

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 83/84 (1924)
Heft: 12

Artikel: Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1923
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-82871>

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: 30.01.2025

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

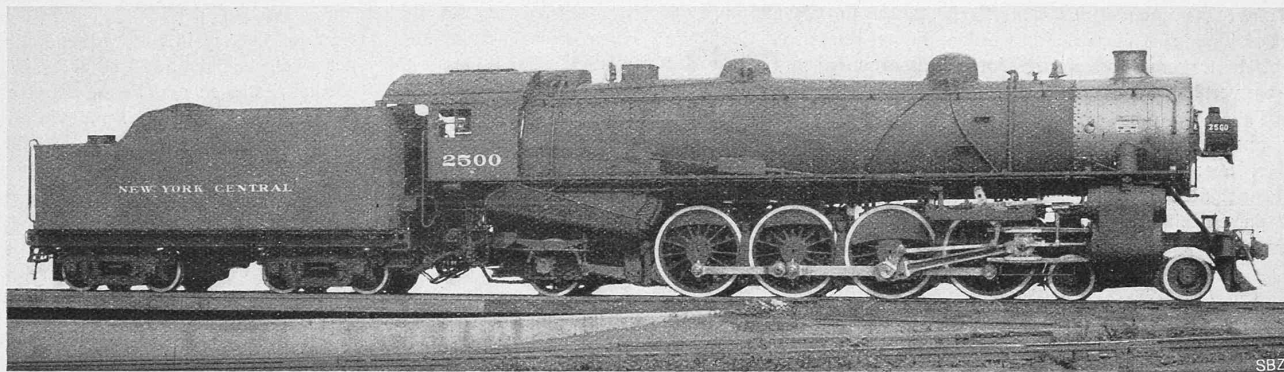


Abb. 7. Zwillings-Heissdampf-Lokomotive, Typ „Mountain“, der New York Central R. R. Gebaut von der American Locomotive Company in Schenectady.

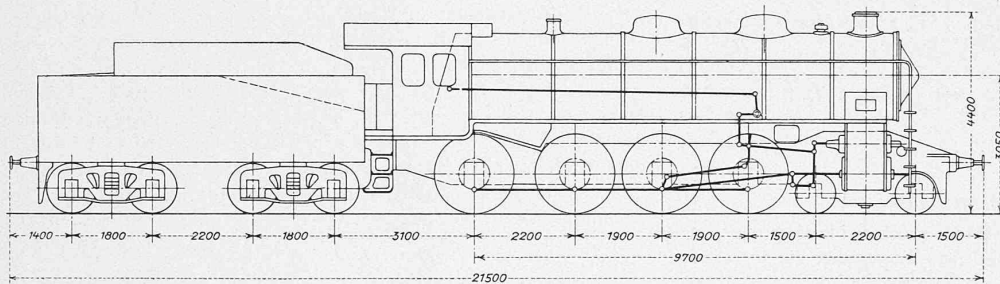


Abb. 6. Zwillings-Heissdampf-Lokomotive, Typ „Mastodon“.

Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1923.

In gewohnter Weise entnehmen wir dem Bericht des Schweizer Post- und Eisenbahndepartements (Eisenbahn-Abteilung) über seine Geschäftsführung im Jahre 1923 und, soweit es Bahn- und Bahnhofbauten auf dem Netze der Bundesbahnen betrifft, dem bezüglichen Geschäftsbericht der S. B. B., die folgenden Angaben über die unsere Leser interessierenden Fragen.

I. Allgemeines.

Organisation und Personal.

Aus dem technischen Dienst traten nach 25 Dienstjahren aus Gesundheitsrücksichten in den Ruhestand die Herren Kontrollingenieure G. Riva und P. Veillard. Beim Luftamt wurde der mit Kontrollingenieur R. Gsell im Vorjahre abgeschlossene provisorische Anstellungsvertrag vorläufig um ein Jahr verlängert.

Gesetze, Verordnungen, Postulate.

Am 1. Februar 1923 haben die Räte das Bundesgesetz betr. die Organisation und Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen angenommen.¹⁾ Die Referendumsfrist lief am 7. Mai unbenutzt ab. Am 9. Oktober wurde dazu die Vollziehungsverordnung erlassen. Für Gesetz und Verordnung ist als Zeitpunkt des Inkrafttretens der 1. Januar 1924 festgesetzt worden.

Die Beratung der Vorentwürfe zu einem neuen schweizerischen Bundesgesetz betreffend den Transport auf Eisenbahnen und Schiffen durch die kommerzielle Konferenz der schweizerischen Transportanstalten und der Verkehrsinteressenten musste weiter verschoben werden, da im Berichtjahre eine Revision der Vereinbarungen über den internationalen Eisenbahntransport vorbereitet wurde, deren Ergebnisse bei der Aufstellung neuer Vorschriften für den inner-schweizerischen Verkehr zu berücksichtigen sein werden.

Inbezug auf den Luftverkehr ist der Erlass provisorischer Polizeivorschriften zu erwähnen.

Von den von früher verbliebenen Postulaten wurde erledigt das Postulat Nr. 1007 vom Jahre 1922 betreffend Rückvergütung der Verluste aus dem Kohlenpreissabbau an die Bundesbahnen, und zwar durch die Botschaft des Bundesrates vom 1. Juni 1923 betreffend Gewährung eines Bundesbeitrages für die Beschleunigung der Elektrifikation der S. B. B.

¹⁾ Vergl. Bd. 77, S. 252 (28. Mai 1921) und Bd. 81, S. 26 (20. Januar 1923).

Verwaltung der S. B. B.

Verwaltungsrat und Kreiseisenbahnräte. Das Inkrafttreten des neuen Organisationsgesetzes auf 1. Januar 1924 machte es notwendig, beide Räte noch im Berichtjahre bereits nach der neuen Ordnung zu bestellen. Die Amtsdauer des nunmehr aus Präsident, Vizepräsident und 13 Mitgliedern bestehenden neugewählten Verwaltungsrates¹⁾ sowie der drei, je

25 Mitglieder zählenden Kreiseisenbahnräte, in die der Bundesrat je sechs Mitglieder zu wählen hat, läuft vom 1. Januar 1924 bis 31. Dezember 1926.

Generaldirektion. In die Generaldirektion wurden im Sinne der Bestätigung gewählt: zum Präsidenten Herr Joseph Zingg, zu Mitgliedern die Herren Arsène Niquille und Anton Schrafl.

Kreisdirektionen. Bei der Kreisdirektion II trat auf 1. Oktober Herr Kreisdirektor Paul Baldinger aus Altersrücksichten und im Hinblick auf die neue Organisation der Kreisverwaltung in den Ruhestand, auf Ende des Jahres sodann aus den nämlichen Gründen auch das einzig verbleibende Mitglied dieser Direktion, Herr Direktionspräsident Julius Christen. Aus ebendiesen Gründen traten bei der Kreisdirektion III Herr Kreisdirektor Heinrich Eusebius Mezger und bei der Kreisdirektion IV Herr Kreisdirektor Dr. Oskar Seiler zurück. In die Kreisdirektion III trat als neues Mitglied im Hinblick auf den bevorstehenden Rücktritt des Herrn Direktor Mezger im Laufe des Berichtjahres für den Rest der Amtsdauer Herr Dr. Emil Locher von Trogen und Bern, Fabrikdirektor in Zürich ein. — Als Direktoren der neuen drei Kreise wurden für die am 1. Januar 1924 beginnende neue Amtsdauer die Direktoren der bisherigen Kreise I, V und III gewählt, nämlich: für den Kreis I (Lausanne) Emile Gorjat, für den Kreis II (Luzern) Hans Etter, für den Kreis III (Zürich) Dr. Emil Locher.

Internationale Verhältnisse.

Die Simplondelegation trat während des Jahres 1923 zweimal, am 18./19. April und am 27./28. September, zusammen, um sich mit Fahrplan, Tarif- und Rechnungsfragen zu befassen.

Ein schweizerisch-italienisches Uebereinkommen betreffend die Schifffahrt auf dem Luganersee und dem Langensee samt Reglement wurde im Berichtjahre von Delegierten der beiden Länder in einer Konferenz entworfen und unterzeichnet und den Räten nachher mit Botschaft vom 17. Dezember zur Ratifikation unterbreitet.

II. Rechtliche Verhältnisse.

Konzessionen.

Im Berichtjahre gelangten 14 Konzessionsgesuche, worunter vier neue, zur Behandlung. Es wurden fünf Konzessionen erteilt. Ein Gesuch wurde abgewiesen. Sechs seit einigen Jahren unerledigt verbliebene Projekte sind von den Initianten zurückgezogen worden. Gesuche um Ausdehnung der Konzession wurden drei eingereicht,

¹⁾ Vergl. Band 82, Seite 341 (29. Dezember 1923).

wovon eines gutgeheissen worden ist. Von acht hängigen Gesuchen (darunter vier neuen aus dem Berichtsjahre) um Aenderung von Konzessionen sind vier erledigt worden. Ferner wurde zwei Gesuchen um Uebertragung von Konzessionen entsprochen; auf Ende des Jahres verblieb eines unerledigt. Fristverlängerungen wurden in fünf Fällen bewilligt. Infolge Ablaufes der Fristen sind fünf Konzessionen erloschen. Auf Ende des Jahres bestanden 28 konzessionierte, aber noch nicht zur Ausführung gelangte Projekte, mitgerechnet die Linien, die noch nicht in ihrer ganzen Länge, sondern erst in einzelnen Sektionen im Betriebe stehen. — Schiffahrts-Konzessionen wurden keine erteilt.

Unterstützung von privaten Eisenbahn-Unternehmungen zum Zwecke der Einführung des elektrischen Betriebes.

Neue Unterstützungsgesuche gemäss Bundesgesetz vom 2. Oktober 1919 sind keine zu verzeichnen. Dem einzigen aus dem Vorjahre verbliebenen Gesuche konnte entsprochen werden.

III. Bahnanlagen und feste Einrichtungen.

Unternehmungen im Betrieb.

Der Kontrolle des Eisenbahndepartements waren unterstellt:	1923	1922
Eisenbahnunternehmungen	215	215
Schiffahrtsunternehmungen (einschl. Betrieb der S. B. B. auf dem Bodensee)	18	18
Aufzüge und geleislose Bahnen	4	4
	237	237

Bahnlinien im Bau.

Während des Berichtjahres befanden sich zwölf Bahnlinien und Bahnstrecken im Bau (im Vorjahr elf); davon wurden die folgenden fünf Linien neu in Angriff genommen: Von der Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn die Strecke Zollikofen-Tiefenaubrücke; von der Rechtsufrigen Thunerseebahn der Anschluss an den neuen Bahnhof Thun; von der Freiburger Strassenbahn die Verlängerung über die neue Zähringerbrücke; von der Strassenbahn La Chaux-de-Fonds die Verlängerungen bis zur „Rue des Entilles“ und durch die „Rue du Progrès“ bis zur „Rue de la Fusion“.

Vollendet und dem Betriebe übergeben wurden im Jahre 1923 folgende Bahnstrecken: Von der Städtischen Strassenbahn Zürich am 29. März die Linie Badenerstrasse-Albisrieden, Baulänge 2,300 km; von den Basler Strassenbahnen am 1. Juni die Strecke Feldbergstrasse-Badischer Bahnhof 1,134 km; von der Rechtsufrigen Thunerseebahn am 1. Juni der Anschluss an den neuen Bahnhof Thun, 0,350 km; von der Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn am 17. August/24. Oktober die Endstrecke Tiefenaubrücke-Tierspital (Bern), 3,300 km; von den Städtischen Strassenbahnen Bern am 18. November die Linie Effingerstrasse-Neue Könizstrasse, 1,600 km, und am 27. November 1923 die Linie Pontebrolla-Camedo-Landesgrenze (Centovalli-Bahn), mit 13,692 km Baulänge.

Ueber die im Berichtjahre eröffneten oder im Bau befindlichen Linien gibt eine dem Bericht beigegebene Tabelle die wesentlichen Einzelheiten.

Zu den auf Ende des Berichtjahres noch nicht eröffneten Linien ist folgendes zu bemerken:

Für die Verlegung der *linksufrigen Zürichseebahn* im Gebiete der Stadt Zürich sind die Bauarbeiten für den Wollishofen-Tunnel in Angriff genommen worden.

Mit der Fundation der Strassenbrücke über die Aare (Röthibrücke), die von der elektrischen Schmalspurbahn *Solothurn-Niederbipp* für ihre Weiterführung von Solothurn-Baseltor über Solothurn-Hauptbahnhof nach Zuchwil-Aarmatt mitbenützt werden soll, ist in der zweiten Hälfte des Berichtjahres begonnen worden. Die Bauarbeiten wurden noch nicht in Angriff genommen.

Vom allgemeinen Bauprojekt der II. Sektion Zollikofen-Bern der elektrischen Schmalspurbahn *Solothurn-Zollikofen-Bern* ist das für die Teilstrecke Zollikofen-Tiefenaubrücke genehmigt worden; mit den Bauarbeiten konnte auf dieser Strecke noch im Dezember begonnen werden.

Nachdem die Mittel für die Fertigstellung der Strecke Gletsch-Andermatt-Disentis und den Ausbau der Betriebsstrecke Brig-Gletsch der schmalspurigen Linie *Brig-Furka-Disentis* innerhalb nützlicher Frist nicht aufgebracht werden konnten, hat das Bundesgericht dem vorgelegten Nachlassvertrag am 12. Dezember die Genehmigung versagt.

Ausbau auf zweite Spur.

Während des Berichtjahres ist auf den Strecken Thalwil-Oberrieden und Biel-Mett das zweite Geleise in Betrieb genommen worden. Die gesamte Länge der zweigeleisigen Strecken der S. B. B. ist dadurch von 949 km auf 952 km gestiegen und beträgt nunmehr 33% der Betriebslänge des gesamten Netzes der Bundesbahnen. Beendigt wurde die Erstellung des Unterbaues für das zweite Geleise auf den Strecken Baar-Zug, Neuhausen-Schaffhausen, Niederbipp-Wangen a. A. und Rothenburg-Emmenbrücke; in Ausführung begriffen war sie Ende des Berichtjahres noch auf den Strecken Solothurn-Lengnau, Schwarzenbach-Uzwil, Flawil-Gossau, Mörschwil-Goldach, Rorschach-Rheineck und Lamone-Cadempino.

Bahnhöfe und Stationen.

Am 1. Juni 1923 sind die neuen Bahnhöfeanlagen in *Thun* und in *Biel* und am 1. Oktober der neue Zoll- und Güterbahnhof in *Chiasso* dem Betrieb übergeben worden. Neue Stationen bzw. Haltestellen wurden auf dem Netze der S. B. B. eröffnet in *Chamson* zwischen Riddes und Ardon, in *Châteauneuf* zwischen Ardon und Sitten, in *Waltenschwil* zwischen Wohlen und Boswil; ferner auf der Gürbetalbahn in *Weissenstein*, auf der Löttschbergbahn in *Wengi* und auf der Bulle-Romont-Bahn in *Rueyres-Treyfayes*. Beendigt wurden die Erweiterungen auf den Bahnhöfen und Stationen *Aarau*, *Gorgier-St. Aubin*, *St. Immer*, *Pfäffikon (Schwyz)*, *Egnach*, *Mörschwil*, *Langnau* und *Sins*; in Ausführung begriffen waren Ende des Berichtjahres die Erstellung des *Basler Rangierbahnhofes* auf dem *Muttenezfeld* und der *Umbau der Station Muttenez*, sowie die Erweiterung der Bahnhöfe *Nyon*, *Sitten*, *Winterthur*, *Luzern* und der Stationen *Le Locle-Col-des-Roches* und *Eplatures-Crêt*.

Verstärkung von Brücken.

Entsprechend der weitem Ausdehnung der Elektrifikation auf dem Netze der S. B. B. sind auch die Brücken-Umbauten fortgesetzt worden. Fertiggestellt wurden die Verstärkungen und Umbauten auf der Strecke *Lausanne-Brig*, der *Umbau der dreigeleisigen untern Limmatbrücke bei Wettingen* und die neue Brücke über die kleine *Emme bei Emmenbrücke*; auf den Strecken *Lausanne-Yverdon* und *Dailens-Vallorbe* gingen die bezüglichen Arbeiten Ende des Berichtjahres der Vollendung entgegen. Im Gang befinden sich die Arbeiten für die Erneuerung und Verstärkung der Brücken der Strecke *Olten-Bern* und für die neuen Brücken über die *Orbe bei Vallorbe* und über die *Sitter bei Bruggen*. Bewilligt wurden die Kredite für den *Umbau der Kessilochbrücken zwischen Zwingen und Grellingen* und des *Worblaufenviaduktes zwischen Zollikofen und Bern*.

(Schluss folgt.)

Miscellanea.

Technische Veranstaltung für Feuerschutz in Zürich.

Mit Unterstützung der Vereinigung kantonalschweizerischer Feuerversicherungsanstalten, der Schweizerischen Feuerversicherungs-Vereinigung, der Direktion des Innern des Kantons Zürich, des Stadtrats der Stadt Zürich, des Direktors der Eidg. Prüfungsanstalt für Brennstoffe usw. findet in Zürich eine Technische Veranstaltung für Feuerschutz statt. Der erste Teil, der am 26. und 27. September 1924 abgehalten wird, soll Behörden, Konstrukteuren und andern Interessenten Gelegenheit geben, sich über technische Leitsätze auszusprechen, die bei der Erstellung und dem Betrieb von *Oelfeuerungs-Anlagen*, *Lagerungs-Anlagen feuergefährlicher Flüssigkeiten* und *Automobil-Garagen* angewendet werden sollen. Die Besprechungen sollen weiter dazu führen, dass diese Leitsätze von den in Betracht kommenden Amtstellen in der ganzen Schweiz bei der Aufstellung von Verordnungen und Erlassen berücksichtigt werden. Ferner bildet die Aussprache eine Grundlage zur Durchführung des zweiten Teiles der Veranstaltung, „Ausstellung und Kurse“, der aus verschiedenen Gründen erst im Laufe des Sommers 1925 abgehalten werden soll.

Es sind für die Tagung folgende Konferenzen vorgesehen, die im Hörsaal Nr. 101 der Universität (Eingang Rämistrasse), je vormittags 9 Uhr, stattfinden:

Freitag, den 26. September 1924: Beratung von technischen Leitsätzen über die Erstellung und den Betrieb von *Garagen und Lagerungs-Anlagen für feuergefährliche Flüssigkeiten*. Vortrag von Professor Dr. *Paul Schläpfer*, Direktor der Eidg. Prüfungsanstalt für Brennstoffe, über die Eigenschaften und Gefahren der flüssigen Brennstoffe, hauptsächlich des Benzins. Besprechung der Anforde-