

Die schweizer. Eisenbahnen im Jahre 1915

Autor(en): **Redaktion**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **67/68 (1916)**

Heft 1

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-33029>

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.

eine neue Architekturschöpfung die Anhänger der landläufigen Heimatschutz-Auffassung befriedigt, ohne deswegen mit den Forderungen moderner Kunstauffassung in Widerspruch zu geraten. An der alten Fassade ist, ausser der Beseitigung der wertlosen Bleiverglasung (Abb. 3), nichts geändert worden.

Die Zweckbestimmung der einzelnen Bauteile ist den Grundrissen (Abb. 6 bis 9) ohne weiteres zu entnehmen; die Schnitte (Abb. 10 und 11) veranschaulichen die gegenseitigen Höhenlage-Beziehungen. Zu den Gewölben, auf denen der Zellenbau steht, ist erläuternd zu sagen, dass sie zu dem „Salzhaus“ gehörten, das sich an Stelle des Gefängnisses befand, aber wegen schlechten Bauzustandes bis auf eben diese Kellergewölbe abgetragen werden musste; sie sind von der Klostergasse aus zugänglich und

werden anderweitig benützt (Abbildung 10). Zur bessern Wirkung des intimen Brunnenhofes ist dessen Südost-Ecke (in Abweichung zum Lageplan) durch eine Mauer zwischen Zellenbau und Finanzdirektion (Klosterbogen) geschlossen worden; neu ist auch der gedeckte Gang längs dem letztgenannten Haus (Abb. 5 und Tafel 2 unten).

Den künstlerischen Schmuck besorgten Ernst Georg Rüegg, der die dekorativen Malereien, den Auszug einer Schützengilde darstellend, geschaffen (Tafel 2), und Bildhauer Kappeler. Von diesem stammen ausser dem Brunnen im Hof auch die ornamentalen Bildhauerarbeiten, sowie die Modelle für die Stuckarbeiten im Regierungsgebäude, in dessen Treppenhaus; am Eingang zum Sitzungssaal und in diesem selbst an Wänden und Decke (Tafel 3). Im Sitzungssaal ist (entgegen dem Grundriss Abbildung 9) das Fenster gegen Westen verschlossen, dagegen jenes der Ostfront verdoppelt worden, wie auf Abbildung 2 zu erkennen; diese Massnahme hat die Beleuchtungsverhältnisse wesentlich verbessert, ohne die äussere Erscheinung nennenswert zu beeinträchtigen. Die vornehme innere Einrichtung wird noch bereichert durch die Leuchter aus Neusilber, Ebenholz und Glas; unsere Aufnahme zeigt die Ansicht vom Sitze des Regierungs-Präsidenten aus.

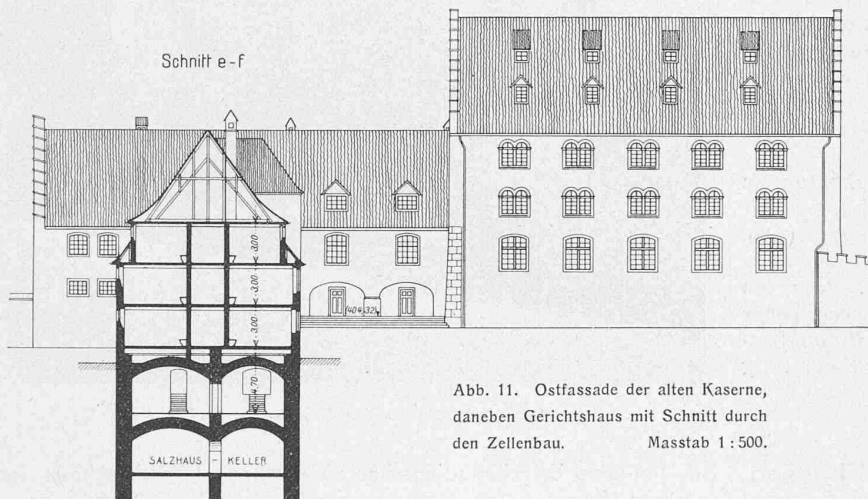


Abb. 11. Ostfassade der alten Kaserne, daneben Gerichtshaus mit Schnitt durch den Zellenbau. Masstab 1 : 500.

Die schweizer. Eisenbahnen im Jahre 1915.

In gewohnter Weise geben wir unsern Lesern, nach dem amtlichen Bericht, einen gedrängten Ueberblick über die Geschäftsführung des schweizerischen Eisenbahndepartements im Jahre 1915.

Gesetze, Verordnungen und Postulate.

Es wurden zwei Verordnungen erlassen, nämlich eine am 22. Juni 1915 betreffend die Erteilung von Schifferpatenten für den Bodensee, den Untersee und den Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen, die andere am 26. November 1915 betreffend die Eisenbetonbauten der der Aufsicht des Bundes unterstellten Transportanstalten.¹⁾

Ein Postulat betreffend Einführung des Rollschemels auf der Strecke Luzern-Giswil, Verbesserung der Linie von Luzern nach

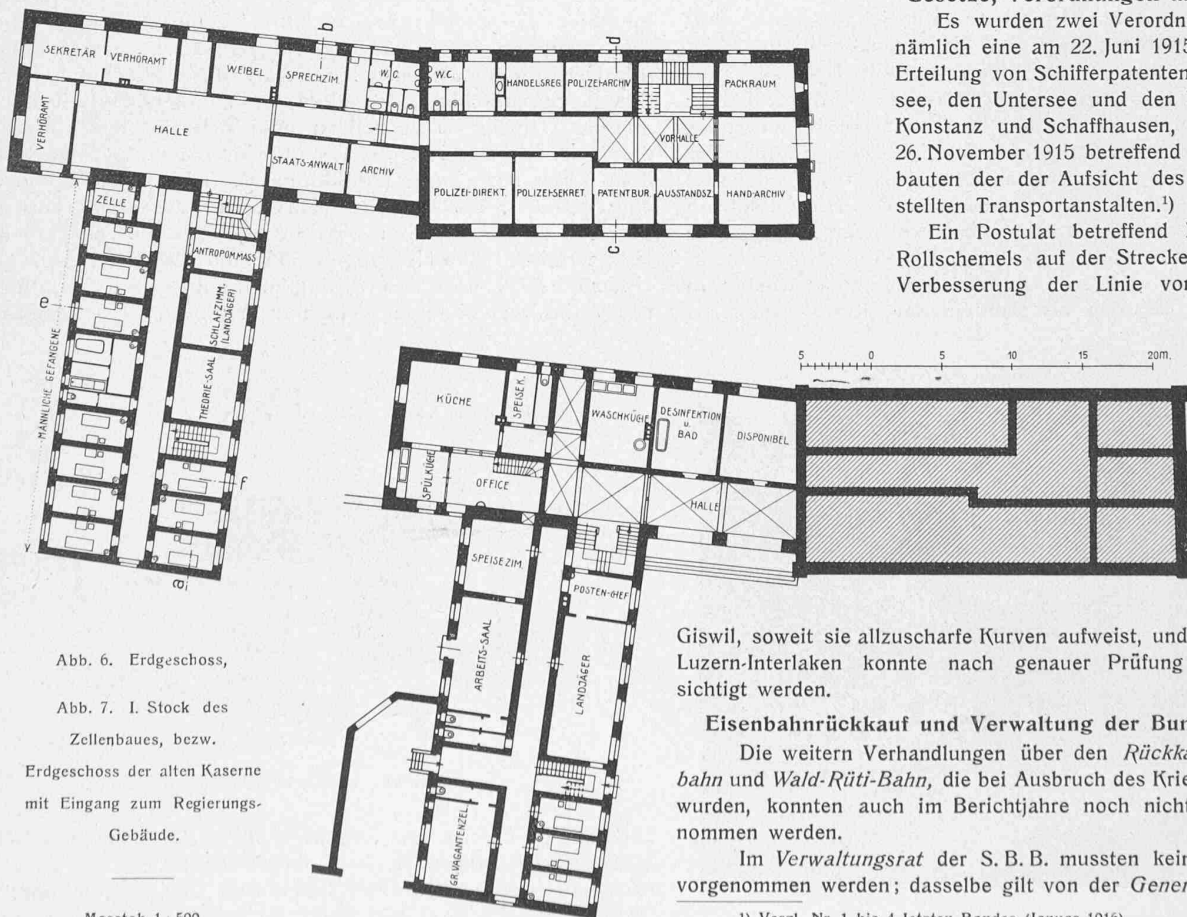


Abb. 6. Erdgeschoss,

Abb. 7. I. Stock des Zellenbaues, bezw. Erdgeschoss der alten Kaserne mit Eingang zum Regierungsgebäude.

Masstab 1 : 500.

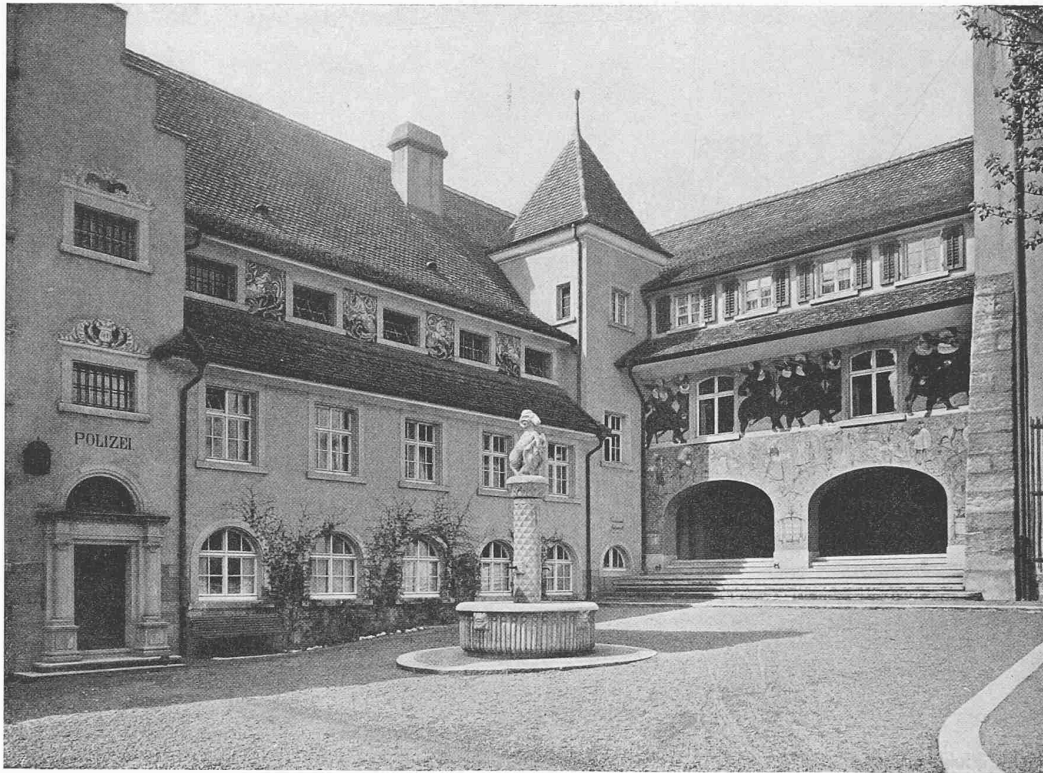
Giswil, soweit sie allzuschärfe Kurven aufweist, und Elektrifizierung Luzern-Interlaken konnte nach genauer Prüfung nicht berücksichtigt werden.

Eisenbahnrückkauf und Verwaltung der Bundesbahnen.

Die weitem Verhandlungen über den Rückkauf der Tösstal-bahn und Wald-Rüti-Bahn, die bei Ausbruch des Krieges verschoben wurden, konnten auch im Berichtjahre noch nicht wieder aufgenommen werden.

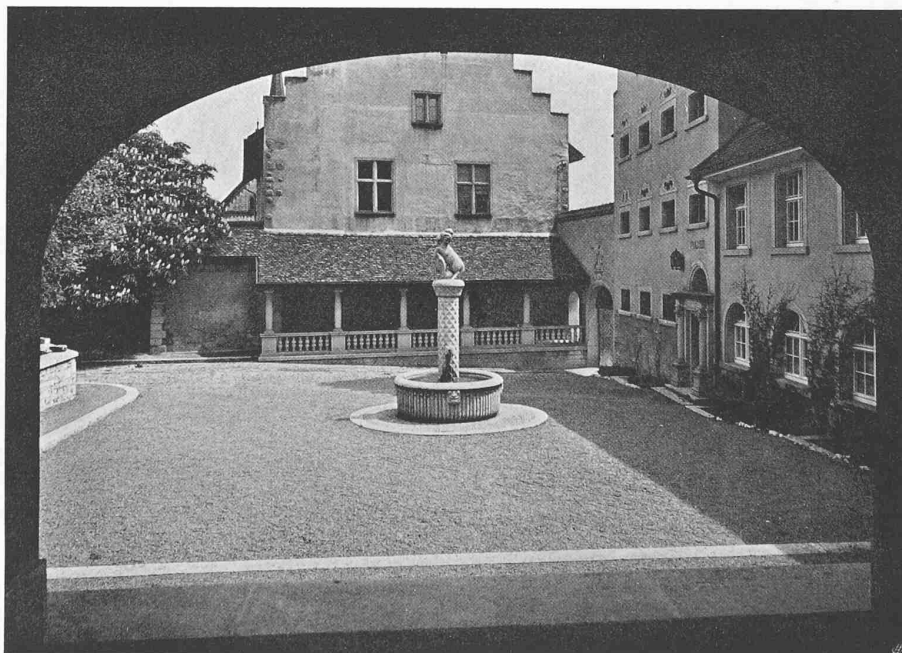
Im Verwaltungsrat der S. B. B. mussten keine Ersatzwahlen vorgenommen werden; dasselbe gilt von der Generaldirektion.

¹⁾ Vergl. Nr. 1 bis 4 letzten Bandes (Januar 1916).



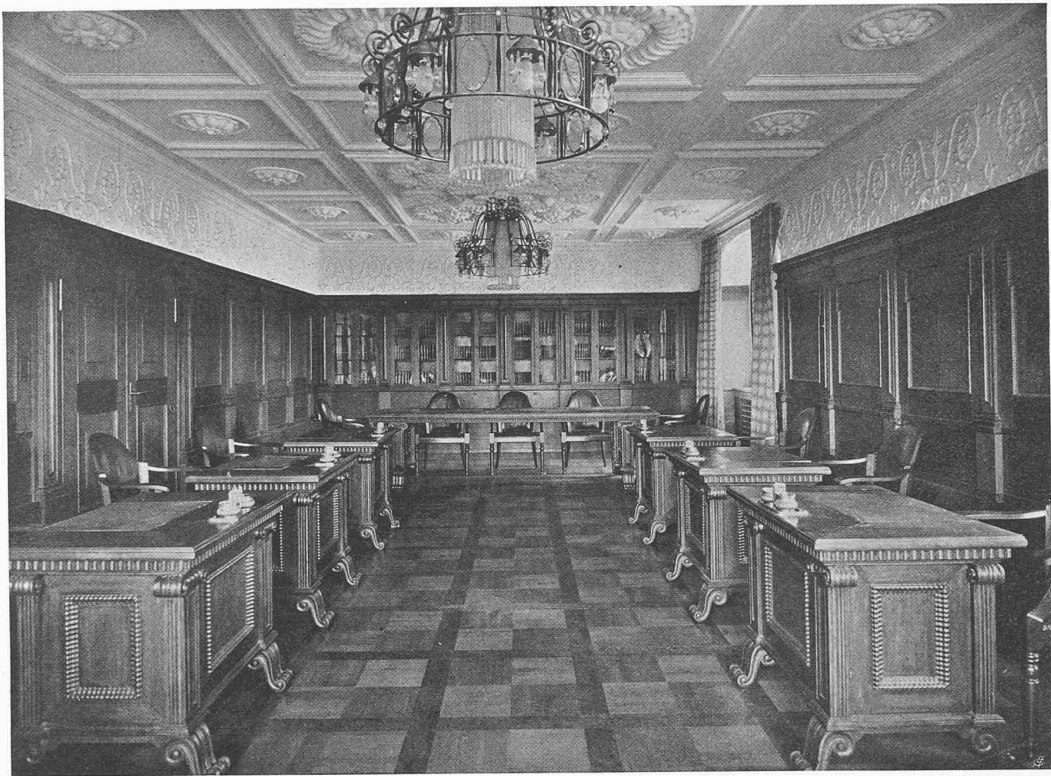
HOFANSICHT GEGEN SÜDWEST (OBEN)

HOFANSICHT GEGEN OSTEN (UNTEN)



REGIERUNGS-GEBÄUDE SCHAFFHAUSEN MIT UNTERSUCHUNGS-GEFÄNGNIS

ARCHITEKT PROF. DR. KARL MOSER IN ZÜRICH



SITZUNGSSAAL DES REGIERUNGS-RATES

EINGANG DAZU UND TREPPENVORPLATZ



REGIERUNGS-GEBÄUDE SCHAFFHAUSEN

ARCH. PROF. DR. KARL MOSER IN ZÜRICH

Internationale Verhältnisse.

Die mit Frankreich abgeschlossenen Uebereinkommen über den Dienst der Post, des Zolls, des Telegraphen, der Gesundheits- und der Viehseuchenpolizei im *internationalen Bahnhofe Vallorbe*, sowie auf den Linien Frasnè-Vallorbe und Pontarlier-Vallorbe, sind von der Bundesversammlung in der Frühjahrssession genehmigt worden. Am 15. Mai 1915 fand sodann in Vallorbe eine in bescheidenem Rahmen gehaltene Eröffnungsfeier statt, an der sich die Regierungen der beiden Länder vertreten liessen.

Infolge der ungünstigen Zeitverhältnisse musste die Behandlung der *Konzessionsgesuche für eine Ostalpenbahn* auch im Berichtjahre wiederum verschoben werden.

Die *internationale Simplondelegation*, deren Mitglieder vom Bundesrate für eine neue Amtsdauer von drei Jahren bestätigt wurden, trat während des Jahres 1915 zweimal zusammen. Sie befasste sich, wie gewohnt, mit Fahrplan, Tarif- und Rechnungsangelegenheiten. Auf Grund des Befundes ihres Prüfungsausschusses beschloss die Delegation die Gutheissung der Rechnungen über die Baukosten und den Betrieb im Jahre 1913 der Simplonstrecke Brig-Iselle. Der Bundesrat nahm von diesen Rechnungen zustimmende Kenntnis und stellte sie der Regierung von Italien zur Anerkennung zu.

Rechtliche Grundlagen der Eisenbahnunternehmungen.

Die Wirkung des Bundesgesetzes vom 18. Juni 1914 betreffend die Gebühren für Konzessionen von Transportanstalten, sowie

Sektionen, aber noch nicht in ihrer gesamten Länge in Betrieb stehen, mitgerechnet. Im übrigen wird auf das vom Eisenbahndepartement herausgegebene Eisenbahnverzeichnis hingewiesen, das über diese Verhältnisse nähern Aufschluss erteilt.

Rechtliche Grundlagen anderer Transportanstalten.

Was die *Schiffahrtsunternehmungen* anbetrifft, wurde im Berichtjahre der „Société de navigation à vapeur sur les lacs de Neuchâtel et de Morat“ eine neue Konzession erteilt. Jene der Zürcher Dampfbootgesellschaft konnte noch nicht erneuert werden. Aus verschiedenen Gründen wurde vielmehr im Einverständnis mit den Regierungen der beteiligten Kantone beschlossen, das seit 1908 bestehende Provisorium noch bis Ende 1917 aufrechtzuerhalten.

Für *Automobilkurse* sind sieben Konzessionsgesuche eingereicht worden. Erteilt wurden drei Konzessionen.

(Forts. folgt.)

Miscellanea.

Gegenläufige Turbodynamo für Wasserkraftbetrieb.

Unter dieser Ueberschrift machten wir auf Seite 233 letzten Bandes (6. Mai 1916) auf Grund einer ausführlichen, in der „Zeitschrift für das gesamte Turbinenwesen“ vom 10. und 20. September 1915 erschienenen, von Prof. Euler, Hagen in W., verfassten Beschreibung einige kurze Mitteilungen über eine vom Verfasser vorgeschlagene Turbine mit gegenläufigen Laufrädern, wobei wir, die eigenen Worte des Verfassers gebrauchend, von einer „neuen Turbinenbauweise“ sprachen. Von einem Leser erhielten wir darauf eine berichtigende Zuschrift, in der u. a. gesagt wird:

„Diese Idee ist nicht mehr ganz neu, wenn auch anzunehmen und zuzugeben ist, dass Herr Prof. Euler ganz selbständig auf diesen Gedanken gekommen sei. Schon in der ersten Hälfte der Neunziger Jahre des vorigen Jahrhunderts, anlässlich der Vorstudien für das Elektrizitätswerk Chèvres, wurde auch eine Turbodynamoanordnung, genau wie in ihrer Notiz beschrieben, studiert.

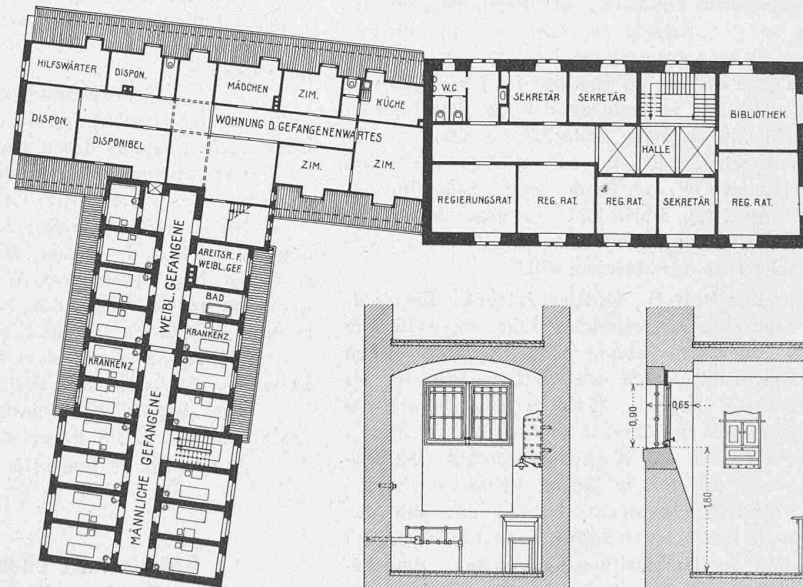
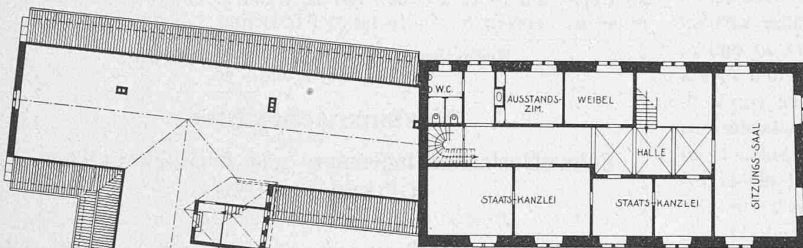


Abb. 8 (rechts) I. Stock
Abb. 9 (darüber) II. Stock
des Regierungs-Gebäudes
(umgebaute Kaserne)
und entsprechende Geschosse
des Gerichts-Gebäudes und
Zellenbaues. — 1:500.

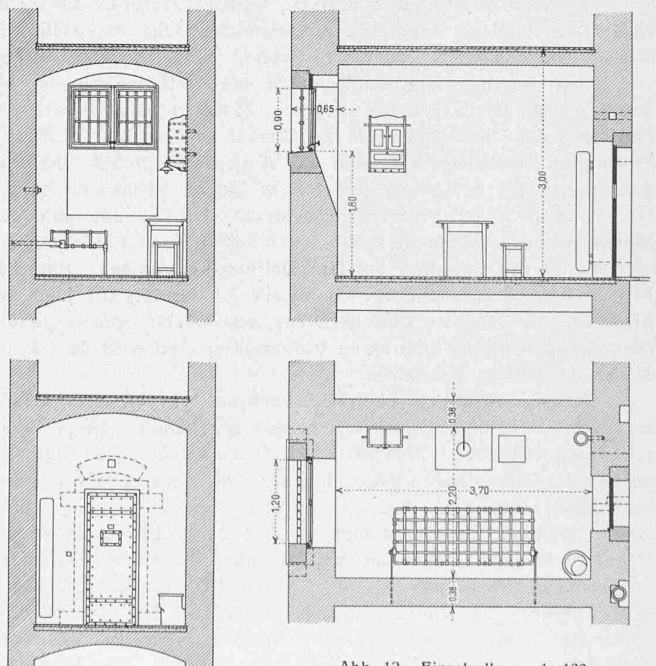


Abb. 12. Einzelzelle. — 1:100.

die schwierige wirtschaftliche Lage, kamen bei der Einreichung von Konzessionsgesuchen für neue Eisenbahnlinien deutlich zum Ausdruck. Im Berichtjahre wurde nämlich ein einziges Konzessionsgesuch für eine Strassenbahn eingereicht. Durch Bundesbeschlüsse wurden zwei neue Konzessionen erteilt und eine aufgehoben. Zurückgezogen wurden fünf Konzessionsgesuche und acht weitere Gesuche konnten auf Ende des Jahres als gegenstandslos abgeschrieben werden. Am 31. Dezember 1915 waren noch 41 Konzessionsgesuche unerledigt.

Achtzehn Konzessionen sind infolge unbenützten Ablaufes der konzessionsmässigen Fristen erloschen. Die Zahl der in Kraft stehenden Konzessionen von noch nicht eröffneten Bahnen beträgt auf Ende 1915 67. Dabei sind die Linien, die zwar in einzelnen