

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Band: 63/64 (1914)
Heft: 23

Artikel: Die Schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1913
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-31475>

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: 19.11.2024

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

Die Schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1913.

Uebungsgemäss entnehmen wir dem Bericht des eidg. Eisenbahndepartements über seine Geschäftsführung im Jahre 1913 einige unsere Leser interessierende Angaben.

Organisation und Personal.

Im Berichtsjahre waren drei Kontrollingenieure zu ersetzen, der eine infolge Hinscheidens, die zwei andern infolge Austrittes aus der Verwaltung.

Gesetze, Verordnungen und Postulate.

Die Vorlage betreffend Erhebung von Gebühren für Konzessionierung von Transportanstalten, die das Departement mit Botschaft vom 31. Mai 1912 vorgelegt hatte, wurde von den eidg. Räten im Berichtsjahre noch nicht endgültig erledigt.

Mit Beschluss vom 7. Juni 1913 wurde eine Verordnung betreffend Berechnung und Untersuchung der eisernen Brücken und Hochbauten der der Aufsicht des Bundes unterstellten Transportanstalten aufgestellt. Durch diese Verordnung, die am 1. Juli 1913 in Kraft trat, wurde diejenige vom 19. August 1892 betreffend Berechnung und Prüfung der eisernen Brücken und Dachkonstruktionen auf den schweizerischen Eisenbahnen ersetzt.

Eisenbahnrückkauf und Verwaltung der Bundesbahnen.

Rückkauf der Linie Genf-La Plaine und Erstellung der Verbindungsbahn zwischen den beiden Bahnhöfen Cornavin und Eaux-Vives. Wie wir im letztjährigen Berichte

ausgeführt haben, hätte der zwischen der Bundesbahnverwaltung und der P.-L.-M.-Bahngesellschaft unterm 4. April/23. Mai 1912 abgeschlossene Vertrag betreffend den Durchlauf der Züge auf der Linie Genf-La Plaine und ihre Zulassung in den Bahnhof Genf-Cornavin allseitig vor dem 25. Dezember 1912 genehmigt werden sollen. Die Schwierigkeiten, denen die französische Regierung hauptsächlich in der Kammer bei Behandlung dieser Angelegenheit begegnete, hatten zur Folge, dass der Vertrag von der französischen Abgeordnetenversammlung erst am 25. Juni 1913 angenommen wurde. Der Senat seinerseits genehmigte die Vorlage am 30. Juli 1913. Da schweizerischerseits der Verwaltungsrat der S. B. B. dem Vertrag bereits am 20. Juli 1912 seine Zustimmung erteilt hatte, kann die Angelegenheit als endgültig erledigt betrachtet werden.

Rückkauf des Jura-Neuchâtelois. Die Bundesversammlung behandelte das Geschäft in der Juni-Tagung und beschloss, nach dem Antrage des Eisenbahn-Departements, die Genehmigung des Vertrages über den freihändigen Erwerb der Bahn. Der Besitzübergang fand auf 1. Juli statt.

Rückkauf der Tösstalbahn und Wald-Rüti-Bahn. Die vom Eisenbahndepartement in Verbindung mit den S. B. B. vorgenommenen Untersuchungen über den Rückkaufswert der beiden Bahnen schritten im Berichtsjahre soweit vor, dass die bundesrätliche Eisenbahndelegation zu Ende des Jahres ermächtigt werden konnte, mit den Gesellschaften der Tösstalbahn und Wald-Rüti-Bahn unter Beiziehung des Regierungsrates Zürich Rückkaufverhandlungen anzuknüpfen. Eine erste Konferenz fand im Februar 1914 statt.

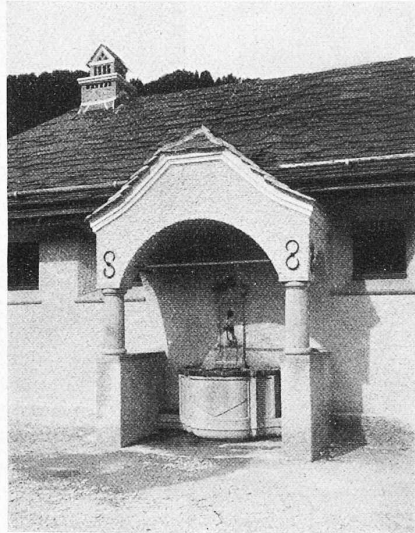


Abb. 9. Brunnen auf Station Schuls-Tarasp.

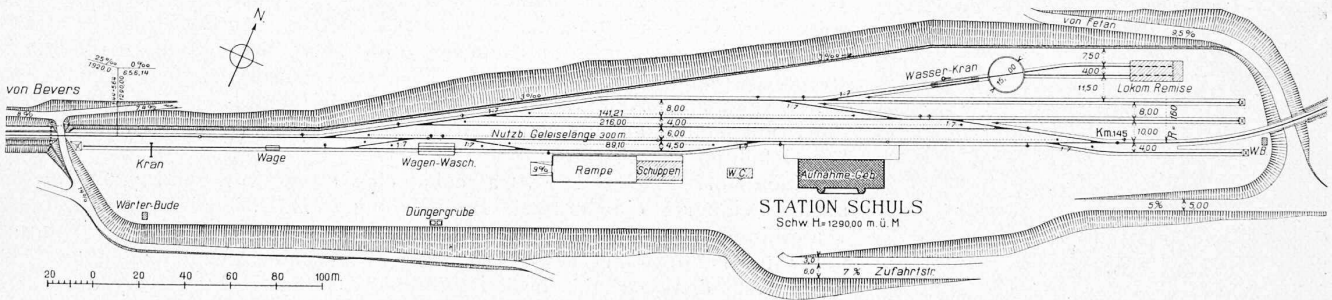


Abb. 5. Lageplan der vorläufigen Endstation Schuls-Tarasp. — Masstab 1 : 3000.

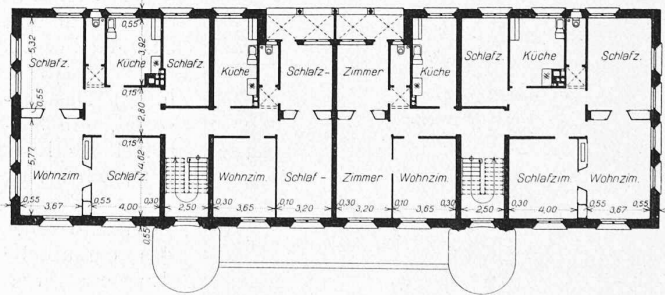
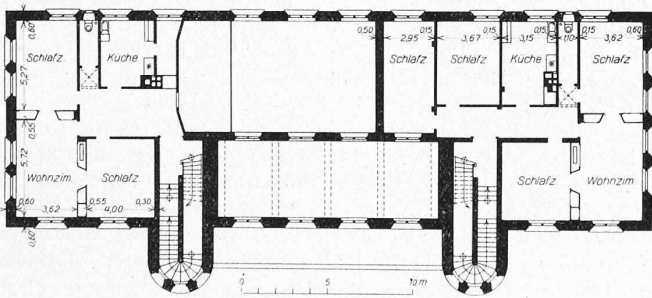
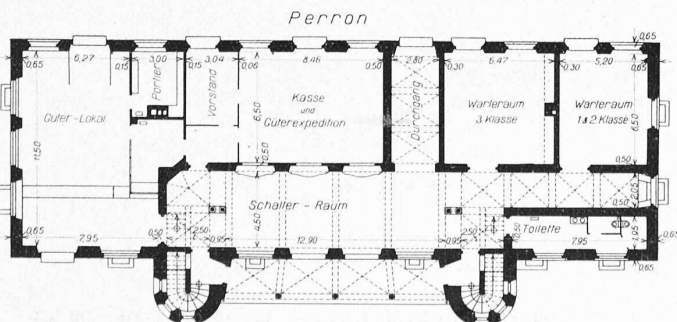


Abb. 6 bis 8. Aufnahmegebäude Schuls-Tarasp. — 1 : 400.



Verwaltung der S. B. B. An Stelle der zurückgetretenen Herren Ed. Eckenstein, Kaufmann in Basel und Oberstdivisionär Köchlin von Basel sind die HH. Walter Boveri, Ing., Präsident des Verwaltungsrates der Firma Brown, Boveri & Cie. in Baden, und Walter Sängler, Kaufmann, Präsident der Basler Kantonalbank in Basel, als Mitglieder des Verwaltungsrates gewählt worden. Der aus dem Kreiseisenbahnrat II ausgetretene Herr Alioth-Vischer wurde durch Herrn Wilh. Preiswerk-Imhoff, Vizepräsident der Handelskammer, in Basel ersetzt. In den Kreiseisenbahnrat IV wurde an Stelle des zurückgetretenen Herrn W. Sträuli-Knüsli Herr Dr. Hans Sträuli, Stadtpräsident von Winterthur, gewählt. (Forts. folgt.)