

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 43/44 (1904)  
**Heft:** 23

**Artikel:** Die Schweizer. Eisenbahnen im Jahre 1903  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-24732>

#### **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:** 10.01.2026

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

Die Bezeichnung als Empfangszimmer erscheint nicht ganz richtig. Der Raum ist vielmehr ein in grossen Abmessungen gehaltenes Wohnzimmer, das entsprechend seiner vielseitigen Zweckbestimmung durch wohlerwogene Gruppierung und Charakterisierung der Möbel in einzelne Partien zerlegt wurde, die aber doch wieder durch harmonische Wechselbeziehungen ein einheitliches Ganzes abgeben. Die Abtönung des Gemachs in Weiss, Grün und Orange wirkt zusammen mit den strengen Formen der Möbel unter den archäischen, fast kirchlichen Kupferkronen und der schweren Decke, ernst und repräsentativ. Um den Eindruck jedoch in einzelnen Teilen intimer zu stimmen ist namentlich dem Kamin und seinem Geräte eine stärkere Betonung gegeben worden. Hier rufen das schlichte Ziegelgemäuer um die Feuerstelle, die derben Feuerzangen, die Kupferkessel und die naiv angeordneten Sitzplätze einen häuslichen und behaglichen Eindruck hervor, der durch die an der Decke der Kaminsitze angebrachten kleinen Leuchtkörper noch erhöht wird.

Inzwischen ist die kontinentale Kunst neuerer Richtung neben den fortgeschrittenen Erzeugnissen der führenden Engländer rasch zu voller Wirkung und Geltung gekommen, wobei die Bestrebungen Grossherzog Ernst Ludwigs, die schliesslich in der bekannten Gründung der Darmstädter Künstlerkolonie gipfelten, von nicht zu unterschätzendem Einfluss gewesen sind. Wir entnehmen der reichen Fülle vortrefflichen Materials, das die bei Ernst Wasmuth in Berlin erscheinende, diese Bewegung aufmerksam verfolgende Veröffentlichung „Der innere

Ausbau<sup>1)</sup>“ bietet, ausser der genannten Tafel noch vier weitere Abbildungen neuerer Schöpfungen künstlerischer Wohnhausausstattung.

Das Landhaus Noelle in der Kolonie Grunewald bei Berlin ist von den Architekten *Solf und Wicha* in Berlin zwischen Winklerstrasse und dem stillen, in Grün gebetteten Dianasee mit einem Aufwand von 710 Fr. für 1 m<sup>2</sup> bebauten Fläche oder 51,69 Fr. für 1 m<sup>3</sup> umbauten Raumes erstellt worden.<sup>2)</sup> Den mittlern Hauptraum, um den sich die übrigen Zimmer gruppieren, bildet die grosse Wohndiele, in der die Haupttreppe zu einer vorgekragten, holzbekleideten Galerie emporführt (Abb. 1). Die Wandtäfelung des Raumes, die Treppe sowie die Galerie des obern Geschosses sind aus Eichenholz, die Bakendecke aus dunkel gebeitztem Kiefernholz hergestellt, während der obere Teil der Wände mit Stoff bespannt ist. Zwei Kamine heizen die Diele, der grössere davon (Abb. 2) bildet den Hauptschmuck an der Nordwand, ist mit Fliessen, Marmor und Holz umkleidet und reicht mit seinen gemauerten und mit Stuck geziertem Mantel bis zur Decke, der andere, kleinere Kamin mit Fliessen- und Holzbekleidung liegt in der traulichen Nische unter der Treppe, wie aus Abbildung 1 ersichtlich ist.

Das Haus des Herrn Generalkonsul Karl Stollwerk<sup>3)</sup> wurde um den Betrag von rund 1 Mill. Fr. in den Jahren 1899 bis 1900 von Professor *Bruno Schmitz* in Charlottenburg an der Ecke der Volksgarten- und Hardefuststrasse in Köln a. Rh. errichtet mit dem ausgesprochenen Zwecke, vornehmer Lebenshaltung und Geselligkeit zu dienen. Wir geben in Abbildung 3 einen der kleinen, in die Architektur des grünen Speisesaals miteingebauten Schränke, wie sie unter den zur Erzielung einer geschlossenen Wirkung erst über Mannshöhe beginnenden Fenstern angeordnet sind. Die Fenster selbst haben Glasgemälde nach Kartonen von *August Unger* erhalten, die den in der Arbeit liegenden und daraus fliessenden Segen darstellen. Auf der einen Kopfseite des Saales befindet sich der die ganze Höhe des Raumes einnehmende Kamin aus Saalburger Marmor mit Reliefs von *Behrens*, von dessen Meisterhand auch die Marmorreliefs über den Türen herrühren (Abb. 4).

### Die Schweizer. Eisenbahnen im Jahre 1903.\*)

(Fortsetzung von Nr. 18 d. B.)

**Bahnhöfe und Stationen.** *Bahnhof Zürich.* In der Frage der Erstellung neuer Werkstätten zwischen Zürich und Altstetten ist die Sachlage im Berichtsjahr unverändert geblieben, indem das bei den Bundesbahnen in Bearbeitung stehende neue Projekt, welches die einstweilen noch massgebende Projektvorlage der ehemaligen Nordostbahn vom 14. August 1900 ersetzen soll, noch nicht eingereicht worden ist. Hierseits im Februar und September an die Generaldirektion gerichtete Anfragen über den Stand der bezüglichen Studien sind bis jetzt unbeantwortet geblieben.

In Bezug auf den *Umbau der linksufrigen Zürichseebahn* im Stadtgebiet Zürich erinnern wir daran, dass die Vernehmlassung der Kantonsregierung über die von der ehemaligen Nordostbahn gemäss den Bundesratsbeschlüssen vom 2. März und 17. Juli 1900 eingereichten Vorlagen, sowie über die Vorschläge des Zürcher Ingenieur- und Architektenvereins und weitere die Angelegenheit betreffende Eingaben am Ende des Vorjahres noch ausstehend war. Diese

<sup>1)</sup> Siehe Literatur S. 175.

<sup>2)</sup> «Landhaus Noelle in der Kolonie Grunewald bei Berlin» in «Zeitschrift für Bauwesen», Jahrgang LIV. 1904. Heft IV bis VI.

<sup>3)</sup> «Die beiden Häuser Stollwerk in Köln a. Rh.» in «Deutsche Bauzeitung» XXXVII. Jahrg. Nr. 85, 24. Okt. 1903.

\*) Aus dem Geschäftsbericht des Schweizerischen Eisenbahndepartements für das Jahr 1903.

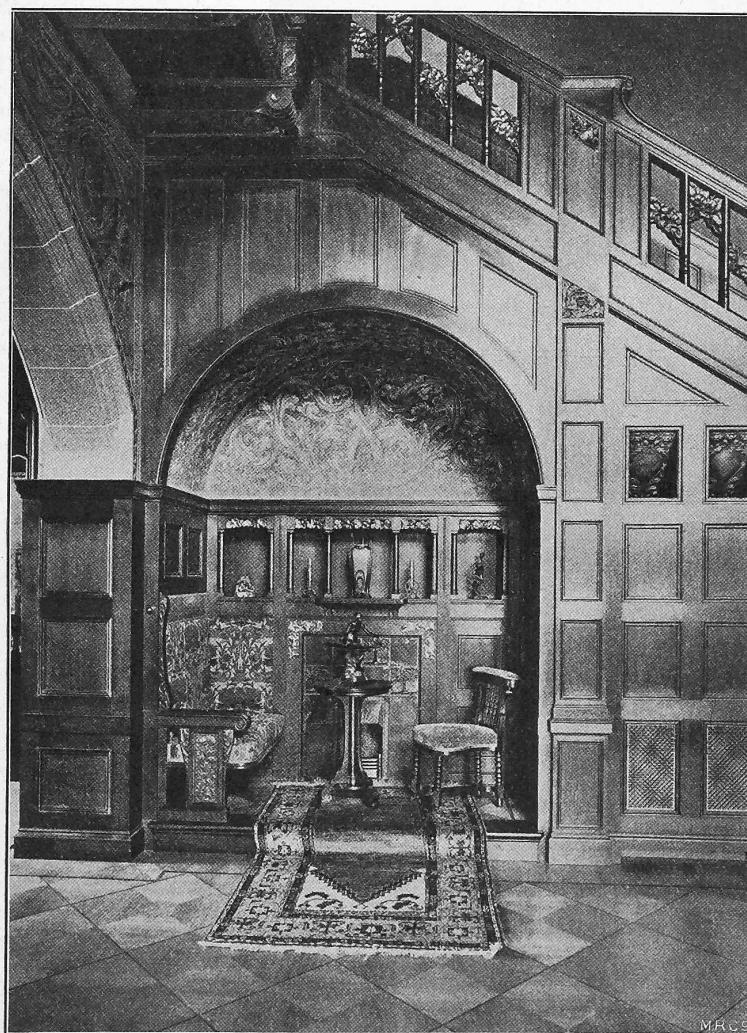


Abb. 2. Nische in der Diele der Villa Noelle in Berlin-Grunewald.

Nach Entwürfen von *Solf & Wicha*, Architekten in Berlin.

Vernehmlassung ist nun seither, nämlich Mitte März 1903, eingelangt und wurde am 3. April den Bundesbahnen zur Rückäusserung mitgeteilt. Die Regierung unterstützte darin im allgemeinen die ihr vom Stadtrat Zürich mit Eingabe vom 17. Januar 1903 unterbreiteten und durch generelle Projektstudien des städtischen Tiefbauamtes veranschaulichten Gegenvorschläge, welche mit dem Antrag schliessen, es sei die linksufrige Zürichseebahn in der Stadt Zürich, nebst der Anschlusstrecke der Uetliberg- und der Sihltalbahn, zu einer Untergrundbahn umzubauen, und zwar links der Sihl im wesentlichen nach dem Vorschlage des Ingenieur- und Architekten-Vereins mit den vom Tiefbauamt vorgeschlagenen Änderungen, rechts der Sihl nach dem Vorschlage des Tiefbauamtes mit Verlegung der Station Zürich-Enge an die Beder- und die Bürglistrasse. Unterm 19. September übermittelte ferner die Regierung das inzwischen vom städtischen Tiefbauamt bereinigte und in einigen wesentlichen Punkten geänderte bezw. verbesserte Projekt nebst einem ausführlichen gedruckten Bericht dieser Amtsstelle, welche Akten das Departement ebenfalls den Bundesbahnen zu geben liess. Die Aeusserung der letztern über ihre Stellungnahme in der Angelegenheit ist indessen noch nicht eingetroffen.<sup>1)</sup>

*Bahnhof Basel S. B. B.* Die Erdarbeiten für die Bahnhofserweiterung wurden soweit gefördert, dass der dritte Perron mit den Perronreisen erstellt werden konnte. Damit sind die für das Provisorium notwendigen Gleiseanlagen fertig erstellt. Das alte Aufnahmehaus wurde abgetragen, und zur Erlangung von Entwürfen für das neue Gebäude fand nach vorläufiger Feststellung der Grundrissdispositionen ein Wettbewerb statt, worauf an die Ausarbeitung der definitiven Pläne geschritten wurde. Die Einreichung der bezüglichen Vorlage<sup>2)</sup> dürfte demnächst erfolgen.

Der im letztjährigen Bericht erwähnte Rekurs der Regierung des Kantons Basel-Stadt gegen die Entscheide des Bundesrates vom 24. Juli und 16. März 1900 betreffend die Ueberführung der Bruderholzstrasse und die Beseitigung der Passerelle an der Solothurnerstrasse wurde von der Regierung zurückgezogen, nachdem sie sich hinsichtlich ihrer Forderungen mit den Bundesbahnen verständigt hatte.

*Badischer Bahnhof Basel.* Im neuen Güterbahnhof, für welchen ein bereinigtes Ausführungsprojekt vorgelegt und genehmigt wurde, ist im Berichtsjahr nur das Lagerhaus und das provisorische Verbindungsgeleise zu demselben erstellt worden. Mit den übrigen Arbeiten wird erst im laufenden Jahre begonnen werden, nachdem die Vorlage für die grossen Güterhallen und das dieselben verbindende Verwaltungsgebäude im Oktober 1903 genehmigt worden ist.

Die Ausführungspläne für den Rangier- und den Personenbahnhof sind immer noch ausstehend. Indessen wurden die Expropriationen für letztern in der Hauptsache durchgeführt.

*Bahnhof Bern.* Das schon im letztjährigen Bericht als rückständig

bezeichnete Projekt für die Verlegung des Rangierbahnhofes nach Weyermannshaus wurde seitens der Generaldirektion auf das Frühjahr 1904 in Aussicht gestellt.

*Bahnhof Thun.* Wie im letztjährigen Bericht bemerkt, wurde das von der ehemaligen Zentralbahn unterm 29. Oktober 1901 vorgelegte Erweiterungsprojekt von den Bundesbahnen am 31. Dezember 1901 beufs Vornahme weiterer Studien zurückgezogen. Da diese Studien bis zum Zeitpunkt der Eröffnung des Betriebes auf der II. Sektion der Gürbetalbahn (1. Nov. 1902) nicht abgeschlossen werden konnten, mussten für die Einführung dieser Bahn in den Bahnhof Thun zunächst provisorische Massnahmen getroffen werden. Das neue Projekt wurde am 31. Juli zur Genehmigung eingereicht. Im Sinne der früheren Vorlagen sieht dieses zu 1845000 Fr. veranschlagte Projekt eine umfassende Erweiterung des Bahnhofes auf dem jetzigen Platze vor, wobei die Niveauübergänge der Allmendstrasse und der Mittlern Strasse durch Unterführungen ersetzt würden. Die Idee eines Gemeinschaftsbahnhofes wurde jedoch von der Gemeinde Thun festgehalten und auch von Herrn Ingenieur Auer, Direktor der Thunerseebahn, zum Gegenstand einer Studie gemacht, deren Ergebnis schliesslich für die Stellungnahme der kantonalen Behörden bestimmend wurde. Noch vor Jahresschluss erklärte die Kantonsregierung ihre Zustimmung zum Beschluss der Gemeinde Thun vom 27. Dezember, wonach dem Umbauprojekt der Bundesbahnen grundsätzlich das Auersche Zentralbahnhofprojekt, Variante III, gegenübergestellt wurde. Nachdem die Frage, ob eine Erweiterung des Bahnhofes Thun nach der Vorlage der Bundesbahnen oder aber eine Vereinigung der Bahnhöfe Thun und Scherzlingen zur Ausführung gelangen soll auch im Nationalrat zur Sprache gekommen und deren Prüfung vom Bundesrat zugesichert worden war, sah sich das Eisenbahndepartement veranlasst, die Bundesbahnen beufs Ermöglichung eines bezüglichen Entscheides gemäss dem Antrag einzuladen, der

Kantonsregierung sobald als möglich ein Projekt samt Kostenvoranschlag über die Erweiterung des Bahnhofes im Sinne des Auerschen Vorschlags, Variante III (Gemeinschaftsbahnhof), vorzulegen.

*Bahnhof Biel.* In Beantwortung einer Einladung des Bundesrates hat nach wiederholten Verhandlungen die Generaldirektion der S. B. B. mit Schreiben vom 13. Oktober dem Departement ein generelles Umbauprojekt zugestellt, das, statt der vereinbarten Hochlegung des Personenbahnhofes mit Unterführung der Nidau- und der Madretschstrasse, eine Vergrösserung dieses Bahnhofsteiles auf dem jetzigen Niveau und die Ueberführung der genannten Strassen vorsieht. Die über diesen Vorschlag einverlangte Vernehmlassung der Kantonsregierung war am Ende des Jahres noch ausstehend.

*Bahnhof Neuenburg.* Die im Vorjahr begonnenen Erweiterungsbauten sind in vollem Gang.

Gegen Ende des Berichtsjahres wurde der von der Kantonsregierung schon mehrmals ausgesprochene Wunsch um Verbreiterung des gegenwärtigen Randperrons mittels etwelcher Zurücksetzung des Aufnahm-

<sup>1)</sup> Seit Erstattung des Geschäftsberichtes ist die Vernehmlassung der Bundesbahnverwaltung erfolgt, s. Bd. XLIII S. 117 u. ff. Die Red.

<sup>2)</sup> Bd. XLIII S. 139.



Abb. 3. Silberschrank im Esszimmer der Villa Stollwerk in Köln a. Rh.

Nach Entwürfen von Professor Bruno Schmitz in Charlottenburg.

gebäudes gegen Süden dahin ergänzt, dass entsprechend dem dringenden Begehr der Stadtbehörden zum Zweck besserer Kommunikationen von und zu den verschiedenen Bahnhofsperrons gleichzeitig mit der Umgestaltung des Gebäudes eine Tieferlegung des Bahnhofvorplatzes und der steilen Zufahrtsstrasse in Aussicht genommen werden möchte. Die Verwaltung der Bundesbahnen hat auf die Einladung des Departements Studien für eine derartige neue Lösung zugesagt und an die Hand genommen.

*Bahnhof La Chaux-de-Fonds.* Anfangs August wurde der Betrieb der Bundesbahnen auf das gehobene Planum übergeleitet. Das neue Aufnahmehaus ist seit dem 22. Dezember im Betrieb.

*Bahnhof Lausanne.* Für den mittlern Teil des Bahnhofes, zwischen den Depotanlagen und der Ouchy-Strasse, wurde am 17. Februar ein abgeänderter Plan vorgelegt, der jedoch nach Anhörung sämtlicher Interessenten am 5. Mai zur Umarbeitung und Vervollständigung zurückgestellt werden musste. Da ein neues Projekt bis jetzt nicht eingetroffen ist, konnten auch die im Frühjahr eingereichten Spezialvorlagen für die Hochbauten im Eilgutbahnhof, die elektrische Beleuchtung und die Weichen- und Signalverriegelung nicht erledigt werden. Inzwischen wurden die Bauarbeiten in den übrigen Bahnhofsteilen, namentlich im Güterbahnhof Jurigoz, fortgesetzt.

*Bahnhof St. Gallen.* Infolge einer vom Gemeinderat der Stadt St. Gallen unter dem 8. Januar an den Bundesrat gerichteten Eingabe, worin letzterer um Wiedererwägung seines früheren Beschlusses in Sachen Kassierung des Waisenhausüberganges und Plazierung der Eilgutanlage im neuen Personenbahnhof St. Gallen ersucht wurde, fand am 27. August in St. Gallen eine von sämtlichen am Bahnhofumbau Beteiligten beschickte Konferenz statt, an welcher außer den Begehren der Gemeinde auch ein Projekt der Bundesbahnen für die im Hinblick auf das eidgenössische Schützenfest von 1904 im Bahnhof St. Gallen vorzunehmende partielle Erweiterung der Geleise- und Perronanlagen, sowie das gleichzeitig zur Orientierung

vorgelegte Gesamtumbauprojekt erörtert wurden. Es ergab sich dabei, dass dieses Gesamtumbauprojekt im allgemeinen und namentlich hinsichtlich des Anschlusses der Schmalspurbahnen noch zu wenig abgeklärt war, um in bezug auf die Frage der Plazierung der Eilgutanlage als Grundlage für die Behandlung des Wiedererwägungsgesuches der Gemeinde dienen zu können. Aus dem gleichen Grunde musste die Erstellung des im provisorischen Umbauprojekt vorgesehenen Personentunnels als ein unzulässiges Präjudiz für die spätere Erledigung dieses Gesuches, beziehungsweise für die endgültige Feststellung des Gesamtumbauprojektes, betrachtet werden. Bei der am 3. September erfolgten Genehmigung des provisorischen Umbauprojektes wurde daher verlangt, dass dieser Personentunnel provisorisch durch eine Passerelle ersetzt werde. Gleichzeitig wurden die Bundesbahnen eingeladen

die zur Aufstellung des endgültigen Umbauprojektes noch nötigen Studien und Unterhandlungen nach Möglichkeit zu fördern und alsdann das Gesamtprojekt, mit Einschluss der Unterführung beim alten Waisenhaus, vorzulegen, was bis jetzt nicht geschehen ist.

*Bahnhof Oerlikon und Verbindungsgeleise Oerlikon-Seebach.* Die Generaldirektion erhielt den Auftrag, zu untersuchen, ob die ungunstigen Bahnhofverhältnisse nicht durch Vereinigung der beiden Stationen

Oerlikon und Seebach und entsprechende Linienverlegungen in rationeller Weise verbessert werden könnten. Nachdem die Generaldirektion bezüglich dieses letztern Punktes zu einem negativen Resultat gelangt war, legte sie mit Schreiben vom 15. Mai ein neues Projekt für die Erweiterung des Bahnhofes Oerlikon an der jetzigen Stelle und eine direkte Verbindungsleitung nach der Station Seebach zur Genehmigung vor.

Von andern grösseren Bahnhof- und Stationsumbauten, die im Berichtsjahr begonnen, beziehungsweise fortgesetzt wurden, oder im Stadium der Projektprüfung sich befanden, erwähnen wir folgende: Renens, Vevey (Personenbahnhof), Montreux, St. Maurice, Sion, Chexbres, Palézieux, Romont, Payerne, Vallorbe, Delsberg, Laufen, Langnau, Aarau, Glarus, Frauenfeld, Rorschach, Romanshorn und Bellinzona.

*Ausbau auf zweite Spur.* Auf der Strecke Oberwinterthur-Felben (Linie Winterthur-Romanshorn) wurden nach der am 27. Januar erfolgten Genehmigung des allgemeinen Bauprojektes einige Kunstbauten, worunter die grosse Thurbrücke bei Müllheim in Angriff genommen und zum Teil vollendet. Bei der erwähnten Thurbrücke wird bei diesem Anlass die bestehende hölzerne Brücke des ersten Geleises durch eine eiserne ersetzt. Die Erdarbeiten sind dagegen noch nicht begonnen worden. In bezug auf die im Juli eingereichten Spezialvorlagen für den Umbau der Stationen dieser Strecke sah sich das Eisenbahndepartement veranlasst, eine Änderung der Projekte im Sinne tunlichster Vermeidung der spitzbefahrenen Weichen anzuregen, weshalb diese Vorlagen einstweilen zurückgelegt wurden.

Das Gleiche geschah hinsichtlich der ebenfalls im Juli vorgelegten Projekte für den Umbau auf zweite Spur der Stationen der Linie Brugg-Stein, deren allgemeines Bauprojekt übrigens noch ausstehend ist.

Gegen Ende des Berichtsjahres kam sodann das allgemeine Bauprojekt für die Erstellung der Doppelspur auf der Strecke Felben-Romanshorn zur Vorlage.

Zu erwähnen ist noch das von der Regierung des Kantons St. Gallen unter dem 14. November direkt an die Verwaltung der Bundesbahnen gerichtete Gesuch um beförderliche Anhandnahme der nötigen Studien für den Ausbau der ganzen Linie Winterthur-St. Gallen-Rorschach-St. Margrethen auf Doppelspur. (Schluss folgt.)

„Der innere Ausbau.“  
Nach einer Tafel des bei *Ernst Wasmuth* in Berlin erscheinenden Werkes.

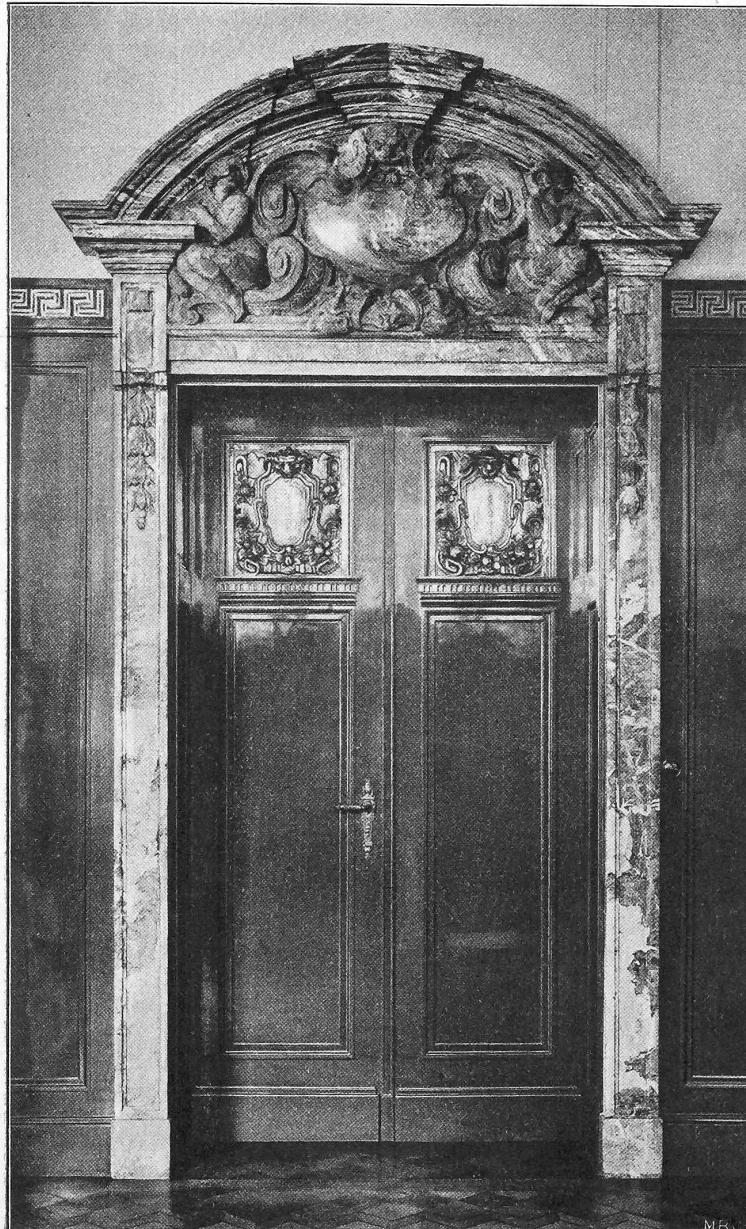


Abb. 4. Tür im Esszimmer der Villa Stollwerk in Köln a. Rh.  
Nach Entwürfen von Professor Bruno Schmitz in Charlottenburg.

chen anzuregen, weshalb diese Vorlagen einstweilen zurückgelegt wurden.

Das Gleiche geschah hinsichtlich der ebenfalls im Juli vorgelegten Projekte für den Umbau auf zweite Spur der Stationen der Linie Brugg-Stein, deren allgemeines Bauprojekt übrigens noch ausstehend ist.

Gegen Ende des Berichtsjahres kam sodann das allgemeine Bauprojekt für die Erstellung der Doppelspur auf der Strecke Felben-Romanshorn zur Vorlage.

Zu erwähnen ist noch das von der Regierung des Kantons St. Gallen unter dem 14. November direkt an die Verwaltung der Bundesbahnen gerichtete Gesuch um beförderliche Anhandnahme der nötigen Studien für den Ausbau der ganzen Linie Winterthur-St. Gallen-Rorschach-St. Margrethen auf Doppelspur. (Schluss folgt.)