

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 35/36 (1900)
Heft: 11

Artikel: Schweizerische Eisenbahn
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-21963>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 29.01.2026

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

der Verwaltungsbureaux der Schweizerischen Mobiliar-Versicherungs-Gesellschaft in Aussicht genommen, vorläufig aber im Erdgeschoss für Bureaux und im I. Stock als Wohnung ausgemietet worden. Der Bundesgasse entlang sind Magazine angelegt, welche nötigenfalls auch als Bureaux eingerichtet werden können. Der II. und III. Stock haben dieselbe Grundrissanordnung und enthalten je zwei Wohnungen. Der Mittelbau welcher in diesen Stockwerken je einen grösseren Salon für gesellschaftliche Anlässe aufweist, ist den südlichen Wohnungen zugeteilt. Diese Wohnungen sind zur Zeit als Bureauxräume an Verwaltungen vermietet.

Die Schwanengasse, an welcher die Hauptfassade liegt (siehe Tafel), hat von der Bundesgasse an gegen Süden ein Gefälle von 4,7 bis 5 %. Der nördliche Teil des Untergeschosses ist daher zu Kellern für die Wohnungen, der südliche Teil für Tiefergeschoss-Lokale als Dependenzen der darüber liegenden Verwaltungsräume ausgebaut worden. Der Dachstock enthält gegen Süden zwei Abwart-Wohnungen und gegen Osten, Norden und Westen die nötigen Dienstbotenkammern, zwei Waschküchen, ein Bügelzimmer und andere Dependenzen. Der Kehlgabalkboden ist zu Estrichkammern, Wäsche-Hängeplätzen u. s. w. ausgebaut und besitzt einen Ausgang auf die Dachplattform.

Das Gebäude steht zum grössten Teil in dem von zwei Hauptkloakensträngen sowie von aus- und einspringenden Eskarpen- und Contreeskarpenmauern vielfach durchzogenen und mit losem Material ausgefüllten alten Festungsgraben, im südlichsten Teil auf gewachsenem Boden. Die Fundamentsohlen liegen 4,6 m bis 8,20 m unter Kellerboden. Für die Erstellung der Fundamente kam Betonmauerwerk zur Verwendung; die vielfachen Ueberbrückungen und Abtreppungen sind durch in den Beton eingelegte Walzeisen gegen ungleiche Senkungen und gegen Brüche gesichert.

(Schluss folgt.)

Schweizerische Eisenbahnen.

Ueber die in den zwei letzten Sessionen der eidgen. Räte vom 25. September bis 7. Oktober und vom 5. bis 23. Dezember 1899 gefassten Beschlüsse betreffend den Bau und Betrieb schweizerischer Eisenbahnlinien¹⁾ geben nachfolgende Daten²⁾ Aufschluss:

1. Konzessions-Erteilungen.

Dieselben sind in den Tabellen auf Seite 116 und 117 zusammengestellt:

2. Konzessions-Aenderungen und Fristverlängerungen.

Spiez-Erlenbach. Verlegung des Gesellschaftssitzes von Bern nach Erlenbach. St. B. 29. September, N. B. 6. Oktober 1899.

Bödelibahn. (Därligen-Interlaken-Bönigen, I. Sektion der Brünigbahn). Uebertragung der Konzession auf die Thunerseebahn-Gesellschaft und Abänderung der Konzession, indem an deren Stelle die Bestimmungen der Konzession für die Thunerseebahn (Scherzligens-Därligen) treten. St. B. und N. B. 6. Oktober 1899.

Apples-L'Isle. Uebertragung der Konzession auf die Eisenbahn-Gesellschaft Bière-Apples-Morges und Aenderung der Konzession durch Beschränkung ihrer Dauer auf den Zeitpunkt des Ablaufes der Konzession

¹⁾ *Akkürzungen:* Nationalratsbeschluss = N. B., Ständeratsbeschluss = St. B.

²⁾ Ueber die in der ordentlichen Sommersession vom 5. Juni bis 1. Juli 1899 erteilten Konzessionen u. s. w. siehe Bd. XXXIV, S. 80.

für Bière-Apples-Morges, 21. Dez. 1906, deren Bestimmungen auch bezüglich des Rückkaufsrechtes Geltung behalten, und Verlegung des Gesellschaftssitzes nach Lausanne. St. B. 29. Sept., N. B. 6. Oktober 1899.

Schwanden-Elm. (Elektrische Strassenbahn). Streichung der Worte «nach amerikanischem System» (für die Wagen), Aenderung der Taxen, Fristverlängerung für die Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Gesellschaftsstatuten bis zum 31. Mai 1902. St. B. 29. September, N. B. 6. Oktober 1899.

Lausanne-Moudon. (Elektrische Strassenbahn). Verlegung des Gesellschaftssitzes von Lausanne nach Mezières. St. B. 29. September, N. B. 6. Oktober 1899.

Cinuskel-Martinsbrück. Erneuerung der am 10. Oktober 1898 erloschenen Konzession der Gesellschaft der Rhätischen Bahn mit Frist bis zum 30. Juni 1900. St. B. 9. Dezember 1899, N. B. 22. Dezember.

Davos-Platz-Schatzalp.

(Drahtseilbahn). Konzessionsänderung: Taxenerhöhung. St. B. 16. Dezember, N. B. 22. Dezember 1899.

Vevey-Mont-Pèlerin.

(Drahtseilbahn). Einführung von Wagen mit zwei Klassen anstatt einer Klasse, Aenderung der Taxen. St. B. 16. Dezember, N. B. 22. Dezember 1899.

Lausanne-Signal im Gehölz von Sauvabelin.

(Drahtseilbahn). Zusatz zur Konzession vom 24. Juni 1896 betr. die Verpflichtung zur Güterbeförderung, «soweit eine einzelne Sendung das Gewicht von 50 kg nicht überschreitet». St. B. 16. Dezember, N. B. 22. Dezember 1899.

Montreux-Montbovon. (Elektrische Eisenbahn). Genehmigung zum sektionsweisen Bau der Linie und vorläufiger Betriebsübergabe der ersten Sektion Montreux-Les Ayants. Verwendung zweiklassiger Wagen nach amerikanischem System, Taxänderungen. St. B. 16. Dezember, N. B. 22. Dezember 1899.

Frutigen-Brig (Lötschbergbahn). Uebertragung der Konzession vom 23. Dezember 1891 und 26. März 1897 auf den Kanton Bern für sich oder zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft. Fristverlängerung für Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen und bezw. der Gesellschaftsstatuten bis zum 28. Dezember 1903. St. B. 22. Dezember, N. B. 23. Dezember 1899.

Aigle-Ollon-Villars. (Elektr. Strassenbahn). Uebertragung der Konzession vom 15. Oktober 1897 und 24. Juni 1899 auf die H. A. Dubuis, Advokat und L. de Valliere, Ing. in Lausanne. St. B. 22. Dezember, N. B. 23. Dezember 1899.

3. Betriebs-Aenderungen.

Pont-Brassus. Betriebs-Uebernahme durch die Jura-Simplon-Bahn. St. B. 29. September, N. B. 6. Oktober 1899.

Toggenburgerbahn. Genehmigung der mit den V. S. B. getroffenen Vereinbarung vom 1./3. Juni 1899 betreffend den Betrieb der Toggenburgerbahn. St. B. 29. September, N. B. 6. Oktober 1899.

Spiez-Erlenbach. Betriebs-Uebernahme durch die Thunerseebahn. St. B. 9. Dezember, N. B. 22. Dezember 1899.

Bulle-Romont. Genehmigung des neuen Betriebsvertrages mit der Jura-Simplon-Bahn vom 10. Oktober 1899. St. B. 22. Dezember, N. B. 23. Dezember 1899.

Miscellanea.

Deutscher Beton-Verein. Gelegentlich der in Berlin abgehaltenen 3. Jahresversammlung dieses Vereins am 16. v. M. wurde über Anwendungen des Betons in einer Reihe interessanter Vortäge berichtet. Einige der selben geben wir nachstehend auszugsweise wieder:

Ueber ausgeführte Betonbauten bei der Elster-Regulierung zu Plauen i. V. referierte Herr Ing. C. Hanf von Leipzig. Unter diesen Bauwerken befinden sich, wie der Redner mitteilte, mehrere Strassenbrücken, bei denen innen ein Hängegurträger nach Prof. Möllers Bauart (Mörtelmischung von 1 Teil Cement, 3 Teilen Sand und 5 Teilen Kies)