dr. Du Riche-Preller u.<br>Gen. in Zürich                                | Aarau      | 22100                     | 40                        | 30                      | 1 600 000             | 18  | 6   | 1 1/2   | 29. »                         | 1. »              | Meterspurige elektrische Adhäsionsbahn mit Benutzung der bestehenden Strassen                                  |
| Chillon-Villeneuve   | A. Dupraz und Gen. in<br>Vevey   | ?          | 1970                      | 40                        | 50                      | 80 000                | 12  | 6   | 1 1/2   | 29. »                         | 1. »              | Meterspurige Adhäsions-Strassenbahn mit elektr. Betrieb. Forts. d. elektr. Strassenbahn Vevey-Montreux-Chillon |
| Wetzikon-Meilen  | Eisenbahnkomitee<br>Wetzikon-Meilen                                      | Zürich     | 21000                     | 74                        | 25                      | 1 800 000             | 18  | 6   | 2   | 26. Okt.                      | 29. Okt.          | Meterspurige elektrische Strassen-Adhäs.-Bahn  |
| Waldhaus-Dolder  | Dolderbahn-Aktien-<br>gesellschaft                                       | Zürich     | ?                         | ?                         | ?                       | ?                     | 12  | 6   | 1 1/2   | 26. »                         | 29. »             | Meterspurige elektrische Strassenbahn  |
| Gampel-Hohentenn   | Ed. von Waldkirch, Adv.<br>in Bern                                       | Gampel     | 2800                      | 250                       | 100                     | 451 000               | 36  | 6   | 2   | 26. »                         | 29. »             | Meterspurige gemischte Adhäs.- u. Zahnradbahn  |
| Saignelégier-Glovelier   | Boéchat und Gouvernon<br>in Delsberg                                     | Delsberg   | 22000                     | 29                        | 200                     | 2 640 000             | 24  | 6   | 2 1/2   | 26. »                         | 29. »             | Normalspur. Adhäsionsbahn mit Dampftrieb   |
| Aigle-Sepey  | Dubuis und de Vallière<br>in Lausanne                                    | Aigle      | ?                         | 80                        | 25                      | 800 000               | 18  | 6   | 3   | 2. Nov.                       | 2. Nov.           | Meterspurige elektrische Adhäsions-Bahn unter teilweiser Benutzung der Strasse                                 |
| Sepey-Leysin-Feydey  | Dubuis und de Vallière<br>in Lausanne                                    | »          | 5125                      | 80                        | 75                      | 420 000               |   |   |   |                               |                   |  |

Systeme zur Verfügung, von denen besonders die Methode mit Doppelkollektor und die sogenannte Gruppenschaltung der Accumulatorenbatteie erörtert werden. Von den in der bisherigen Praxis gebräuchlichen Motor-Systemen, Hauptstrom- und Nebenschluss-Motor, verdient nach Ansicht des Vortragenden für automobile Zwecke ersterer den Vorzug und es haben auch die meisten Konstrukteure denselben angewendet. Die finanzielle Seite des Automobilismus besprechend, gelangte Ingenieur Egger an der Hand einer vergleichenden Kostenaufstellung zwischen dem elektrischen und animalischen Betriebe (Mietwagen) unter Annahme einer täglichen

Leistung von 60 km zu dem Resultate, dass den jährlichen Kosten eines Mietwagens — etwa 2700 fl. — beim elektrischen Betriebe bloss rd. 3200 fl. gegenüberstehen, wobei im Grossunternehmen bedeutend günstigere Ziffern zu erreichen sind und zu erwarten steht, dass die herabgeminderten Kosten die Verwendung der Automobile auch als Mietwagen ermöglichen werden. Im weiteren die Ergebnisse der Versuchsfahrten besprechend, welche in Wien mit dem ersten, von der Firma Lohner gemeinsam mit der Vereinigten Elektrizitäts-Aktien-Gesellschaft Wien-Budapest hergestellten, elektrischen Coupéwagen kürzlich unternommen wurden, giebt der Vortragende in seinem