

# Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahren 1929

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **95/96 (1930)**

Heft 14

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-44064>

## **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.

Ferner beschliesst das Preisgericht, folgende Entwürfe zum Ankauf zu empfehlen:  
 Nr. 8, Kenn-Nummer 7777 und  
 Nr. 17, Kenn-Nummer 5690.

Das Preisgericht empfiehlt der Israelitischen Cultusgemeinde Zürich, den Verfasser des mit dem I. Preis ausgezeichneten Entwurfes mit der Weiterbearbeitung der Aufgabe zu betrauen.

Die Eröffnung der Namen-Umschläge der prämierten und zum Ankauf empfohlenen Entwürfe ergibt als Verfasser:

- I. Preis (7000 Fr.): Arch. Sam. Liaskowski, Zürich.
- II. Preis (5000 Fr.): Arch. Steger & Egender, Zürich.
- III. Preis (3000 Fr.): Arch. Kellermüller & Hofmann, Zürich.
- IV. Preis (2500 Fr.): Arch. Oskar Bloch, Stuttgart.
- V. Preis (2500 Fr.): Arch. Moser & Kopp, Zürich.
- Ankauf zu 1000 Fr.: Arch. Prof. O. R. Salvisberg, Zürich.
- Ankauf zu 1000 Fr.: Arch. Henauer & Witschi, Zürich.

Zürich, den 15. Juli 1930.

Das Preisgericht:  
 Saly Levy, Präsident,  
 Jacques Guggenheim-Bollag,  
 Prof. H. Bernoulli, Basel,  
 Stadtbaumeister H. Herter,  
 Arch. Dipl. Ing. Erich Mendelsohn, Berlin.

### Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1929.

Vom Bericht des Schweiz. Post- und Eisenbahndepartement (Eisenbahnabteilung) über seine Geschäftsführung im Jahre 1929 geben wir unserer Uebung gemäss im folgenden einen kurzen Auszug. Soweit unsere Angaben die Bahn- und Bahnhofbauten auf dem Netze der Schweizerischen Bundesbahnen betreffen, sind sie in ergänzender Weise dem Geschäftsbericht der S. B. B. entnommen.

#### I. Allgemeines.

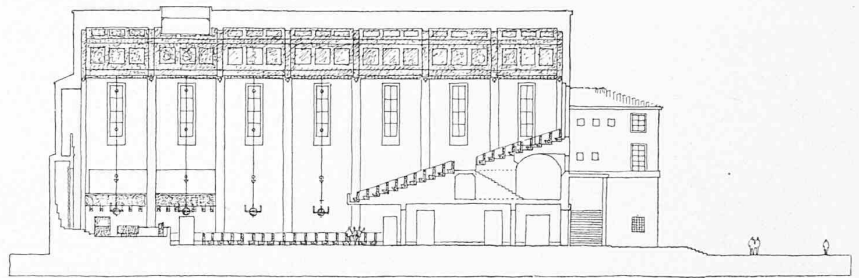
##### Gesetze, Verordnungen, Postulate.

Die Entwürfe zu einem neuen Bundesgesetz über den Transport auf Eisenbahnen und Schiffen, sowie zu einem neuen Transportreglement, konnten im Berichtjahr noch nicht abschliessend bereinigt werden. — Am 19. Februar wurde eine neue Verordnung

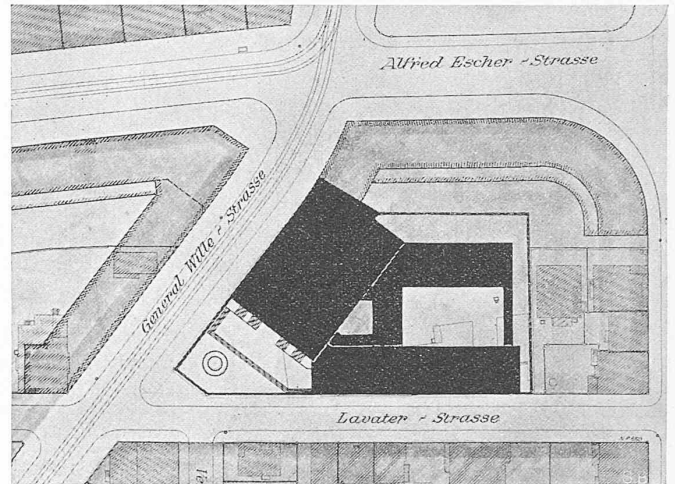
betreffend Festsetzung der höchsten Fahrgeschwindigkeiten auf den schweizerischen Hauptbahnen erlassen, durch die die höchstzulässige Fahrgeschwindigkeit

der Bahnzüge von 90 auf 100 km/h hinaufgesetzt worden ist. — Die revidierte Verordnung betreffend Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen vom 19. März 1929, durch die die in weitgehendem Masse veralteten und überholten Vorschriften den heutigen Verhältnissen angepasst wurden, ist am 15. Mai in Kraft getreten.

Die Verhandlungen mit den Bahnverwaltungen über den Verordnungsentwurf betreffend die Einführung der durchgehenden Güterzugbremse bei den Bundesbahnen und den normalspurigen Privatbahnen konnten abge-



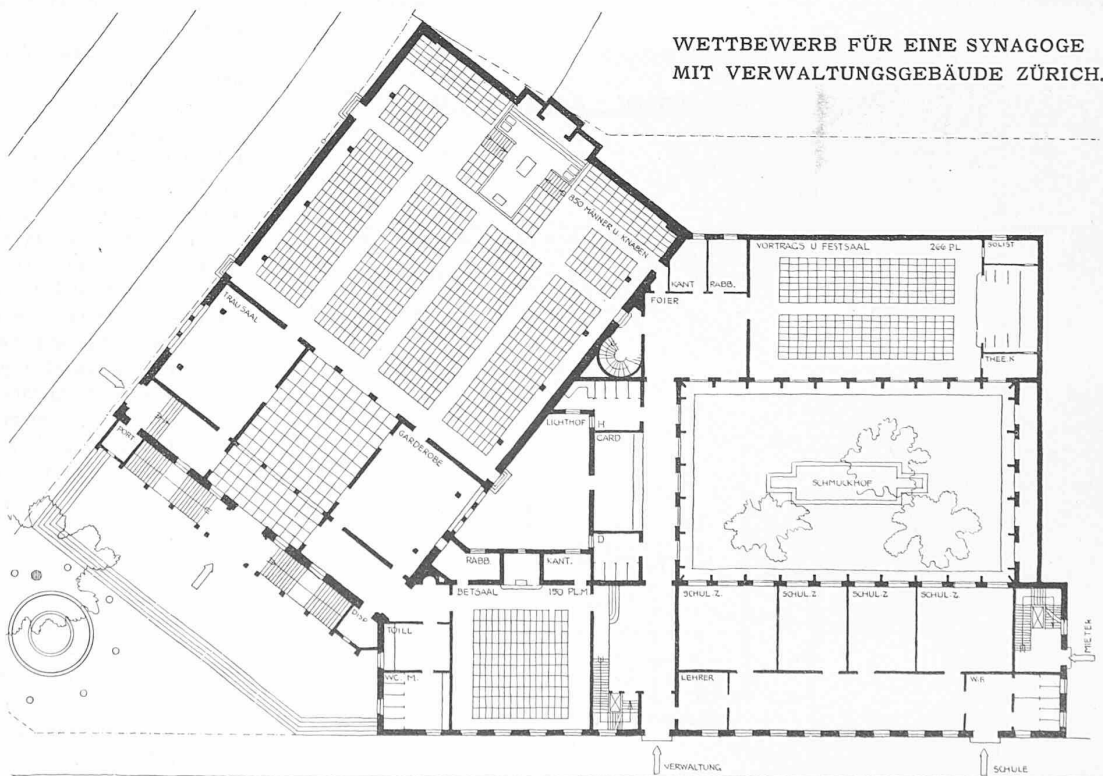
V. Preis (2500 Fr.), Entwurf Nr. 11. — Arch. Moser & Kopp, Zürich. — Längsschnitt 1 : 600.



Entwurf Nr. 11. — Lageplan 1 : 2000.

schlossen werden. Die Durchführung der Bestimmungen der am 24. April erlassenen Verordnung hat innert eines Zeitraumes von sechs Jahren zu erfolgen (vergl. Band 93, Seite 273). — Auf den 1. Juni konnte die neue Verordnung betreffend den Abschluss und die Signalisierung der Niveaureuzungen der Eisenbahnen mit öffentlichen Strassen und Wegen unter Zustimmung der sämtlichen

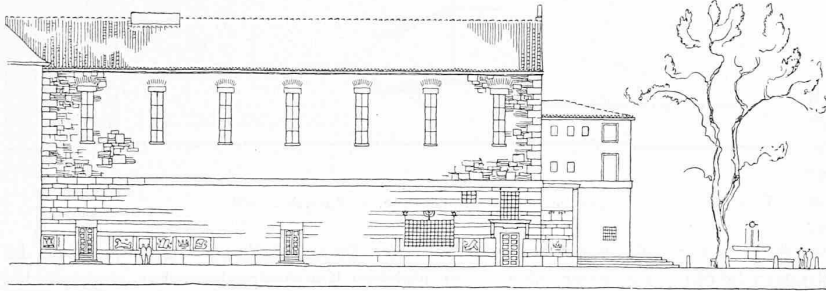
### WETTBEWERB FÜR EINE SYNAGOGE MIT VERWALTUNGSGEBÄUDE ZÜRICH.



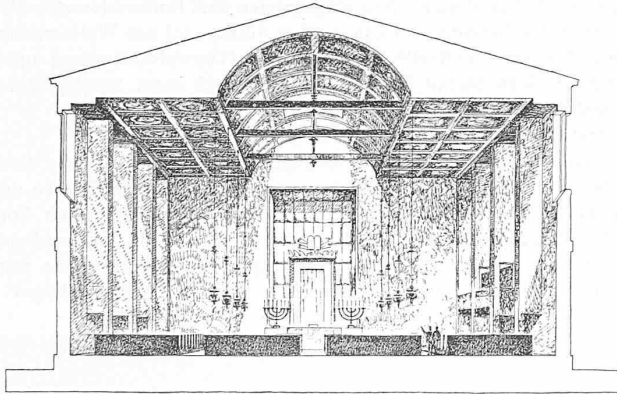
Entwurf Nr. 11. — Grundriss des Erdgeschosses. — Masstab 1 : 600.



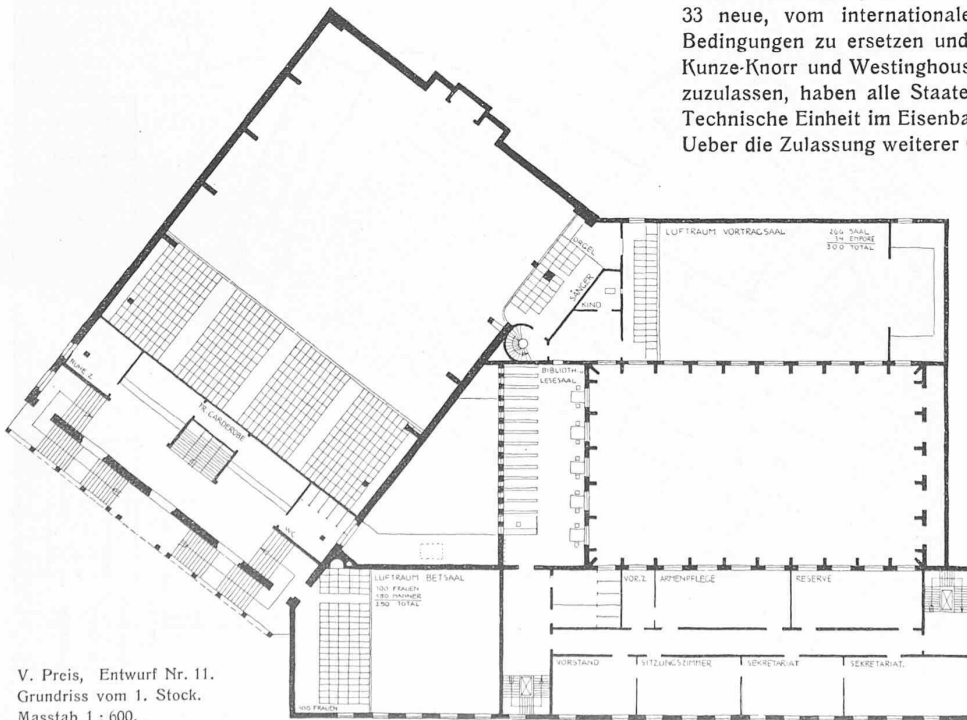
V. Preis (2500 Fr.), Entwurf Nr. 11. — Arch. Moser & Kopp, Zürich. — Fassade an der Lavaterstrasse. — Masstab 1 : 600.



Entwurf Nr. 11. — Fassade an der General-Wille-Strasse. — Masstab 1 : 600.



Querschnitt durch die Synagoge. — Masstab in Schnittebene 1 : 400.



V. Preis, Entwurf Nr. 11. Grundriss vom 1. Stock. Masstab 1 : 600.

Interessenten (Kantonsbehörden, Bahnverwaltungen und Verkehrsverbände) in Kraft gesetzt werden (vergl. Band 93, Seite 288). Mit Rücksicht auf die Erfordernisse des elektrischen Betriebes musste auch die Verordnung betreffend die Begrenzung des lichten Raumes und der Fahrzeuge der schweizerischen Normalspurbahnen einer Revision unterzogen und ergänzt werden;

die neuen Bestimmungen wurden am 12. November erlassen und traten am 1. Januar 1930 in Kraft. — Die Verhandlungen mit den Interessenten über die Revisionsentwürfe für die Vorschriften über elektrische Anlagen wurden fortgesetzt; verschiedene neue Abänderungsvorschläge haben die Bereinigung etwas verzögert. — Weitergefordert wurden auch die im Benehmen mit den Interessenten aufgenommenen Vorarbeiten für die Revision der Verordnungen betreffend Berechnung und Untersuchung der eisernen Brücken und Hochbauten der der Aufsicht des Bundes unterstellten Transportanstalten vom 7. Juni 1913 und betreffend die Eisenbetonbauten der der Aufsicht des Bundes unterstellten Transportanstalten vom 26. November 1915.

Das Postulat betr. Mittel zur Besserung der finanziellen Lage der S. B. B. ist durch den Bundesbeschluss vom 6. Juni 1929 über die Vergütung ausserordentlicher Leistungen der Bundesbahnen in den Kriegs- und Nachkriegsjahren erledigt worden (Bd. 93, S. 154).

*Verwaltung der Bundesbahnen.*

Die drei Mitglieder der Generaldirektion sowie die Direktoren der Kreise II und III wurden auf eine neue sechsjährige Amtsdauer in ihrem Amte bestätigt. Als neuer Direktor des Kreises I an Stelle des nach 43jähriger Tätigkeit im schweizerischen Eisenbahndienst auf Ende des Jahres in den Ruhestand tretenden Herrn Emil Gorjat wurde der bisherige Stellvertreter des Betriebchefs des Kreises I, Herr Edouard Savary, Ingenieur, von Payerne, in Lausanne, gewählt.

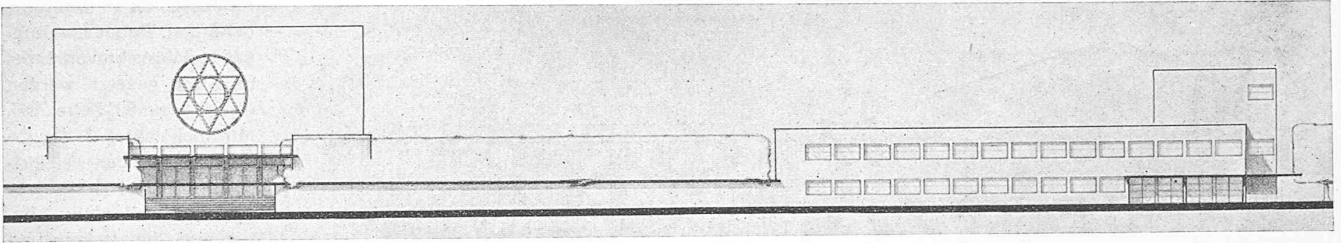
*Internationale Verhältnisse.*

Dem Antrage, die im Mai 1909 aufgestellten Bedingungen, denen eine durchgehende Güterzugbremse zu genügen hat, durch 33 neue, vom internationalen Eisenbahnverband vorgeschlagene Bedingungen zu ersetzen und die Güterzugbremsen nach Bauarten Kunze-Knorr und Westinghouse im internationalen Eisenbahnverkehr zuzulassen, haben alle Staaten, die den Vereinbarungen betreffend Technische Einheit im Eisenbahnwesen beigetreten sind, zugestimmt. Ueber die Zulassung weiterer Güterzugbremsbauarten werden zurzeit (1929) Verhandlungen gepflogen.

In gewohnter Weise wurde über die im internationalen Eisenbahnverkehr zugelassenen Maximalradstände, Maximalradrücke und Lademasse ein neues Verzeichnis herausgegeben.

Für die Gesamtrevision der internationalen Schifffahrt- und Hafenordnung für den Bodensee, den Untersee und den Rhein wurde ein erster Entwurf aufgestellt und einigen Mitinteressenten zur Vorprüfung übermittelt.

Die Arbeiten an einem neuen internationalen Schifffahrtübereinkommen für den Genfersee sind nach Eingang der Aeusserungen der beteiligten Kantonsbehörden und der übrigen schweizerischen Interessenten weiter geführt worden.



Ankauf (1000 Fr.), Entwurf Nr. 8. — Verfasser Prof. O. R. Salvisberg, Zürich. — Fassadenabwicklung (rechts Lavaterstrasse). — Masstab 1 : 600.

Die internationale Simplondelegation behandelte wie üblich in zwei Sitzungen Fahrplan-, Tarif- und Rechnungsfragen.

**II. Rechtliche Verhältnisse.**

*Konzessionswesen.*

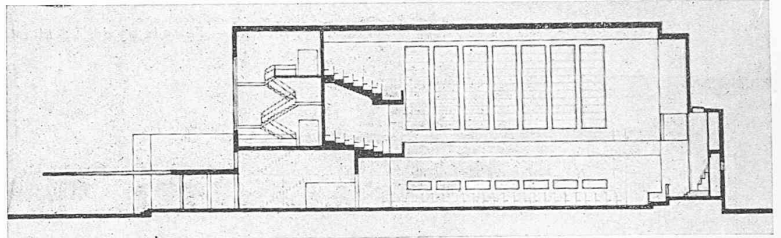
**Eisenbahn-Konzessionen.** Der Bahngesellschaft Tavannes-Tramelan-Breuleux-Noirmont wurde durch Bundesbeschluss vom 14. März 1929 eine neue, einheitliche Konzession erteilt. Neu eingegangen sind zwei Gesuche um die Erteilung von Konzessionen für Drahtseilbahnen auf die Hornfluh bei Gstaad (Berner Oberland) und von Davos-Wolfgang nach dem Totalphorn; ihre Behandlung konnte gleich wie jene von zehn aus frühern Jahren stammenden Eisenbahnkonzessionsgesuchen im Berichtjahre noch nicht zum Abschluss gebracht zu werden. Hier wie bei den übrigen hiernach aufgeführten Kategorien von Eisenbahn- und Schiffskonzessionsgeschäften liegt der Grund der Nichterledigung in den meisten Fällen darin, dass die abschliessende Behandlung durch die kantonalen Behörden noch aussteht; in andern Fällen sind die Petenten säumig oder bestehen komplizierte Interessenkonflikte mit benachbarten Unternehmungen, die noch nicht gelöst werden konnten. Bei einigen Geschäften steht die Erledigung nahe bevor.

Zu den drei schon im Vorjahr eingereichten sind im Berichtjahr drei neue Gesuche um Ausdehnung bestehender Konzessionen hinzugekommen. In vier Fällen wurde ihnen durch Beschluss des Bundesrates ganz oder teilweise entsprochen; zwei Gesuche waren am Ende des Jahres noch anhängig. — Einem im Vorjahr eingereichten Gesuche um Fristverlängerung wurde entsprochen; das einzige im Berichtjahr eingereichte Gesuch konnte dagegen noch nicht erledigt werden.

Infolge unbenützten Ablaufes der für die Einreichung der vorschrittgemässen technischen und finanziellen Vorlagen festgesetzten Frist ist am 1. November 1929 die durch Bundesbeschluss vom 21. Oktober 1921 erteilte Konzession für eine elektrische Schmalspurbahn von Bern über Aarberg nach Biel erloschen.

**Schiffahrtskonzessionen.** Von den aus dem Vorjahr übernommenen und im Berichtjahr eingegangenen sechs Schiffahrtskonzessionsgesuchen konnte eines durch Erteilung einer Konzession für Motorbootfahrten zwischen Rorschach, Altenrhein und Rheineck und ein zweites durch Erteilung einer neuen Konzession an die Schiffahrtsgesellschaft für den Genfersee erledigt werden; die übrigen vier waren am Jahresende noch in Behandlung.

**Konzessionen für Aufzüge und Luftseilbahnen.** Eine Weiterbehandlung des Konzessionsgesuches der Stadt Bern für einen Schraubenaufzug Bärengraben-Obstberg und des Gesuches um Konzessionierung einer Luftseilbahn Kräzeren-Säntis war auch im Berichtjahr nicht möglich. Das aus dem Vorjahr stammende Gesuch

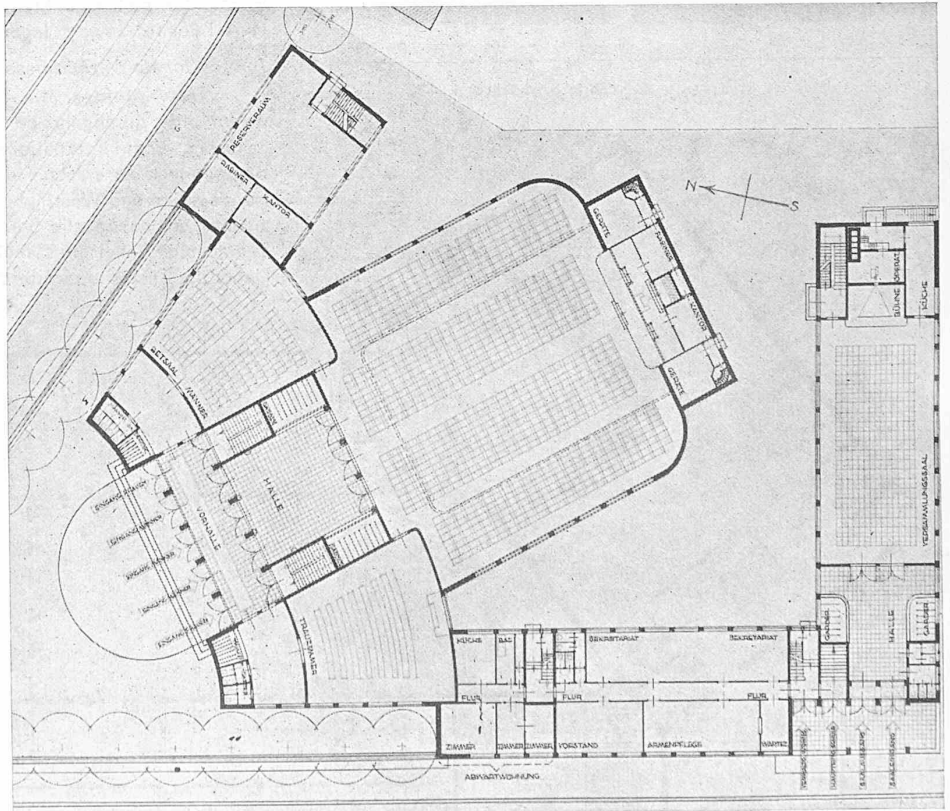


Entwurf Nr. 8. — Längsschnitt durch die Synagoge. — Masstab 1 : 600.

für eine Luftseilbahn von Davos-Wolfgang nach Parsenn ist zugunsten eines vom gleichen Konzessionsbewerber eingereichten Standseilbahnprojektes zurückgezogen worden. Durch Rückzug wurde sodann auch das Gesuch für eine Luftseilbahn von Morschach nach dem Stoons erledigt. Neu eingegangen sind Konzessionsgesuche für einen im Berginnern verlaufenden Aufzug auf den Weissenstein sowie für eine Luftseilbahn von Matt (Vierwaldstättersee) nach Mattgrat; diese beiden Gesuche konnten noch nicht abschliessend behandelt werden.

**Unterstützung für Einführung des elektrischen Betriebes.**

Gestützt auf die Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 2. Oktober 1919 sind vom Bundesrat an Darlehen zum Zwecke der Einführung des elektrischen Betriebes bewilligt worden: der Rorschach-Heiden-Bahn 355000 Fr., der Appenzeller Strassenbahn 900000 Fr.; je einen gleich hohen Betrag leisteten die Kantone zum Teil in Verbindung mit Gemeinden. (Schluss folgt.)



Entwurf Nr. 8. — Prof. O. R. Salvisberg, Arch., Zürich. — Grundriss des Erdgeschosses. — Masstab 1 : 600.