

# Zwei Fliegen auf einen Schlag!

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **59/60 (1912)**

Heft 24

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-30000>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

ist. Man erkennt, dass „Belmunt“ seinen Namen zu Recht trägt, denn der Blick schweift von ihm weg nach Westen frei über die Dächer hin nach dem Sihltal und dem grünen Waldrücken des Uetliberges und Albis (vgl. die Tafel 66). Die Bilder zeigen auch, dass wir ein typisches Zürcherhaus vor uns haben, dessen Verhältnisse nach Höhe und Breite, in den Fenstern, den Linien des Daches die ortsüblichen sind. Die verhältnismässig starke Geschlossenheit der Südfront erklärt sich aus dem geringen Grenzabstand nach dieser Seite; sie wird aber aufgewogen durch die erkerartigen Ausbauten des Wohn- und Esszimmers im Erdgeschoss (vgl. auch die untenstehenden Grundrisse.) Recht charakteristisch und von trefflicher Wirkung in bezug auf eine ausgesprochen einseitige Raumbelichtung ist das Zusammenrücken der Fenster nach der Ecke im Besuchszimmer des Erdgeschosses. Sehr angenehm für die Bewohner sind die schmalen Seitenfensterchen der wenig ausladenden Erker, die ausser dem Zutritt der Sonne Ausblicke längs des Hauses und ostwärts auf den See ermöglichen.

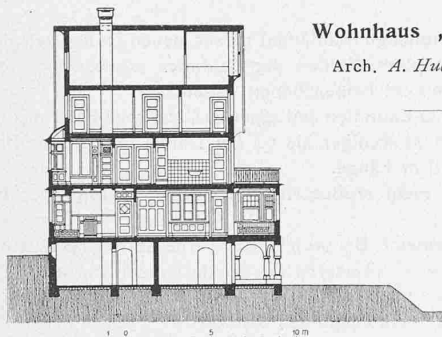
Abgesehen von diesen Ausbauten, dem Verandavorbau an der Westseite und dem nach Norden etwas herausgezogenen Treppenhaus, ist der Grundriss des Hauses quadratisch. Die Haupträume sind nach Südwesten gelegt

Der innere Ausbau ist gut. Es kam viel schön geräuchertes Tannentäfer zur Verwendung, so im Esszimmer (Tafel 69), im Besuchszimmer und in der recht behaglichen, kleinen Diele mit sichtbarer Balkendecke. Die Farben sind vorwiegend auf braun, gelb und weiss gestimmt, zu denen im Wohnzimmer das Grün des vom Vorplatz aus heizbaren Kachelofens mit der vorgesetzten Kachelverkleidung des Heizkörpers hinzutritt. Bemerkenswert ist das Bündnerstübl, das der Architekt seiner Gattin, einer gebürtigen Engadinerin, im Obergeschoss eingerichtet hat. Es ist in feinem Lärchenholz vollständig ausgefäert, mit den charakteristischen Profilierungen und Kerbschnitzereien und passender, zum Teil alter Möblierung zu einer kleinen, aber sehr stimmungsvollen Kemenate gestaltet worden, die als intimer Aufenthaltsraum in Morgen- und Abendstunden trefflich dient. Fügen wir bei, dass das Haus, dessen Raumaussnutzung eine aussergewöhnlich weitgehende ist, mit allen modernen Einrichtungen versehen wurde, so erklären sich die verhältnismässig hohen Baukosten von Fr. 50,50 für den  $m^3$ , einschliesslich Architektenhonorar und Bauführer.

Der terrassierte Garten ist angelegt von E. Klingelfuss, Gartenkünstler in Zürich-Wollishofen, der grosses Verständnis für architektonische Gartengestaltung bekundet; eine schätzenswerte Eigenschaft, die aber leider z. Zt. noch selten ist.

Wohnhaus „Belmunt“

Arch. A. Huber, Zürich.



Zwei Fliegen auf einen Schlag!

Unsere mehrfachen Notizen zur jüngst erfolgten Ersatzwahl in den schweizerischen Schulrat<sup>1)</sup> haben einen Berner Korrespondenten veranlasst, sich in einer Beantwortung unserer Fragen zu versuchen.

Wir lesen in den „Basler Nachrichten“ vom 9. Juni d. J., zweite Beilage, was folgt:

„Zur Wahl des Herrn de Stockalper in den eidgenössischen Schulrat schreibt man uns aus Bern: Der Bundesrat hat weder die Pflicht noch die Praxis, die von ihm vorgenommenen Wahlen zu begründen. Daher darf man keine „amtliche Aufklärung“ über die Wahl de Stockalpers erwarten. Wie wir vernehmen, ist deshalb die Wahl auf Herrn de Stockalper gefallen, weil die Westschweizer unbedingt den Anspruch erhoben, dass der Sitz des Herrn Perrier wieder einem Angehörigen der Südwestschweiz gegeben werden müsse. Als sie aber in ihren Reihen nach einem geeigneten Kandidaten Umschau hielten, kamen sie in Verlegenheit; weder Waadt, noch Genf, noch Neuenburg konnten eine geeignete Persönlichkeit stellen. Da nun aber einmal ein Südwestschweizer (!) den Posten erhalten sollte, fiel man auf die Verlegenheitskandidatur des Herrn de Stockalper in Sitten. Damit hatte man zugleich zwei Fliegen auf einen Schlag getroffen. In der katholischen Presse nämlich war zu jener Zeit energisch reklamiert worden, weil die Katholiken in den obern Bundesbehörden viel zu schwach vertreten seien. Herr de Stockalper gehört der katholischen Volkspartei an. Doch wird versichert, dass dieses parteipolitische Motiv keineswegs im Vordergrund gestanden habe. Die Nomination de Stockalpers sei von Herrn Bundesrat Ruchet aufgestellt worden, und in der Bundesratssitzung habe sich dagegen keine Opposition erhoben.“

Wie der Schreiber obiger Zeilen zur Abgabe einer solchen, nach seiner Darstellung „nicht amtlichen Aufklärung“ kommt, können wir nicht beurteilen. Ihrer Form und ihrem Inhalt nach halten wir es für ausgeschlossen, dass er dazu irgendwie ermächtigt oder gar beauftragt gewesen sein könnte.

Die Kombination, in der der Name unseres werten Kollegen Herrn de Stockalper genannt wird, bedeutet für ihn geradezu eine Kränkung; und die Motive, die dem Herrn Bundesrat Ruchet zugedacht werden, müssten doch von diesem förmlich als eine Missachtung seiner gut eidgenössischen Gesinnung empfunden werden. Es liegt doch

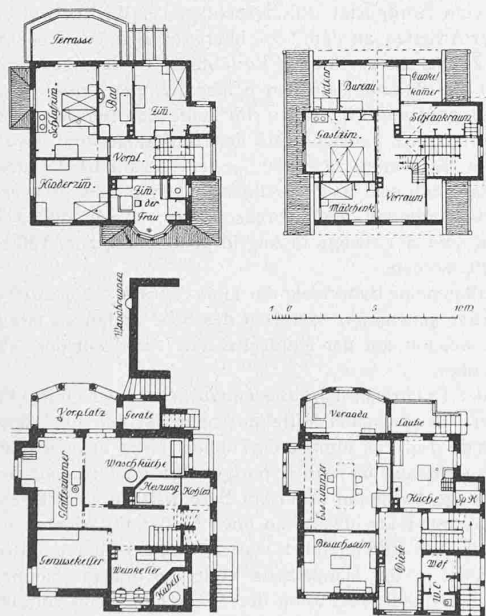


Abb. 2 bis 5: Grundrisse; Abb. 6: Schnitt. — Masstab 1:400.

und im Erdgeschoss und Obergeschoss durch die Veranda zweckmässig erweitert. Auch den Diensträumen des Kellergeschosses gereicht dieser Anbau, hier in Form einer offenen Vorhalle am vertieften Trockneplatz zum Vorteil (vgl. Schnitt Abb. 6). Das Dachgeschoss ist vollständig ausgebaut, und auf dem Kehlboden finden wir in der westlichen Giebelspitze ein regelrechtes Sonnenbad mit Duscheinrichtung, Bodenablauf usw., das reichliche Belichtung erfährt.

<sup>1)</sup> Band LIX, Seite 220, 250 und 300.

auf der Hand, dass, wenn eine Gruppe von „Westschweizern“ oder eine solche aus unsern katholischen Miteidgenossen an ihn herangetreten wäre mit dem Verlangen, für seinen Vorschlag einen der *Ihrigen als solchen* zu wählen, der Herr Departementschef sie ohne weiteres bedeutet hätte: im *schweizerischen* Bundeshause können, wenn es sich um die Wahl in die leitende technische Oberbehörde der *Eidg. Technischen Hochschule* handle, ausschliesslich die Eignung des Mannes für das Amt und die sorgfältig zu erwägenden Bedürfnisse der *eidgenössischen* Anstalt selbst in Frage kommen, da gebe es keine Sonderung nach Südwest- oder Nordostschweiz, nach katholischen oder protestantischen Eidgenossen!

Man sieht, der Schreiber der Notiz hat allerdings „zwei Fliegen mit einem Schlage“ getroffen, d. h. er hat gleichzeitig zwei hoch geehrte Miteidgenossen bloss gestellt, ohne zur Klärung der aufgeworfenen Fragen irgendwie beizutragen.

## Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1911.

(Aus dem Bericht des eidg. Eisenbahndepartements.)

(Fortsetzung.)

### Rechtliche Grundlagen der Eisenbahnunternehmungen.

Zu den 73 Konzessionsgesuchen, die am 31. Dezember 1910 noch anhängig waren, sind im Berichtsjahre 22 neue Gesuche hinzugekommen. Von diesen 95 Gesuchen sind 15 durch Erteilung der nachgesuchten Konzession erledigt worden, während eines förmlich zurückgezogen wurde und 11 als gegenstandslos abgeschrieben werden konnten. Am Schlusse des Berichtsjahres blieben somit 68 Gesuche anhängig.

Einem Gesuche um Ausdehnung einer Konzession hat das Departement, gestützt auf die im Konzessionsakte enthaltene Ermächtigung von sich aus entsprochen. Durch Bundesbeschluss sind 18 Konzessionsänderungsgesuche und ein Konzessionsübertragungsgesuch in zustimmendem Sinne erledigt worden. Einem weiteren Konzessionsübertragungsgesuch, in dem auch die Ausdehnung der Konzession nachgesucht worden war, wurde ebenfalls entsprochen.

Die eingeführte strengere Praxis in bezug auf die Fristverlängerungsgesuche hat sich bestens bewährt, indem in den beiden letzten Jahren die Finanzierung verschiedener Linien von volkswirtschaftlicher Bedeutung beschleunigt worden ist, während eine ganze Anzahl anderer konzessionierter Bahnprojekte, die keine oder nur ganz geringe Aussicht auf Verwirklichung hatten, von den jeweiligen Initianten endgültig fallen gelassen wurden. Im Berichtsjahre wurde 16 Fristverlängerungsgesuchen entsprochen, wobei in 11 Fällen erklärt wurde, der Bundesrat werde eine weitere Fristerstreckung nicht mehr von sich aus gewähren.

Elf Konzessionen sind infolge unbenützten Ablaufes der konzessionsmässigen Fristen erloschen. Die Zahl der in Kraft stehenden Konzessionen von noch nicht eröffneten Bahnen beträgt auf Ende 1911 134. Dabei sind die Linien, die zwar in einzelnen Sektionen, aber noch nicht in ihrer gesamten Länge in Betrieb stehen, mitgerechnet und alternative Konzessionen nur einfach gezählt.

**Rechtliche Grundlagen anderer Transportanstalten.** Nachdem die Verordnung vom 19. Dezember 1910 betreffend die Schifffahrt konzessionierter Unternehmungen auf schweizerischen Gewässern auf 1. Januar 1911 in Kraft getreten war, wurden zu Anfang des Jahres sämtliche konzessionierte *Schiffahrtsunternehmungen* vom Eisenbahndepartement zur Einreichung von Gesuchen um Erneuerung der Konzession veranlasst. Zu den eingereichten 19 Konzessionserneuerungsgesuchen kamen im Laufe des Jahres noch drei neue Konzessionsgesuche hinzu. Von diesen 22 Gesuchen konnten im Berichtsjahre acht durch Erneuerung, bezw. Erteilung der Konzession erledigt werden.

Im Berichtsjahre wurden sechs Konzessionen für *Automobilunternehmungen*, deren Dauer abgelaufen war, auf Ansuchen der betreffenden Gesellschaften erneuert und teilweise abgeändert. Zwei Gesuchen um Erteilung einer Konzession konnte ebenfalls entsprochen werden. Auf Ende des Jahres war noch ein Konzessionserneuerungsgesuch unerledigt.

Ein Konzessionsgesuch für eine *Luftseilbahn* musste abgewiesen werden.

**Neue Bahnlinien.** Während des Berichtsjahres befanden sich 35 Bahnlinien und Bahnstrecken im Bau (im Vorjahre 45); davon wurden die folgenden 16 Linien neu in Angriff genommen:

Schweizerische Bundesbahnen: Sissach-Olten (Hauenstein-Basislinie); Brienz-Interlaken (Brienzerseebahn). — Berner Alpenbahn-Gesellschaft: Münster-Lengnau. — Sursee-Triengen. — Meiringen-Aareschlucht. — Säntisbahn: I. Sektion: Appenzell-Wasser-auen. — Bremgarten-Dietikon; Bremgarten Obertor-Bremgarten S. B. B. — Aigle-Sèpey-Ormont-dessus. — Tramways lausannois: Georgette-Port de Pully. — Städtische Strassenbahn Zürich: Römerhof-Klusplatz; Burgwies-Rehalp. — Trambahn St. Gallen: Union-Teufenerstrasse. — Bern-Worblaufen-Zollikofen. — Brig-Furka-Disentis: Strecke Brig-Furka-Tunnel. — Funicolare degli Angioli in Lugano. — Luzern-Dietschiberg.

Vollendet und dem Betrieb übergeben wurden im Berichtsjahre folgende Bahnlinien oder Bahnstrecken:

Lugano-Cadro-Dino: Lugano-Santa di Viganello; Santa di Viganello-Dino. — Schaffhauser Strassenbahn: Güterbahnhof-Ebnat. — Städtische Strassenbahn Zürich: Römerhof-Klusplatz. — Biasca-Acquarossa-Olivone: I. Sektion: Biasca-Acquarossa. — Chemins de fer électriques veveysans: Blonay-Les Pléiades. — Sierre-Montana-Vermala. — Trambahn St. Gallen: Union-Teufenerstrasse: Strecke Union-Hochwacht. — Altstätten-Gais: Strecke Altstätten-Stadt-Gais. — Clarens-Chailly-Blonay. — Wil-Weinfelden-Emmishofen (Mittel-Thurgau-Bahn).

Die Gesamtlänge (Baulänge) dieser neuen Linien beträgt rund 87 km. Die Hauptverhältnisse der Baulinien ergeben sich aus der dem Geschäftsbericht beigegebenen Tabellen.

Auf den 35 Baulinien mit einer Gesamtlänge von rund 429 km befinden sich nicht weniger als 62 km Tunnel und 10 km Brücken von mehr als 10 m Länge.

Die noch nicht eröffneten Linien geben zu folgenden Bemerkungen Anlass:

Das allgemeine Bauprojekt der verbesserten Hauensteinlinie *Sissach-Olten* der schweizerischen Bundesbahnen wurde am 19. Juni und 4. Dezember genehmigt. Mit den Bauarbeiten konnte im Berichtsjahre nicht mehr begonnen werden.

Auf der Linie *Frutigen-Brig* (Lötschbergbahn) wurde der Sohlenstollen des grossen Lötschbergtunnels am 31. März bei Km. 7,353 vom Nordportal durchgeschlagen. (Wir verweisen hinsichtlich der Arbeiten an dem Lötschbergtunnel auf die regelmässigen in unserer Zeitschrift erschienenen Berichte.)

Auch die Arbeiten auf den beiden Rampen Frutigen-Kandersteg und Goppenstein-Brig haben im Laufe des Berichtsjahres bedeutende Fortschritte gemacht. Auf der Nordrampe sind etwa 60 % und auf der Südrampe etwa 80 % der Gesamtarbeit geleistet; sämtliche Rampentunnel sind durchgeschlagen und die Ausweitungs- und Mauerungsarbeiten weit vorgeschritten. Auch die grösseren Kunstbauten sind durchwegs in Angriff genommen, zum Teil bereits fertig erstellt worden.

Das allgemeine Bauprojekt der Linie *Münster-Lengnau*<sup>1)</sup> wurde am 28. Februar genehmigt. Der Bau des 8560 m langen Grenchenbergtunnels begann auf der Nordseite am 7. und auf der Südseite am 6. November.

Auf der Teilstrecke *Vallorbe-Landesgrenze* der Linie<sup>1)</sup> Frasn-Vallorbe der französischen Mittelmeerbahn ist der auf Schweizergebiet liegende Teil des Mont d'Or-Tunnels fertig ausgemauert.

Die Bauarbeiten der normalspurigen Nebenbahn *Ebnat-Nesslau* (Bodensee-Toggenburgbahn) sind im Berichtsjahre derart gefördert worden, dass auf Ende desselben etwa  $\frac{3}{4}$  der Erdarbeiten und  $\frac{1}{3}$  der Tunnelarbeiten durchgeführt waren; ebenso sind die Brücken und Durchlässe in der Hauptsache vollendet und die Hochbauten unter Dach. Die Inbetriebsetzung der neuen Linie wird voraussichtlich im kommenden Herbst erfolgen können.

Das allgemeine Bauprojekt der normalspurigen Nebenbahn *Sursee-Triengen* wurde am 25. April genehmigt. Im Laufe des Berichtsjahres konnten die sämtlichen Unterbauarbeiten vollendet werden; ebenso sind die Hochbauten bereits in Angriff genommen worden.

Auf der neuen Linie *Bever-Schuls* der *Rhätischen Bahn* haben die Bauarbeiten im verflossenen Jahre bedeutende Fortschritte gemacht. Auf der Strecke Bevers-Cinuskel ist die Linie im Rohbau

<sup>1)</sup> Auch bezüglich Grenchenberg- und Mont d'Or-Tunnel verweisen wir auf unsere fortlaufende Berichterstattung. Die Red.