

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 41/42 (1903)
Heft: 18

Inhaltsverzeichnis

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: 06.02.2025

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

INHALT: Die Lokalbahn Erlenbach-Zweisimmen. — Doppelvilla in der Bellariastrasse in Zürich. — Miscellanea: Neue Festhalle in Mannheim. Neue elektr. Zentrale in London. Neubau der mittleren Rheinbrücke in Basel. S. B. B. Bau von Eisenbahnwagen und Lokomotiven in den Ver. Staaten von N.-Amerika i. J. 1902. Funkentelegraphie für den Privatverkehr. Schützenhaus in Bremgarten. Neuer Wellenbrecher für den Haven von Galveston. Flussbau-Laboratorium der techn. Hochschule in Karlsruhe. Ausgestaltung

der Minoritenkirche in Wien. Neues Schulhaus in Veltheim. Nonnenbrücke in Bamberg. V. internationale Kunstausstellung in Venedig. Neues Rathaus in Bozen. — Konkurrenzen: Aufnahmegebäude im Bahnhof Basel. Neues Kunsthaus in Zürich. Zentralschulhaus der Gemeinde Reinach. — Literatur: Grundriss der Wildbachverbauung. Eingegangene literarische Neuigkeiten. — Vereinsnachrichten: Zürcher Ingenieur- u. Architekten-Verein. Gesellschaft ehemaliger Studierender.

Die Lokalbahn Erlenbach-Zweisimmen.

Von Ingenieur K. Becker.

Der lang gehegte Wunsch der Kantone Bern und Waadt, sowie der beteiligten Talschaften, eine direkte Verbindung der auf ihrem Gebiete liegenden Zentren des schweizerischen Fremdenverkehrs durch das Simmental und das Pays-d'Enhaut zu schaffen, geht nunmehr, nach dem erfolgten Ausbau der normalspurigen Lokalbahn von Spiez über Erlenbach nach Zweisimmen und dem bereits begonnenen Bau der Schmalspurbahn von Zweisimmen über Montbovon nach Montreux, seiner Erfüllung entgegen.

Genf u. s. w. Ein weiterer Zuwachs an Reisenden wird mit der Eröffnung der Simplonroute eintreten, durch welche die reichen französischen und italienischen Hinterländer dem Genfersee näher gerückt werden.

Mit dem Vorteil einer nennenswerten Wegkürzung von Interlaken nach Montreux gegenüber der Route Bern-Lausanne, nämlich auf 110 Kilometer gegenüber 182, wird die direkte Verbindung über Zweisimmen-Montbovon die Vorteile einer reizvollen, abwechslungsreichen Fahrt durch herrliche Alpentäler bieten. Es ist daher begreiflich, wenn die gutbevölkerten und wohlhabenden Täler: das Simmental, das Saanenland, das Pays-d'Enhaut und die Greyerzer Landschaft in Erkenntnis dieser Vorteile schon seit vielen



Mit Bewilligung der schweiz. Landestopographie reproduziert.

Ätzung von Meisenbach, Riffarth & Cie. in München.

Abb. 1. Uebersichtskarte. — Masstab 1 : 125 000.

In der vor zwei Jahren in der Schweiz. Bauzeitung erschienenen Abhandlung über die Montreux-Berner-Oberland-Bahn (siehe Bd. XXXVIII S. 224) ist auf die unbestreitbare Bedeutung dieser Linie hingewiesen und sind die verschiedenen Verkehrsrichtungen und Mittelpunkte des Fremdenverkehrs aufgezählt, welchen die neue Bahn zu dienen berufen ist. Wir wiederholen, dass hier hauptsächlich der Vierwaldstättersee mit Luzern, das Berner Oberland mit Interlaken und der obere Genfersee mit Montreux in Betracht kommen. Auf der einen Seite das Einzugsgebiet des Berner Oberlandes mit Thuner- und Brienersee, gespeist durch die Verkehrswege Bern-Thun und Luzern-Brünig, auf der andern Seite die ausgedehnten Gestade des Lemans mit den Zuzügen aus dem Wallis, aus Chamoni-

Jahren eine Verbindung erstrebten, umso mehr als diese Täler einen ansehnlichen Lokalverkehr und eine bedeutende Ausfuhr der berühmten Simmentaler Viehrassen aufweisen.

So lange aber den vielfach studierten Projekten eine genügende Unterstützung durch die beteiligten Kantone fehlte, waren sie, in Anbetracht ihrer bedeutenden Baukosten, nicht lebensfähig. So musste das Projekt der siebziger Jahre, nach dem Thun mit Bulle über das Simmental durch eine normalspurige Bahnlinie hätte verbunden werden sollen, fallen gelassen werden. Das Projekt Thun-Vevey entsprach, als Schmalspurbahn nicht den Wünschen des Simmentals, das gerade mit Rücksicht auf seinen Viehhandel die Vorteile der Normalspur nicht aufgeben wollte, und als nach der Vollendung der Thunerseebahn das untere