

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Band: 49/50 (1907)
Heft: 18

Artikel: Die Schweizer. Eisenbahnen im Jahre 1906
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-26710>

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: 15.10.2024

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

elektrischer Energie, die zur Wahrung der öffentlichen Interessen und zur Sicherung der zweckmässigen Nutzbarmachung erforderlichen Vorschriften aufzustellen.

Soweit nicht die Bundesgesetzgebung den Inhalt der Wasserrechtskonzessionen regelt, ist deren Erteilung sowie die Festsetzung und der Bezug der für die Benützung der Wasserkräfte zu entrichtenden Gebühren und Abgaben, Sache der Kantone. Diese Auflagen der Kantone dürfen die Nutzbarmachung der Wasserkräfte nicht wesentlich erschweren.

Für die Gewinnung von Wasserkräften an Gewässerstrecken, welche die Gebiete mehrerer Kantone oder die Landesgrenze berühren, ist die Konzessionserteilung, sowie die Festsetzung der den Kantonen zu entrichtenden Gebühren und Abgaben, nach Anhörung der beteiligten Kantone, Sache des Bundes.

Die Abgabe der durch Wasserkraft erzeugten Energie ins Ausland darf nur mit Bewilligung des Bundesrates erfolgen.

Die Bestimmungen der Bundesgesetzgebung finden auch auf die jetzt bestehenden Wasserrechtskonzessionen Anwendung, soweit sie nicht selber ausdrücklich Ausnahmen festsetzt. »

Soferne das Initiativkomitee nicht zugunsten dieses Artikels von seiner Formulierung des Initiativbegehrens¹⁾ zurücktritt, soll dieser Wortlaut als Gegenantrag der Bundesversammlung gleichzeitig mit dem Wortlaut des Initiativbegehrens der Abstimmung des Volkes und der Stände unterbreitet werden.

Zum Schlusse der erwähnten Botschaft wiederholt der Bundesrat die von dem Departementschef des Innern in der Expertenkommission gegebene Zusage und erklärt, dass „das Departement des Innern die Angelegenheit der Bundesgesetzgebung über die Wasserkräfte ohne Verzug weiter verfolgen und mit Unterstützung der schon erwähnten, vorberatenden Expertenkommission einen Vorentwurf für ein eidg. Wasserrechtsgesetz ausarbeiten wird. Er hoffe, dass diese Arbeiten in der Weise gefördert werden können, dass schon zurzeit der Volksabstimmung über den Verfassungsartikel die Grundzüge und Hauptpunkte der spätern Ausführungsgesetzgebung bekannt sein und als Grundlage für die öffentliche Diskussion des neuen Verfassungsartikels dienen werden“.

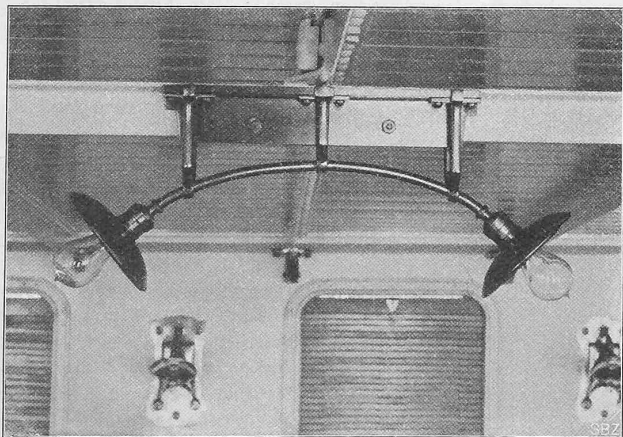


Abb. 9. Deckenbeleuchtung in der Kajüte I. Klasse des Dampfboots «Rhein».

So hofft die „Botschaft“ des Schweiz. Bundesrates. Wir gestehen, dieser Hoffnung nur schwachen Glauben entgegen bringen zu können. Müssen wir doch feststellen, dass ungeachtet des klaren und ausdrücklichen Auftrages, den die eidg. Räte dafür schon im März 1895 erteilt haben²⁾, bisher von Seite der Bundesverwaltung in Sachen der Regelung der Wasserrechtsverhältnisse noch nichts geschehen ist — mit alleiniger Ausnahme der im Zivilgesetzentwurf diese Materie tangierenden Paragraphen, die selbstredend auch erst mit jenem in Kraft erwachsen können.

Wir wünschen nichts sehnlicher, als dass sich unsere Zweifel als unbegründet erweisen mögen! A. J.

¹⁾ Bd. XLVII, S. 110.

²⁾ Bd. XXV, Seite 95.

Ideenwettbewerb für ein Krematorium auf dem ehemaligen Friedhofe Neumünster in Zürich.

III.

Der Darstellung des an erster Stelle prämierten Entwurfs lassen wir die hauptsächlichsten Ansichten, Grundrisse und Schnitte des Projektes Nr. 47 mit dem Motto: »Urnenhof« von Architekt *Albert Gysler* aus Basel in Hannover-Linden folgen, das einen II. Preis erhielt. Die

Künstlerische Ausstattung des Bodensee-Dampfers „Rhein“.

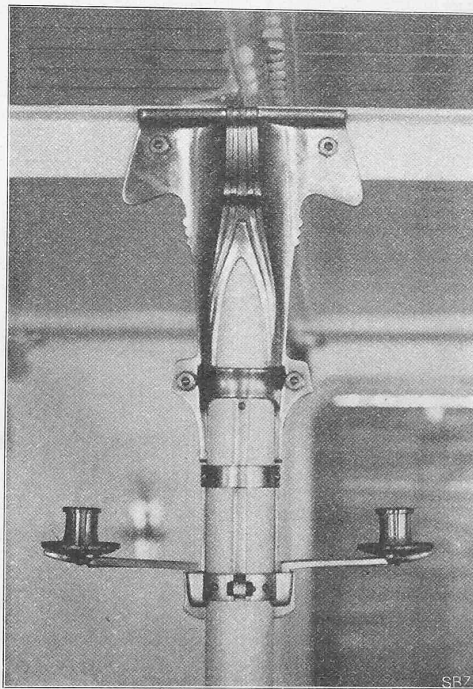


Abb. 10. Verbindungsteile in Bronzezugg zwischen Träger und Längsrippe in der Kajüte I. Klasse. Damit in Verbindung: Notbeleuchtung.

Veröffentlichung des mit einem III. Preis bedachten Projektes sowie der durch eine Ehrenmeldung ausgezeichneten und zum Ankauf empfohlenen Arbeit in einer unserer nächsten Nummern, soll unsere Darstellung der prämierten Entwürfe dieses Wettbewerbes beschliessen.

Die Schweizer. Eisenbahnen im Jahre 1906.

Aus dem uns soeben zugekommenen „Bericht des eidg. Eisenbahndepartements über seine Geschäftsführung im Jahre 1906“ bringen wir im Folgenden in gewohnter Weise einen Auszug über die unsere Leser besonders interessierenden Angaben. Bezüglich der ausführlichen statistischen Angaben verweisen wir auf den im Schweiz. Bundesblatt No. 16 vom 17. April 1907 enthaltenen Bericht.

Organisation und Personal. Im Berichtsjahre wurden anlässlich der Neuwahl der Beamten unterm 10. März 1906 sämtliche Beamte für eine neue Amtsdauer bestätigt. Herr Dr. Muggli, der dem Eisenbahndepartement während 10 Jahren zunächst als Sekretär-Adjunkt und sodann als Departementssekretär treue und wertvolle Dienste geleistet hatte, starb am 25. Mai 1906 infolge eines Unfalles und wurde durch den Sekretär-Adjunkten, Herrn Dr. K. Biedermann, ersetzt.

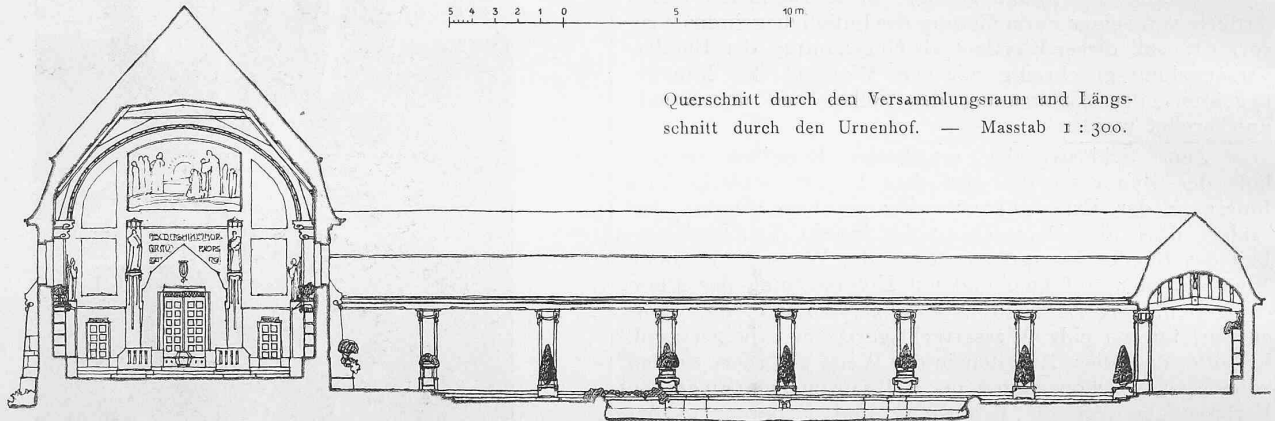
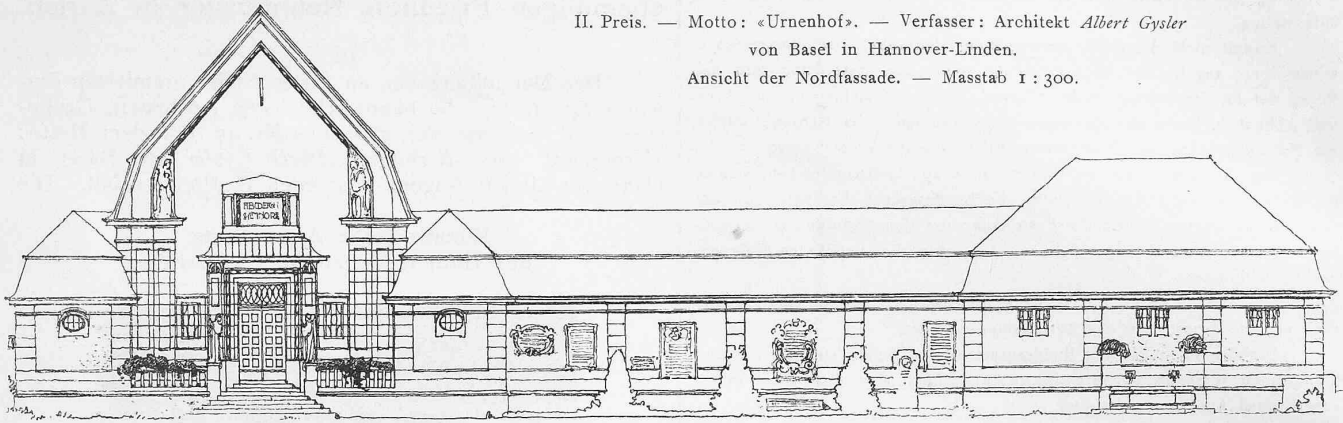
Gesetze und Verordnungen. Durch Bundesratsbeschluss vom 10. März 1906 wurde die Verordnung betreffend Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen erlassen, die am 1. Mai 1906 in Kraft getreten ist.

Die Verordnung betreffend die Konzessionierung und die Kontrolle der Automobilunternehmungen, Aufzüge und Luftseilbahnen ist auf den 1. Oktober 1906 in Kraft getreten.

Ideenwettbewerb für ein Krematorium auf dem ehemaligen Friedhofe Neumünster in Zürich.

II. Preis. — Motto: «Urnenhof». — Verfasser: Architekt *Albert Gysler*
von Basel in Hannover-Linden.

Ansicht der Nordfassade. — Masstab 1 : 300.



Querschnitt durch den Versammlungsraum und Längs-
schnitt durch den Urnenhof. — Masstab 1 : 300.

Das Postulat betreffend das zweite Geleise Winterthur-St. Margrethen ist als erledigt zu betrachten, da die Generaldirektion der Bundesbahnen dem Eisenbahndepartement mitteilte, die Erstellung des zweiten Geleises auf der Strecke Winterthur-St. Margrethen erscheine in absehbarer Zeit wünschenswert, und sie habe deshalb bereits in die Budgets für 1905 und 1906 Kredite zur Anfertigung von Projekten eingestellt.

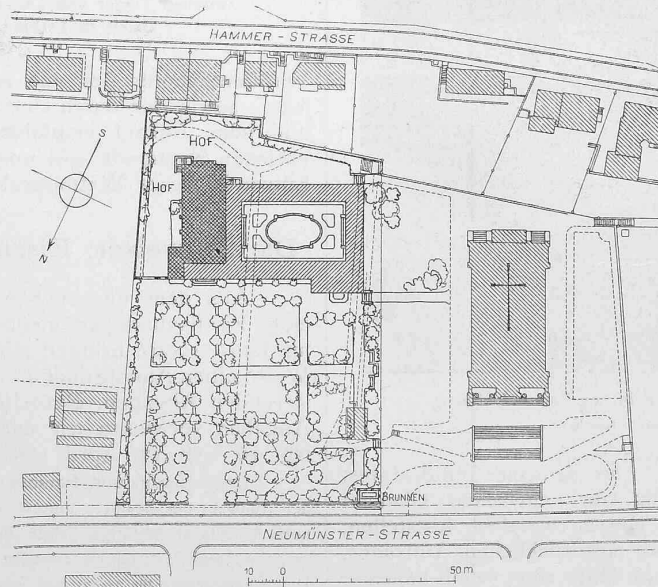
Eisenbahnrückkauf und Verwaltung der Bundesbahnen. Die behufs Vorbereitung des Rückkaufes der *Gotthardbahn* eingeleiteten Unterhandlungen mit Deutschland und Italien, sowie mit der Direktion der *Gotthardbahn* berechtigten zu der Annahme, dass auch diese Bahn freihändig erworben werden könne. Betreffend die *Brienerseebahn* ist zu bemerken, dass die Untersuchungen über die Spurweite und die Einführung der Bahn in Interlaken abgeschlossen und die gesamten Akten an die Kommission des Nationalrats weitergeleitet worden sind.

Durch Bundesratsbeschluss vom 13. Februar 1906 sind für eine neue, mit dem 31. Dezember 1911 ablaufende Amtsdauer die Mitglieder der Generaldirektion und die Mitglieder der Kreisdirektionen II und III gewählt und für eine neue, mit dem 31. Dezember 1908 ablaufende Amtsdauer der Präsident und der Vizepräsident der Generaldirektion, sowie die Präsidenten und die Vizepräsidenten der Kreisdirektionen I bis IV bestätigt worden.

Herrn Generaldirektor *Leopold Dubois*, der in verdienstvoller Weise und mit grosser Sachkenntnis das Finanzdepartement leitete, wurde, da er eine Stelle in der Verwaltung des schweizerischen Bankvereins in Basel annahm, die nachgesuchte Entlassung auf den 30. September 1906 unter

Verdankung der geleisteten Dienste erteilt, und sodann unterm 1. Mai entsprechend dem Antrage des Verwaltungsrates für den Rest der am 31. Dezember 1911 ablaufenden Amtsdauer, mit Amtsantritt auf 1. Oktober 1906, zum Mitglied der Generaldirektion gewählt: Herr *Emil Colomb*, von St. Prex (Waadt), Vizepräsident der Kreisdirektion I in Lausanne. Herrn *Colomb* wurde das freiwerdende Finanzdepartement übertragen.

An Stelle des Herrn *Colomb* und des inzwischen aus Gesundheitsrücksichten zurückgetretenen Herrn *P. Manuel*, Mitglied der Kreisdirektion I, wurden in Uebereinstimmung mit dem Vorschlage des Verwaltungsrates, für den Rest der mit 31. März 1909 ablaufenden Amtsperiode unterm 17. Juli als Mitglieder der Kreisdirektion I gewählt: Herr *Viktor Duboux*, von Cully und Lutry (Waadt), Staatsrat des Kantons Waadt und Mitglied des Verwaltungsrates der Schweizer Bundesbahnen, in Lausanne, mit Amtsantritt auf 1. Oktober 1906 (derselbe wurde zugleich zum Vizepräsidenten der Kreisdirektion I ernannt), und Herr *Emil Gorjat*, von Cully (Waadt), Betriebschef des Kreises I in Lausanne, mit Amtsantritt auf 1. September 1906. Herrn *Duboux* wurde das Baudepartement und Herrn *Gorjat* das Betriebsdepartement übertragen.



Lageplan. — Masstab 1 : 2000.

Internationale Verhältnisse. Als ein Ereignis von ganz eminenter Bedeutung darf die am 1. Juni 1906 stattgefundene *Eröffnung des Betriebes des Simplontunnels* bezeichnet werden. Der offizielle Empfang des Königs von Italien durch den Bundesrat in Brig und der Gegenbesuch des Bundesrats in Domodossola fanden am 19. Mai 1906 statt. Vom 28. Mai bis 2. Juni folgten glänzende Festlichkeiten. Dieselben wurden durch ein vom Bundesrate angebotenes Bankett in Lausanne eröffnet. Die Staatsräte der

Ideenwettbewerb für ein Krematorium auf dem ehemaligen Friedhofe Neumünster in Zürich.
 II. Preis. — Motto: «Urnenhof». — Verfasser: Architekt Albert Gysler aus Basel in Hannover-Linden.

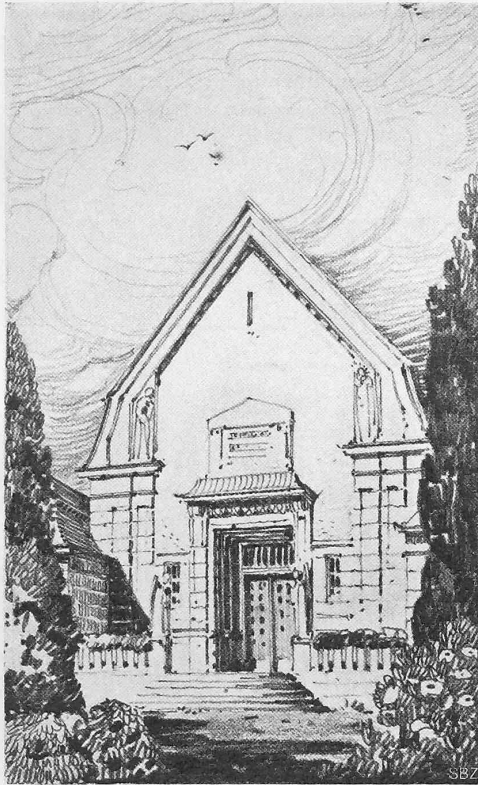
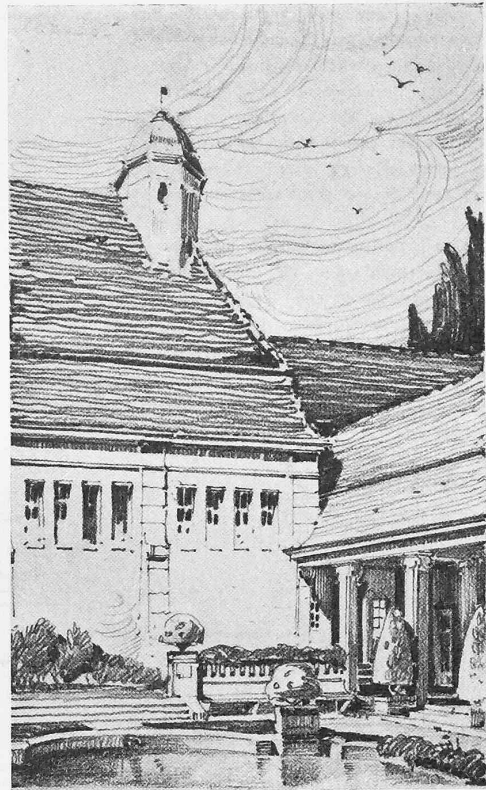


Schaubild der Hauptfassade des Versammlungsraums.



Blick in den Urnenhof gegen den Versammlungsraum.

Kantone Genf, Waadt und Wallis veranstalteten Festlichkeiten in Genf, Montreux, Vevey und Territet, sowie in Sitten. Weitere Festlichkeiten wurden unter Teilnahme der italienischen Regierung gegeben am 31. Mai und 1. Juni durch die Stadt Mailand, das Ausstellungskomitee und die Schweizerkolonie in Mailand, am 2. Juni durch die Stadt Genua und die Schweizerkolonie in Genua. Die Erstellung des Simplontunnels wurde als ein gewaltiges Werk des Friedens, als ein Triumph der Errungenschaften der Technik gefeiert, das einen bedeutenden Aufschwung des Verkehrs zwischen zwei befreundeten Nationen zur Folge haben und diese selbst einander noch näher bringen werde.

Im Berichtsjahre fanden zwei Sitzungen der internationalen *Simplondelegation* statt, in denen die Delegation die Bauberichte, die Fahrpläne und die Tarife der neuen Linie prüfte. Das Hauptaugenmerk wurde auf die Ausgestaltung der Tarife und eine genauere Durchführung des Fahrplanes gerichtet.

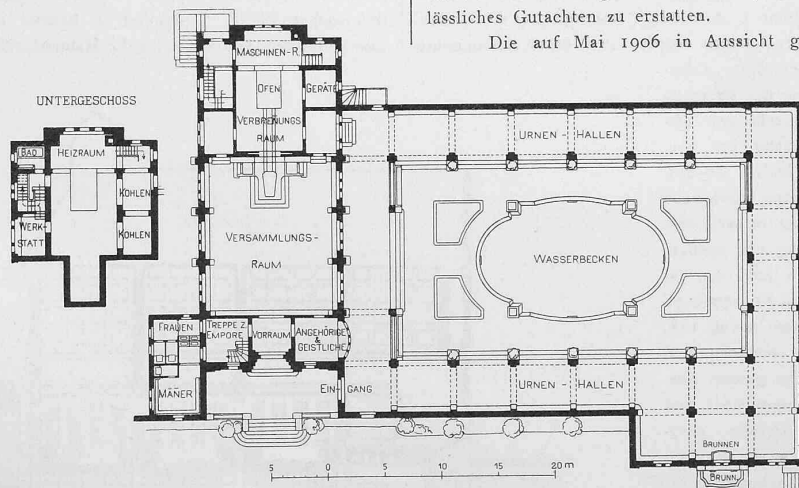
Am 3. Mai 1906 fand in Nauders anlässlich der Tracé-Revision für die normalspurige Fortsetzungsstrecke der im Bau befindlichen *Vinschgaubahn* (Meran-Mals) von Mals nach Nauders und die in Aussicht genommene schmalspurige Eisenbahn von Nauders zur Schweizergrenze oberhalb Martinsbruck eine internationale Konferenz schweizerischer und österreichischer Delegierter statt, zum Zwecke der Besprechung des Anschlusses der Vinschgaubahn an das bündnerische Eisenbahnnetz. Nach eingehender Prüfung der Anschlussverhältnisse hat das Eisenbahndepartement die schweizerischen Delegierten ermächtigt, an der Konferenz zu erklären, dass die schweizerischen

Interessen in erster Linie eine Bahnlinie aus dem Unterengadin nach Pfunds verlangen und dass, solange diese Verbindung nicht sichergestellt sei, schweizerischerseits nicht auf Verhandlungen über andere Anschlüsse des schweizerischen Netzes an die Vinschgaubahn eingetreten werden könne.

Ostalpenbahn. Die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen wurde vom Eisenbahndepartement ersucht, über die vom kleinen Rate des Kantons Graubünden und vom Greinakomitee eingereichten Konkurrenz-Konzessionsgesuche für die Splügen- und die Greinabahn ein einlässliches Gutachten zu erstatten.

Die auf Mai 1906 in Aussicht genommene dritte internationale

Konferenz betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen konnte im Berichtsjahre nicht abgehalten werden; sie ist nunmehr auf Mai 1907 in Aussicht genommen. Anlässlich des siebten internationalen Eisenbahnkongresses in Washington ist der Wunsch geäußert worden, der achte Kongress möchte im Jahre 1910 in der Schweiz stattfinden. Die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen ist mit den Vorarbeiten für den Kongress beauftragt, soweit dieselben nicht von der



Grundrisse vom Hauptgeschoss und vom Untergeschoss. — Masstab 1:600.

städtigen Kommission in Brüssel besorgt werden.

Der Bestand der Vertragsstaaten des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr hat im Berichtsjahre keine Änderung erfahren. Die Unterzeichnung des zweiten Zusatzübereinkommens zum internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr erfolgte durch die Bevollmächtigten aller Vertragsstaaten am 19. September 1906 in Bern.

Das Zentralamt für den internationalen Eisenbahntransport erlitt auch

im Jahre 1906 keinen Personalwechsel. Sein Geschäftsbericht steht, wie üblich, zur Einsichtnahme bereit.

Rechtliche Grundlagen der Eisenbahnunternehmungen. Zu den 94 Konzessionsgesuchen, die Ende 1905 noch anhängig waren, sind im Berichtsjahre noch 45 neue hinzugekommen. Von diesen 139 Gesuchen wurden 20 durch Erteilung der Konzession erledigt, 13 wurden zurückgezogen und fünf als dahingefallen abgeschrieben, sodass am Schluss des Berichtsjahres 101 Gesuche anhängig blieben. Von drei Gesuchen um Erneuerung erloschener Konzessionen wurde eines durch Zustimmung erledigt; die zwei andern konnten im Berichtsjahre nicht mehr erledigt werden.

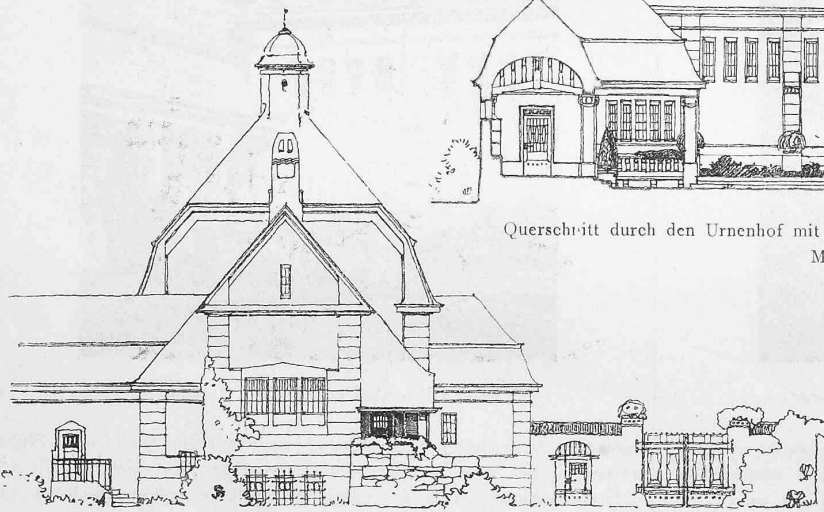
Gesuchen um Uebertragung von Konzessionen hat die Bundesversammlung in vier Fällen und Gesuchen um Aenderung von Konzessionen in neun Fällen entsprochen. Einem Gesuche um Aenderung des Betriebssystems ist entsprochen worden und zwei Betriebsverträgen ist die Ge-

noch zwei definitive *Automobilkonzessionen* erteilt. 14 provisorische Automobilkonzessionen sind infolge Verzichtes erloschen. Die zurzeit noch in Kraft stehenden provisorischen Automobil- und Bergaufzugsanlage-Konzessionen werden in nächster Zeit durch definitive Konzessionen ersetzt werden.

Technische Kontrolle. Die Geschäfte der technischen Abteilung weisen, wie sich aus nachstehenden Zahlen ergibt, im Berichtsjahre eine

Wettbewerb für ein Krematorium in Zürich.

II. Preis. — Verfasser Architekt *Albert Cysler* aus Basel in Hannover-Linden.

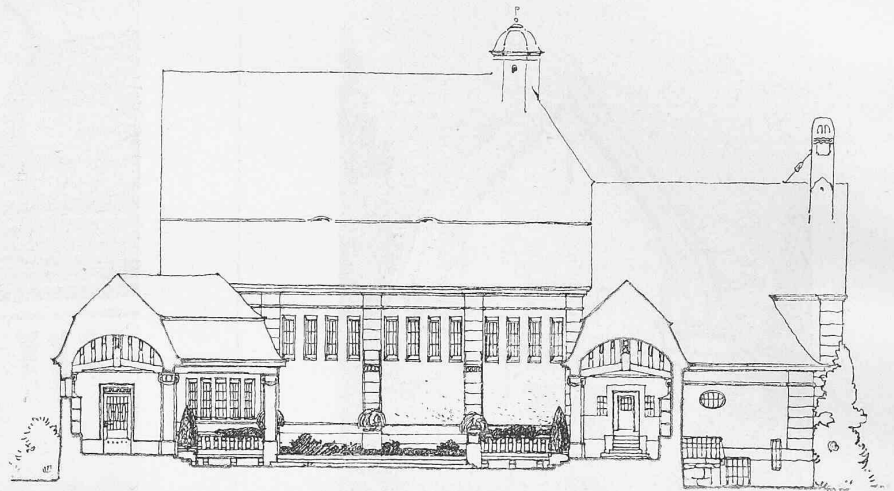


Ansicht der Rückfassade des Hauptgebäudes. — Masstab 1 : 300.

nehmigung erteilt worden. Fristverlängerungsgesuche waren im ganzen 56, wovon 16 noch vom Vorjahre her anhängig waren, zu behandeln. Von diesen hat das Eisenbahndepartement 28 erledigt, während drei zu Bundesbeschlüssen führten. Von diesen letztern wurden zwei durch Zustimmung und eines durch Ablehnung erledigt. Unerledigt blieben somit am Schlusse des Berichtsjahres 25 Gesuche. Infolge fruchtlosen Ablaufes der Fristen zur Einreichung der vorschriftsmässigen Vorlagen sind sieben Konzessionen erloschen, infolge Ersetzung durch neue Konzessionen deren neun; ferner erlosch eine Konzession infolge Verweigerung der nachgesuchten Fristverlängerung. Die Zahl der auf 1. Januar 1907 in Kraft stehenden Konzessionen von noch nicht eröffneten Bahnen betrug 128, wobei die Linien, die zwar in einzelnen Sektionen, aber noch nicht in ihrer ganzen Ausdehnung betrieben werden, eingerechnet und die Fälle, in welchen die Konzession alternativ für mehrere Linien erteilt ist, nur einfach gezählt sind. Das Initiativkomitee für eine durchgehende Wynentalbahn hat seinen Rekurs gegen den Bundesratsbeschluss betreffend Genehmigung des allgemeinen Bauprojekts der Reinach-Münster Bahn zurückgezogen.

Rechtliche Grundlagen anderer Transportanstalten. Im Berichtsjahre wurde eine neue *Schiffskonzession* erteilt; ferner wurde eine geändert.

Bis zum Inkrafttreten der Verordnung betreffend die Konzessionierung und die Kontrolle der Automobilunternehmungen, Aufzüge und Luftseilbahnen vom 18. September 1906 wurden acht provisorische und nachher



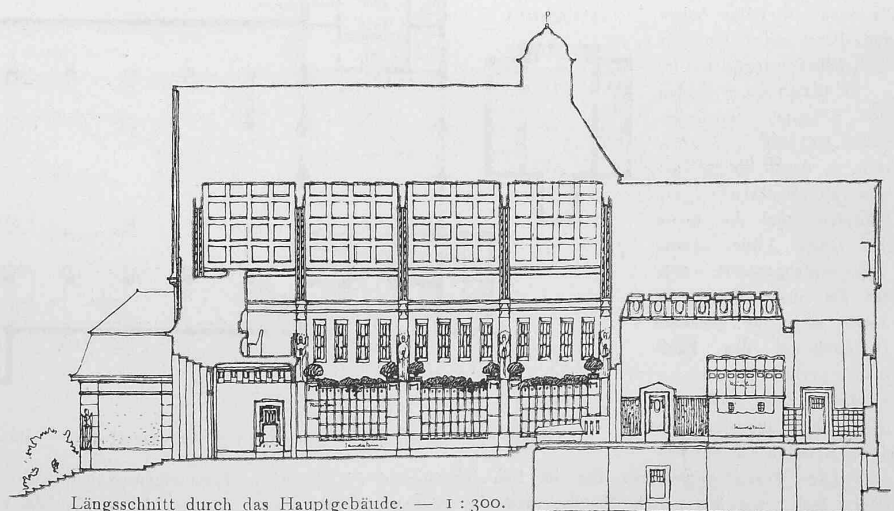
Querschnitt durch den Urnenhof mit Blick gegen die Westfassade des Hauptgebäudes.

Masstab 1 : 300.

weitere Zunahme auf. Es waren der Kontrolle des Eisenbahndepartements im Jahre 1906 unterstellt:

Eisenbahnverwaltungen 173 (1905 167), konzessionierte Schifffahrts-Unternehmungen 19 (18), nicht-konzessionierte Schifffahrts-Unternehmungen 108 (98), Aufzüge und Automobilunternehmungen 18 (26), zusammen 318 (309) Transportanstalten.

Das Eisenbahndepartement hat nicht versäumt, seinen Organen Gelegenheit zu geben, sich über die technischen Fortschritte im Auslande auf dem Laufenden zu halten und dabei, was nicht minder wertvoll ist, persönliche Beziehungen mit den hervorragendsten Fachmännern anderer Länder anzuknüpfen und zu pflegen. So wurde einer der Brückeningenieur an den vom 3. bis 8. September in Brüssel abgehaltenen IV. Kongress des internationalen Verbandes für die Materialprüfungen der Technik abgeordnet.



Längsschnitt durch das Hauptgebäude. — 1 : 300.

Die Vorstände der maschinentechnischen Sektion und der Abteilung Bahndienst erhielten Auftrag zum Besuch der internationalen Ausstellung in Mailand, und der Direktor der technischen Abteilung wurde vom Bundesrate zum Mitglied der Preisgerichte für die Gruppen 8 (Landtransportwesen, Simplon) und 9 (Eisenbahnerbau) dieser Ausstellung ernannt. (Forts. folgt.)