

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 45/46 (1905)
Heft: 22

Artikel: Die Schweizer. Eisenbahnen im Jahre 1904
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-25443>

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: 12.05.2025

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

Geschoss über Fensterbankhöhe zwischen den Sandsteingewänden mit Sgraffitomaleien belebt. Ein flaches, weit ausladendes Dach mit braunen Falzziegeln eingedeckt und mit braun lasierten, bunt behandelten Sparren schliesst das lebhaft gruppierte Gebäude wirkungsvoll ab.

Die Villa ist mit Gas und elektrischem Licht, mit einer Warmwasserheizung, mit Gas-Cheminées und einer Warmwasserversorgung ausgestattet. Eine reichere Ausbildung mit Hartholztafer und teilweise aufgetragenen Stuckdecken erhielten Salon-, Speise-, Wohn- und Herrenzimmer, sowie die Halle, von der wir in Abbildung 11 eine Ansicht beifügen.

Das nördlich der Villa gelegene Stallgebäude, dessen oberes Geschoss in Fachwerk mit braun gestrichenen Blindriegeln erstellt wurde, enthält ausser der geräumigen Kutscherwohnung eine Stallung für drei Pferde, eine Wagenremise sowie die zugehörigen Wirtschaftsräume. Die Anlage eines flachen Daches war durch die Lage des Gebäudes an der Grenze des Grundstückes und durch die daraus entstehenden Rücksichten auf die Nachbarn geboten.

Die Schweizer. Eisenbahnen im Jahre 1904.¹⁾

(Fortsetzung.)

Neue Bahnlinien. Während des Berichtsjahres befanden sich 24 Bahnlinien und Bahnstrecken im Bau (im Vorjahr 25). Davon wurden die folgenden sechs Linien neu in Angriff genommen:

Bern-Schwarzenburg. — Locarno-Ponte-brola-Bignasco. — Schaffhausen-Schleitheim. — Sernftalbahn. — Brunnen-Morschach. — Locarno-Madonna del Sasso.

Im Stadium der Projektprüfung befanden sich am Ende des Berichtsjahres folgende Linien oder Bahnstrecken:

Samaden-Campocologno (Berninabahn). — Martigny Ville-Martigny Bourg (Teilstrecke der Martigny-Châtelard Bahn). — Aigle-Ollon-Monthey. — Bellinzona-Mesocco. — Reinach-Münster. — Basler Strassenbahnen: Fortsetzung der Linie Barfüsserplatz-Kantonsgrenze nach Allschwil. — Bodensee-Toggenburg-Bahn (Romanshorn-St. Gallen-Wattwil).

Die einzelnen Baulinien gaben zu folgenden Bemerkungen Anlass:

Simplondurchstich. Seit dem 1. Januar 1904 steht der Durchstich des Simplons unter der Leitung der schweizerischen Bundesbahnen, welche dieselbe der Direktion des I. Kreises übertragen haben. Die Quartal- und Monatsberichte über den Gang der Arbeiten usw. sind in üblicher Weise mitgeteilt worden.²⁾

Auf der Nordseite wurde am Stollenvortrieb nicht ganz zwei Monate,

¹⁾ Aus dem Geschäftsbericht des eidg. Eisenbahndepartements.

²⁾ Wir verweisen auf unsere regelmässigen Auszüge aus diesen Monats- und Vierteljahrberichten, sowie auf unsere sonstige Berichterstattung über den Baufortschritt, und übergehen deshalb die bezüglich ausführlichen Darlegungen des Geschäftsberichtes.

Zürcher Villen.

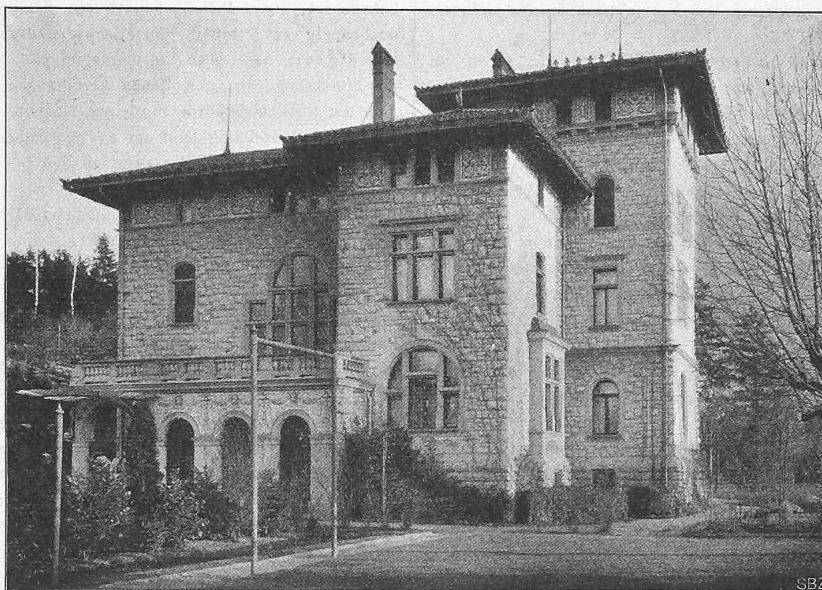


Abb. 9. Villa Hagmann an der Zollikerstrasse (Nr. 117) in Zürich V.
Erbaut von Architekt Conrad von Murald in Zürich.

auf der Südseite etwas über acht Monate gearbeitet; es entspricht dies auf beiden Angriffspunkten einer normalen Arbeitszeit von rund 160 Tagen und einer mittlern Tagesleistung von 10 m wie in den beiden Vorjahren, Maximum auf der Nordseite 5,19 m (im Mai), auf der Südseite 6,70 m (im Juli).

Entsprechend der durch den Nachtragsvertrag vom 9. Oktober 1903

festgesetzten Vollendungsfrist hätte der Durchschlag des Tunnels Ende Oktober 1904 stattfinden sollen. Da aber der Jahresfortschritt, welcher im Jahr 1903 noch 3563 m betrug, im Jahr 1904 auf 1665 m herabsank, so konnte jener Termin nicht eingehalten werden.

Mittlerweile ist jedoch der Durchschlag des Richtstollens erfolgt und zwar am 24. Februar 1905, morgens 7 Uhr 20. Das Nähere hierüber wird der Bericht über das laufende Geschäftsjahr zu enthalten haben.

Die gesamten Bauausgaben für die Strecke Brig-Iselle stellen sich bis 31. Dezember 1904 auf 59 032 982 Fr.

Die Bauunternehmung liess sich auch im Berichtsjahr die Wohlfahrt ihrer Arbeiter angelegen sein; der Gesundheitszustand der

letztern war ein vorzüglicher. Die von 500 italienischen Arbeitern durch die Postbureau Brig und Naters nach Italien geschickten Geldsummen bzw. Ersparnisse beliefen sich im Durchschnitt monatlich auf 22 000 Fr.

Mit der Generaldirektion der Bundesbahnen und der Bauunternehmung hat sich das Eisenbahndepartement über die Verteilung einer Medaille zur Erinnerung an den Durchstich des Simplons verständigt, und den zu diesem Behufe nötigen Nachtragskredit von 3000 Fr. beim Bunde erwirkt.

Internationaler Bahnhof Domodossola. Die definitiven Bauprojekte für diesen Bahnhof wurden dem Eisenbahndepartement am 26. April durch die Bundesbahnen vorgelegt. Die Prüfung derselben durch die interessierten

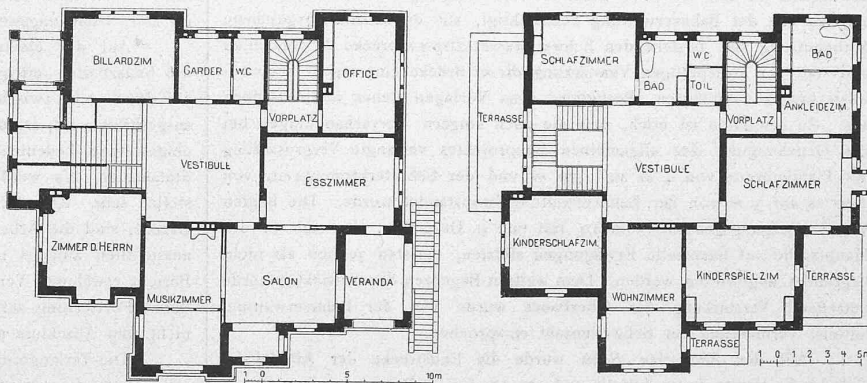


Abb. 10. Grundrisse vom Erdgeschoss und ersten Obergeschoss der Villa Hagmann. — 1 : 400.

schweizerischen Verwaltungen gab Anlass zu einigen Aenderungsbegehren, welchen bei der Ausführung Rechnung getragen wurde.

Die italienischen Zufahrtslinien zum Simplon: Iselle-Domodossola und Domo-Arona sind fertig erstellt; die Linie Arona-Santhia ist von Borgomanero bis Santhia ebenfalls ausgeführt, während die Vollendung der Sektion Arona-Borgomanero durch ausserordentliche Bauschwierigkeiten verzögert wurde.

Auf der *Rickenbahn* wurde in der Hauptsache nur am Hauptobjekt, dem 8604 m langen Rickentunnel, gearbeitet. Das im Vorjahre pendent gebliebene allgemeine Bauprojekt der offenen Strecken, von km 0,200 bis km 4,290 auf der Südseite und von km 12,894 bis km 13,400 auf der

Nordseite des Tunnels, konnte indessen am 14. April genehmigt werden. Ueber den Tunnelbau hat die Generaldirektion der Bundesbahnen seit Februar 1904 Monatsbulletins vorgelegt. (Wir haben regelmässig Auszüge über den Stand und Fortschritt der Arbeiten veröffentlicht, auf die hier verwiesen sei.)

Die normalspurige Nebenbahn *Vevey-Chexbres*, die schon im Vorjahre bis an die beidseitigen Anschlüsse in Vevey und Chexbres fertig erstellt war, konnte am 2. Mai dem Betrieb übergeben werden und am 21. des nämlichen Monats folgte die Eröffnung der Normalspurbahn *Saignelégier-Glovelier*.

Die *Sensetalbahn* (Flamatt-Laupen-Gümmenen) ist, wie schon im letztjährigen Bericht bemerkt wurde, seit dem 23. Januar im Betrieb.

Auf der *Solothurn-Münsterbahn* (Weissensteinbahn) sind die Arbeiten am 3653 m langen Weissensteintunnel in vollem Gange. Der südliche Voreinschnitt dieses Tunnels wurde am 16. November 1903 in Angriff genommen und am 28. Dezember 1903 begann daselbst der Vortrieb des Sohlenstollens mittelst Handbohrung. Wegen des einseitigen Gefälles von 18 ‰ und mit Rücksicht auf die Natur des zu durchfahrenden Gebirges soll die Tunnelbohrung fast ausschliesslich von der Südseite aus betrieben werden. Von der Nordseite wird über die horizontale Strecke von 165 m hinaus kaum mehr als der Stollen vorgetrieben werden. Mit der Bohrarbeit wurde hier im August begonnen.¹⁾

Nach dem Bauprogramm wäre der Stollendurchschlag auf Anfang Juni 1906, die Fertigstellung des Tunnels auf Anfang Dezember 1906 zu erwarten.

Die ausserhalb des Tunnels ausgeführten Arbeiten beschränken sich auf die Erstellung des Bahnkörpers zwischen dem Südportal und der Station Oberdorf, sowie des Aufnahmegebäudes und Güterschuppens auf dieser Station. Unerledigt ist noch die Frage des Anschlusses an die Stationen Alt-Solothurn und Münster der Bundesbahnen. Ausserdem ist zu erwähnen, dass die Bahnverwaltung noch die Möglichkeit der Einführung des elektrischen Betriebes näher studiert.

Die normalspurige Nebenbahn *Nyon-Crassier* hätte schon im November, d. h. ein Jahr nach dem Beginn der Erdarbeiten, eröffnet werden können. Da aber der Bau der französischen Anschlussstrecke Crassier-Divonne damals erst begonnen wurde und der Winterbetrieb auf der kurzen schweizerischen Sackbahn keine günstigen Ergebnisse vorausschen liess, so stellte die Bahnverwaltung das Gesuch um Verschiebung der Betriebseröffnung. Diesem Gesuche entsprechend verlängerte das Eisenbahndepartement mit Beschluss vom 30. November die in der Konzession angesetzte Frist zur Vollendung und Inbetriebsetzung der Linie bis zum 1. Mai 1905.

Von der neu hinzugekommenen normalspurigen Nebenbahn *Bern-Schwarzenburg* wurde das allgemeine Bauprojekt der 6400 m langen Endstrecke oberhalb der Schwarzwasserbrücke am 15. Juli genehmigt, und am 2. September nahmen die Bauarbeiten daselbst ihren Anfang. Das Tracé der untern Strecke ist noch nicht definitiv festgelegt; auch wurde nachträglich von der Bahnverwaltung beabsichtigt, auf die bisher vorgesehene Mitbenutzung der bestehenden Schwarzwasser-Strassenbrücke zu verzichten und statt der kostspieligen Verstärkung dieser Brücke eine eigene Schwarzwasserbrücke auszuführen. Bezügliche neue Vorlagen stehen indessen noch aus. Zu erwähnen ist noch, dass die nach längern Vorverhandlungen bei der Genehmigung des allgemeinen Bauprojektes verlangte Vergrösserung der Planumbreite von 4 m auf 4,20 m und der Schotterkronenbreite von 2,80 m auf 3 m von der Bahnverwaltung beanstandet wurde. Die beiden Wiedererwägungsgesuche vom 19. Juli und 9. Dezember, die sich in der Hauptsache auf finanzielle Erwägungen stützten, mussten jedoch als nicht begründet abgewiesen werden. Dem weitem Begehren der Aufsichtsbehörde betreffend Verstärkung des Oberbaues wurde von der Bahnverwaltung mittelst Vermehrung der Schwellenzahl entsprochen.

Auf der *Rhätischen Bahn* wurde die Endstrecke der Albulabahn Celerina-St. Moritz fertig erstellt und am 10. Juli in Betrieb gesetzt.

Von der elektrischen Schmalspurbahn *Châtel-Bulle-Montbovon*, deren Endstrecken Châtel-Vuadens und Montbovon-La Tour de Trême am 23. Juli 1903 eröffnet worden waren, konnte endlich auch die Zwischenstrecke auf dem Gebiet der Gemeinden Bulle und La Tour de Trême gebaut und dem Betrieb übergeben werden. Die Eröffnung der Teilstrecke Vuadens-Bulle erfolgte am 14. Juli, diejenige des provisorischen Bahnhofes in Bulle und der Strecke Bulle-La Tour de Trême am 23. September. Wie im vorjährigen Bericht erwähnt ist, waren die langwierigen Verhandlungen über die Bahnhofanlage in Bulle in der Konferenz vom 30. November 1903 zu einem befriedigenden Abschluss gelangt, indem dabei auf Grund einer von der technischen Abteilung des Departements entworfenen Skizze eine Verständigung über die allgemeinen Dispositionen eines Gemeinschaftsbahnhofes

an Stelle des bestehenden Bahnhofes der Bulle-Romont-Bahn erzielt wurde. Die Kollaudation der provisorischen Bahnhofanlage, sowie der anschliessenden Strecke Bulle-La Tour de Trême fand am 17. September statt. Dabei wurde aber konstatiert, dass die Arbeiten mit den genehmigten Plänen nicht übereinstimmen und dass insbesondere ohne Wissen des Departements ein früher nicht vorgesehenes Aufnahmegebäude für den eigenen Dienst der Schmalspurbahn, samt einem besondern Zugang, erstellt worden war, was darauf schliessen liess, dass es wiederum in der Absicht der Greyerzerbahnen lag, ihren Bahnhofbetrieb von demjenigen der Bulle-Romont-Bahn unabhängig zu gestalten. Die Bahnverwaltungen wurden darauf aufmerksam gemacht, dass diese Einrichtungen und deren Tendenz mit den durch die Bundesbehörden getroffenen Verfügungen im Widerspruch stehen und dass die Aufsichtsbehörde nur einen Gemeinschaftsbahnhof zulassen könne. (Die Betriebseröffnung fand am 23. September statt, jedoch war die Frage des Gemeinschaftsbahnhofes zwischen den beiden Betriebsleitungen bis zum Jahresschluss noch nicht ausgetragen.)

Auf der elektrischen Schmalspurbahn *Montreux-Berner Oberland* wurden die im Vorjahre in Angriff genommenen Bauarbeiten der Strecke Montbovon-Zweisimmen so gefördert, dass das erste etwa 10 km lange Teilstück Montbovon-Château d'Oex schon am 19. August und die anschliessende 13 km lange Strecke bis Gstaad am 20. Dezember eröffnet werden konnten. Die Inbetriebsetzung der Endstrecke von Gstaad über die Saanenmöser nach Zweisimmen dürfte im Sommer dieses Jahres möglich werden.

Die Linie *Vevey* beziehungsweise *St. Léger-Châtel St. Denis* wurde vollendet und am 2. April dem Betrieb übergeben.

Von der neu hinzugekommenen elektrischen Schmalspurbahn *Locarno-Pontebrolla-Bignasco* ist das allgemeine Bauprojekt am 5. Juli genehmigt worden. Die Unterbauarbeiten konnten jedoch infolge langwieriger Expropriationsverhandlungen erst im Januar dieses Jahres vergeben werden.

Die im Berichtsjahre ausgeführten beziehungsweise in Angriff genommenen *Strassenbahnlinien* sind wiederum ausschliesslich meterspurige elektrische Bahnen mit oberirdischer Stromzuführung. Nach dem Misslingen eines provisorischen Betriebes der sogenannten Citélinie in Genf mit einer, die ungefährdete Befahrung der dortigen Steilrampe (115,7 ‰) ermöglichenden Sicherheitsbremse hat sich die Bahnverwaltung entschlossen, auf die Konzession dieser bereits erstellten Bahnstrecke (Nr. 21 der Gesamtkonzession vom 28. Juni 1900) zu verzichten. Sie hat unterm 14. November ein bezügliches noch zu erledigendes Gesuch gestellt.

Von der im Frühjahr teilweise eröffneten *Wynentalbahn* ist das allgemeine Bauprojekt der Anfangsstrecke von Aarau-Bahnhof S. B. B. bis Aarau (Gais) noch ausstehend. Ferner ist die Frage, wo der Anschluss dieser Linie an die Seetalbahn zu bewerkstelligen sei, wegen der noch herrschenden Ungewissheit über die künftigen Eisenbahnverhältnisse im obern Wynental, unerledigt geblieben.

Die neuen Strassenbahnen *Schwanden-Elm* (Serrfthalbahn) und *Schaffhausen-Schleitheim* wurden nach Genehmigung der allgemeinen Bauvorlagen im März beziehungsweise Ende August in Angriff genommen.

Auf der elektrischen Schmalspurbahn *Martigny-Châtellard* wurden die Bauarbeiten eifrig fortgesetzt. Die I. Sektion (Martigny-Salvan), die auf der Strecke zwischen Vernayaz und Salvan teilweise mit der Zahnstange ausgerüstet wird, ist nahezu vollendet. Eine oberhalb der Station Salvan eingetretene bedeutende Rutschung gab Anlass zum Bau einer grossen Stützmauer. Es werden aber noch weitere Konsolidierungsbauten zu erstellen sein. Auf der II. Sektion, von Salvan bis nach der französischen Grenze, sind die Arbeiten so weit vorgeschritten, dass diese Strecke voraussichtlich anfangs 1906 betriebsbereit sein wird. Die im letztjährigen Bericht erwähnten Verhandlungen über den Betriebsanschluss der Linie an deren Fortsetzung auf französischem Gebiet konnten auch im Berichtsjahre nicht zum Abschluss gebracht werden.

Die Verlängerung der *Appenzeller Strassenbahn* von Gais nach Appenzell konnte programmgemäss am 1. Juli eröffnet werden.

Auf der *Jungfraubahn* wurde die Tunnelbohrung oberhalb der Station Eigerwand fortgesetzt. Am Ende des Berichtsjahres blieben noch 350 m zu durchbrechen, um die vorläufige Endstation Eismeer zu erreichen.

Die neue elektrische Zahnradbahn *Brunnen-Morschach* wird meterspurig gebaut und mit der Zahnstange nach System Strub ausgerüstet. Die Unterbauarbeiten, die im April ihren Anfang nahmen, sind von km 0,7 bis zur Endstation Axenstein vollendet. Der 296 m lange Wasiwandtunnel wurde am 15. Januar d. J. durchgeschlagen. Voraussichtlich wird die Linie im Sommer dieses Jahres eröffnet werden können.

Neu in Angriff genommen wurde endlich die meterspurige *Seilbahn Locarno-Madonna del Sasso*; sie wird einspurig mit automatischer Ausweichung erstellt und erhält elektrischen Antrieb. (Forts. folgt.)

¹⁾ Bd. XLV, S. 64.