

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 91/92 (1928)
Heft: 1

Artikel: Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1927
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-42530>

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

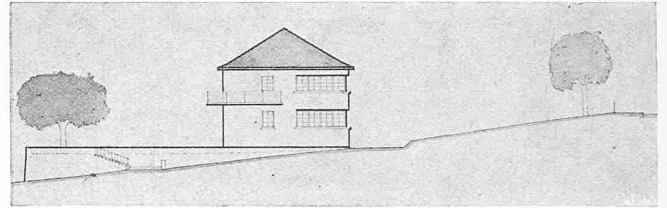
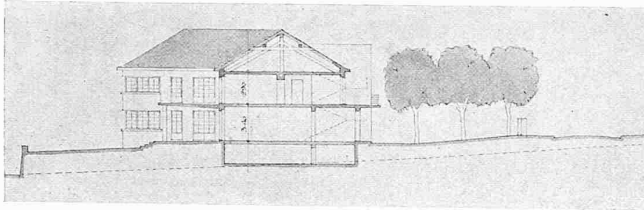
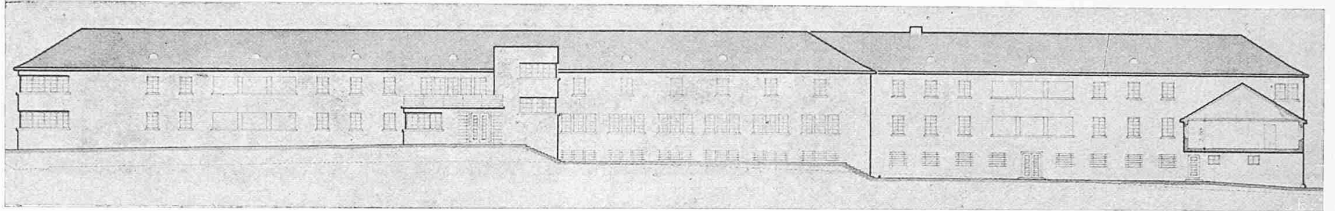
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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: 14.03.2025

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

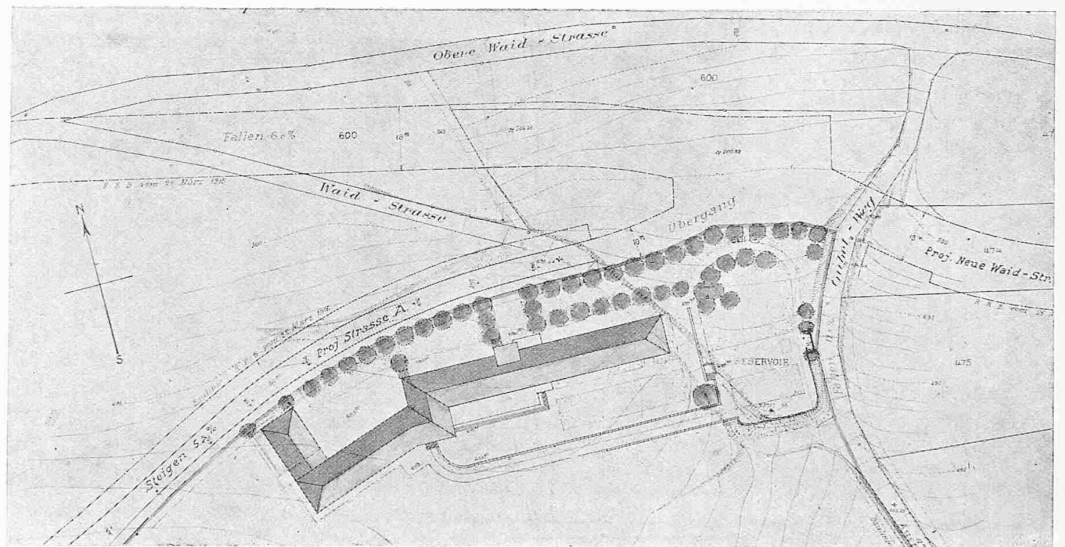


2. Rang (III. Preis, 2800 Fr.), Entwurf Nr. 38 „Alles sonnig“. — Verfasser Gebr. Bräm, Architekten in Zürich. — Nordseite, West- und Ostseite 1 : 600.

Der Bau leidet darunter, dass er in seinem Westflügel drei, im Hauptbau zweigeschossig auf eine so gut wie ebene Kuppe gesetzt ist. Das unausgebaute Untergeschoss des Ostflügels wird nun carchiert durch eine unnötige, aufgeschüttete Terrasse.

Der Raumaufwand in Korridoren und Vorplätzen ist im Verhältnis zu deren Bewohnbarkeit etwas gross. Darunter leidet die Wohnlichkeit des Hauses. Die Anlage von vier Treppen ist zu aufwändig. Die bescheidene, sachliche Ausbildung des Aeussern ist lobend zu erwähnen. Baukosten 874 000 Fr.

(Schluss folgt.)



2. Rang. Entwurf N. 38 „Alles sonnig“. — Lageplan, Masstab 1 : 2000.

Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1927.

Dem vor kurzem erschienenen Bericht des Schweizer. Post- und Eisenbahndepartements (Eisenbahn-Abteilung) über seine Geschäftsführung im Jahre 1927 entnehmen wir Übungsgemäss die folgenden, für unsern Leserkreis Interesse bietenden Angaben. Soweit sie die Bahn- und Bahnhofbauten auf dem Netze der S. B. B. betreffen, sind sie in ergänzender Weise aus dem Geschäftsbericht der Generaldirektion der S. B. B. zusammengestellt.

I. Allgemeines.

Organisation und Personal.

Am 25. März starb unerwartet nach kurzem Krankenlager Ernst Stettler, Kontrollingenieur I. Kl. für Brücken, im 65. Altersjahre. Ingenieur Stettler war (mit einer Unterbrechung von 1904 bis 1912) seit 1899 im Bundesdienste. Das Eisenbahndepartement hat in ihm eine vorzügliche Arbeitskraft verloren. Die Stelle ist vorläufig nicht wieder besetzt worden. Auf Ende der Amtsperiode (31. März 1927) trat Gottlieb Koller, Kontrollingenieur I. Kl. für Bau und Unterhalt der Bahnen, aus Altersrücksichten in den Ruhestand, nachdem er im Eisenbahnwesen 35 Jahre, wovon 28 Jahre im Dienste der eidgenössischen Eisenbahnaufsichtsbehörde, mit grosser Sachkenntnis tätig gewesen war. Als Ersatz für ihn wurde Emil Peter, von Gontenschwil, Ingenieur bei den Schweizerischen Bundesbahnen, gewählt. Eine weitere Aenderung brachte das Jahresende, indem Herr Dr. U. R. Rüggeger von der seit 1919 bekleideten Stelle eines Kontrollingenieurs (seit 1924 I. Kl.) für Spezialbahnen zurücktrat, um sich der industriellen Praxis zuzuwenden. Eine Ersatzwahl ist vorläufig nicht beabsichtigt.

Gesetze, Verordnungen, Postulate.

Die Umarbeitung der Vorentwürfe zu einem neuen Bundesgesetz über den Transport auf Eisenbahnen und Schiffen, sowie zu einem neuen Transportreglement ist so weit gefördert worden, dass die neuen Fassungen voraussichtlich in nächster Zeit der kommerziellen Konferenz der Transportanstalten und der Verkehrsinteressenten vorgelegt werden können.

Weitergediehen, jedoch noch nicht zum Abschlusse gelangt, sind die Verhandlungen mit den Bahnverwaltungen über die Revision der Verordnung betreffend Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen vom 10. März 1906.

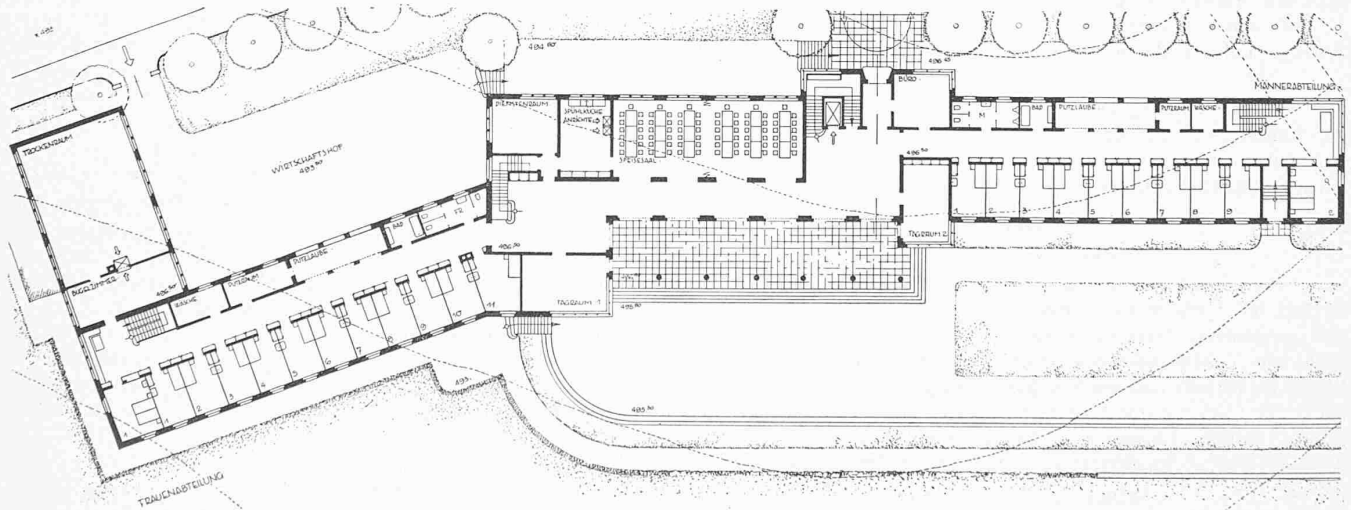
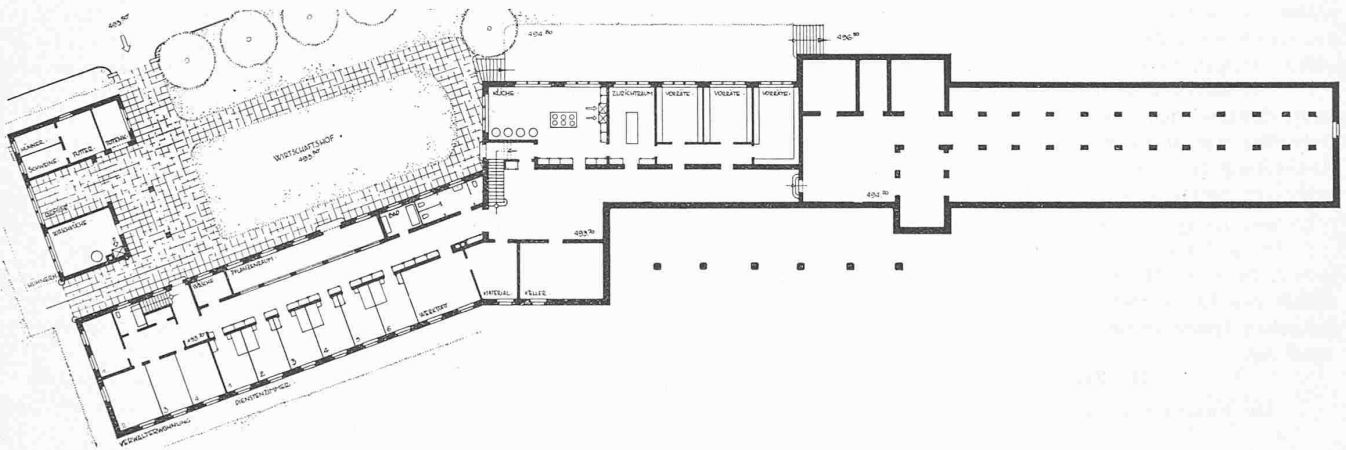
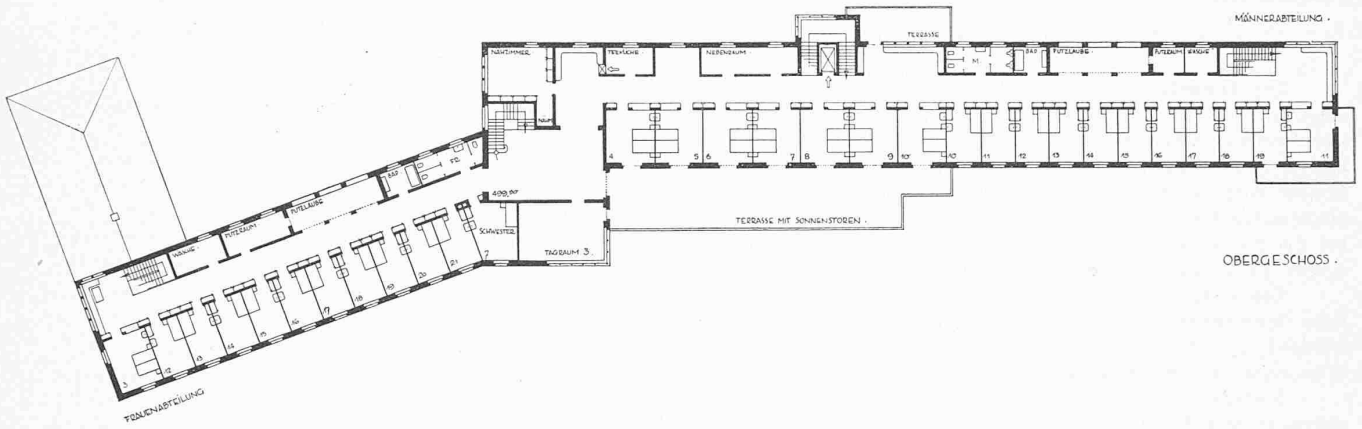
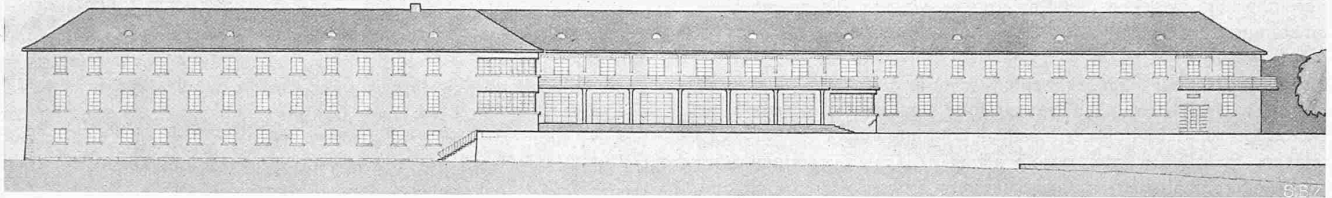
Entgegen der im Vorjahresbericht ausgesprochenen Erwartung sind die vom Schweizerischen Elektrotechnischen Verein in Aussicht gestellten Vorschläge für die Revision der Vorschriften über elektrische Anlagen vom 14. Februar 1908 noch nicht eingegangen. Die mit der Bearbeitung betrauten Kommissionen haben aber ihre Arbeiten nahezu abgeschlossen.

Verwaltung der Bundesbahnen.

Beim Verwaltungsrat sind keine Aenderungen eingetreten. Desgleichen sind Generaldirektion und Kreisdirektionen unverändert geblieben.

Internationale Verhältnisse.

Die in den Vorjahren auf schriftlichem Wege vorbereitete teilweise Abänderung und Ergänzung der internationalen Schifffahrt- und Hafenordnung für den Bodensee ist an einer Konferenz von Delegierten aller Interessenten zum Abschluss gebracht worden. Sämtliche Staaten haben den Anträgen der Konferenz zugestimmt, sodass die neuen Bestimmungen auf den 1. Nov. 1927 in Kraft ge-



2. Rang (III. Preis, 2800 Fr.), Entwurf Nr. 38 „Alles sonnig“. — Verfasser Gebr. Bräm, Architekten in Zürich. — Südfassade und Grundrisse 1 : 600.

setzt werden konnten. Im Einverständnis mit der Regierung Badens wurden diese Bestimmungen sinngemäss auch für den Untersee und den Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen gültig erklärt.

Im Berichtsjahre konnte endlich der Austausch der Ratifikationsurkunden über die mit Italien im Jahre 1923 vereinbarte Überein-

kunft betreffend die Schifffahrt auf dem Langensee und Luganensee stattfinden. Die Vereinbarung ist am 5. November in Kraft getreten.

Am 18. Oktober sind die Ratifikationsurkunden über die neuen internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr von den

meisten der beteiligten Regierungen in Bern hinterlegt worden. Laut Vereinbarung zwischen den Regierungen werden die neuen Ueberkommen am 1. Oktober 1928 in Kraft treten.

Die internationale Simplondelegation war für eine weitere dreijährige Periode neu zu bestellen. Mit Ausnahme des zurücktretenden Dr. R. Herold, an dessen Stelle Ingenieur H. Hunziker, sein Nachfolger als Direktor der Eisenbahnabteilung des Eisenbahndepartements, gewählt wurde, ist die schweizerische Zusammensetzung unverändert geblieben; italienischerseits sind zwei austretende Mitglieder ersetzt worden.

II. Rechtliche Verhältnisse.

Konzessionswesen.

Für folgende neue Bahnprojekte sind Konzessionsgesuche eingereicht worden: Schwendi-Schwägäl-Säntisgipfel (Drahtseilbahn); Chantarella-Corviglia (bei St. Moritz) (Drahtseilbahn); Vilters-Graue Hörner (Luftseilbahn); Kräzeren-Säntisgipfel (Luftseilbahn). Das dritte Projekt wurde wieder zurückgezogen; die andern, sowie das früher eingereichte für eine Standseilbahn Adelboden-Tschentenegg liegt bei der Bundesversammlung. Bei sieben weiteren Gesuchen fehlen zurzeit die Voraussetzungen zur Weiterbehandlung.

Drei Unternehmungen suchten zum Zwecke der Erweiterung ihres Strassenbahnnetzes um Ausdehnung der Konzession nach; während des Berichtsjahres konnte eines der Gesuche (Basler Strassenbahnen) in zustimmendem Sinne erledigt werden.

Vorlagen für die Erneuerung von Konzessionen (wegen bevorstehenden Ablaufes), für die Zusammenlegung bzw. Vereinheitlichung (infolge Fusion usw.), sowie für die Abänderung von Konzessionen waren 14 (wovon fünf neue) zu behandeln; Erledigung fanden bis zum Schluss des Jahres sieben Fälle. Fristverlängerung ist in einem einzigen Falle verlangt worden.

Für den Untersee und den St. Moritzersee wurden zwei Schiffahrts-Konzessionen erteilt. Eine Konzession wurde abgeändert. Ueberdies standen sieben Gesuche um Erneuerung, Ausdehnung oder Abänderung der Konzession in Behandlung, die noch nicht abgeschlossen werden konnte.

Unterstützung für die Einführung des elektrischen Betriebes.

Einer Unternehmung (Bern-Neuenburg-Bahn) ist gemäss BG vom 2. Oktober 1919 ein Darlehen von max. 3400000 Fr. (Bundeshälfte) gewährt worden. Bei zwei von früher hängig gebliebenen Gesuchen fehlen immer noch die Voraussetzungen zur Weiterbehandlung.

III. Technische Kontrolle.

	1927	1926
Eisenbahnunternehmungen	217	216
Schiffahrtsunternehmungen (einschl. Betrieb der S. B. B. auf dem Bodensee)	18	17
Aufzüge, Luftseilbahnen und geleiselose Bahnen	5	5
	240	238

Die Vermehrung durch zwei Unternehmungen ergibt sich aus der Konzessionierung der schon seit dem Jahre 1924 als private Hotelbahn betriebenen Drahtseilbahn Harissenbucht-Fürigen und eines Schiffahrtsbetriebes auf dem St. Moritzersee.

IV. Bahnbau.

Bahnlinien im Bau.

Während des Berichtsjahres befanden sich acht Bahnstrecken im Bau (im Vorjahre 14); davon wurden drei Strecken neu in Angriff genommen. Sieben Strecken, und zwar das verlegte Gütergeleise von Zürich-Giesshübel nach Zürich-Wiedikon mit 0,971 m Länge, die Strecke Locarno S. B. B.-Locarno St. Antonio via Schlachthaus mit 1,845 km und fünf Strassenbahnlinien-Verlängerungen in Luzern, Zürich, Lugano und La Chaux-de-Fonds mit insgesamt 2,732 km wurden im Berichtsjahr dem Betriebe übergeben.

Ausbau betriebener Linien.

Vollendet wurden folgende grösseren Bauten: das zweite Geleise Wil-Uzwil mit dem Umbau der Thurbrücke bei Schwarzenbach, die Verlegung der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiete der Stadt Zürich, die Unterführung für die Zürcherstrasse in Brugg mit gleichzeitiger Erhöhung des Bahndammes, die Unterführung nach dem Bessoquartier in Lugano, die Erhöhung des Bahndammes zwischen Granges und Siders und zwischen Visp und Brig zum Schutze gegen Hochwasser der Rhone.

Bahnhöfe und Stationen.

Auf betriebenen Linien wurden neu eröffnet sechs Haltestellen, alle auf Privatlinien. Vollendet wurden die Erweiterung des Aufnahmegebäudes in Luzern und die neue Lokomotivremise in Zürich. In Ausführung begriffen waren zu Jahresende der Umbau und die Erweiterung der Bahnhöfe Genf, Freiburg, Neuenburg, Chiasso, Ziegelbrücke, Chur, Heerbrugg und Winterthur, das neue Dienstgebäude für die Bahn- und die Postverwaltung in Zürich, sowie der neue Basler Rangierbahnhof auf dem Muttenzerfeld.

Verstärkung und Umbau von Brücken.

Vollendet wurden im Berichtsjahr die steinerne Brücke über das Toggeliloch bei Düringen und die Betonbrücke über die Sense zwischen Flamatt und Thörishaus als Ersatz für die abzubrechenden eisernen Brücken, der Umbau, bzw. die Verstärkung der Aarebrücken bei Solothurn, Buswil, Olten und Wangen a. A., der Flutbrücke bei Wangen a. A., der Emmenbrücke und der Emmenkanalbrücke bei Luterbach, ferner von Brücken auf den Strecken Richterswil-Sargans-Chur, Sargans-Buchs und Winterthur-Romanshorn. Noch in Ausführung waren zu Jahresende der Ersatz der Aarebrücke bei Brugg durch eine neue Eisenkonstruktion und der hölzernen Brücke bei Ragaz durch eine eiserne, sowie die neue Brücke über die Linth bei Ziegelbrücke.

Einführung des elektrischen Betriebs.

Die Elektrifikation der Schweizerischen Bundesbahnen ist im Laufe des Jahres 1927 auf die Linien Rothkreuz-Rapperswil und Brugg-Hendschiken (52 km), Rapperswil-Wattwil (Ricken-Tunnel, 28 km), Winterthur-St. Gallen-Rorschach (73 km), Richterswil-Sargans-Buchs (80 km), Palézieux-Bern (77 km) und Yverdon-Biel-Olten (125 km) ausgedehnt worden; ferner wurde die bisher mit Drehstrom betriebene Strecke Brig-Sitten für Betrieb mit Einphasenstrom umgebaut. Auf Ende 1927 waren insgesamt 1435 km elektrifiziert, was dem aufgestellten Programm entspricht.

Von Privatbahnen sind die Bern-Neuenburg-Bahn und die Strecke Münster-Lengnau der Berner-Alpenbahn-Gesellschaft zu erwähnen, auf denen die Elektrifizierungsarbeiten gegen Ende des Jahres in Angriff genommen worden sind.

Das Kraftwerk Vernayaz der S. B. B. wurde am 1. April 1927 in Betrieb genommen. Anfangs Mai wurden die Arbeiten für das Nebenkraftwerk Trient in Angriff genommen. Bei der Wasserfassung ist eine Ufermauer in Verbindung mit der Entsandungsanlage erstellt worden. Vom Zulaufstollen waren zu Jahresende 1667 m = 77% der Gesamtlänge von 2179 m ausgebrochen. Für das Kraftwerk Barberine wurde die Lieferung der zweiten Druckleitung und des vierten Generators in Auftrag gegeben.

Von den Uebertragungsleitungen war das Teilstück Vernayaz-Les Thioleyres der 132 kV Leitung Vernayaz-Rapperswil Ende Oktober betriebsbereit. Im Berichtsjahr werden ferner folgende 66 kV Uebertragungsleitungen fertiggestellt: Kerzers-Freiburg, Vernayaz-Massaboden, Steinen-Altendorf-Gossau, Rapperswil-Seebach, Kerzers-Matzwil, Sargans-Landquart, Kerzers-Biel und Rapperswil-Hendschiken. Für die noch im Bau befindliche 66 kV Uebertragungsleitung Seebach-Grüze wurde mit der Erstellung der Mastfundamente begonnen.

Die Unterwerke Puidoux II (132 kV Anlage), Kerzers, Rapperswil, Gossau, Freiburg, Sargans und Biel wurden in Betrieb genommen.

Ueber die bisher für die Elektrifikation der Bundesbahnen von 1907 bis Ende 1927 gemachten Bauausgaben gibt die folgende Zusammenstellung Aufschluss, von der 40 Mill. Bundesbeitrag für die Beschleunigung der Elektrifikation abzuziehen sind:

Planaufnahmen, Projektierungsarbeiten	5 289 458 Fr.
Erwerbung von Wasserkraften	4 998 827 „
Kraftwerke	144 991 637 „
Uebertragungsleitungen	33 234 363 „
Unterwerke	38 375 008 „
Fahrleitungen	111 651 927 „
Herstellung des Lichttraumprofils	14 424 110 „
Schwachstromanlagen	68 090 544 „
Lokomotivremisen und Werkstätten	9 756 381 „

435 812 257 Fr.

(Ende 1925: 395 796 222 Fr.)

Dazu kommt die Anschaffung von elektrischen Lokomotiven (374 Stück, wovon 47 im Bau) . . . 198 527 783 Fr.
Motorwagen (70 Stück, wovon 19 im Bau) . . . 13 621 330 Fr.
(Schluss folgt.)