

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 45/46 (1905)
Heft: 21

Artikel: Die Schweizer. Eisenbahnen im Jahre 1904
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-25438>

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: 05.04.2026

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

artig anmuten. Gleichwohl ist auch hier durch die ruhigeren Dachflächen, die breiten, gemütlichen Giebel und die Farbgebung ein behäbiger, vornehmer Gesamteindruck erzielt worden.

Besondere Sorgfalt hat der Architekt auf die Grundrissausbildung der je für zwei Familien bestimmten Hausgruppen verwendet; dabei ist es ihm gelungen, den vor-

kleine Speisekammer. Im ersten Obergeschoss sind vier Schlafzimmer mit Bad und Veranda und im Dachstock ein Atelier, ein Schlafzimmer mit aussichtsreichem Balkon, eine Küche, sowie eine davon abgetrennte Magdkammer und die Treppe zur Winde angeordnet. Da die Wohnung des Dachgeschosses vermietet ist, wurde zur direkten Verbindung des ersten Stockes mit dem Erdgeschoss in den Vorzimmern daselbst eine besondere Treppe angebracht, sodass sich aller Verkehr in dieser Wohnung innerhalb des Glasabschlusses bewegen kann.

Das angebaute Haus Nr. 136 ist für eine kleinere Familie berechnet und enthält im Erdgeschoss einen zierlichen Vorraum mit der Haupttreppe zum ersten Stock. Eine kleinere Treppe führt in den Dachstock und von hier eine abgeschlossene Windentreppe in den Dachraum. Das Treppenhaus erhielt als Mittelpunkt des ganzen Gebäudes eine etwas reichere Ausstattung. Die Räume verteilen sich folgendermassen. Im Untergeschoss sind Keller, Waschküche und Bügelzimmer untergebracht, sowie die Heizungsräume mit einem Ausgang zum Garten. Im Erdgeschoss liegen das Wohnzimmer mit Veranda, der Salon und die Küche mit Speisekammer, im ersten Obergeschoss drei Schlafzimmer mit Bad und Veranda. Der Dachstock enthält drei Schlafzimmer und eine Magdkammer.

Zu beiden Häusern gehören kleine Gärten und da die Hauptfassaden an der Klossbachstrasse von S.-W. nach N.-O. gehen, erhält auch das nördlich gelegene Haus genügend Sonne.

Die Häuser Nr. 146, 148 (Abb. 5, 6 und 7) sind gleichfalls je für eine Familie bestimmt und enthalten die nötigen Räume in ähnlicher Einteilung wie bei dem eben beschriebenen Doppelhause, jedoch in grösseren Abmessungen. Haus Nr. 146 besitzt 8 Zimmer in den Obergeschossen, sowie zwei Wohnräume im Untergeschoss; das Haus Nr. 148 hat elf Zimmer, von denen eines neben den Kellern und der Waschküche gelegen ist, wie aus Abbildung 7 ersichtlich.

Zürcher Villen.

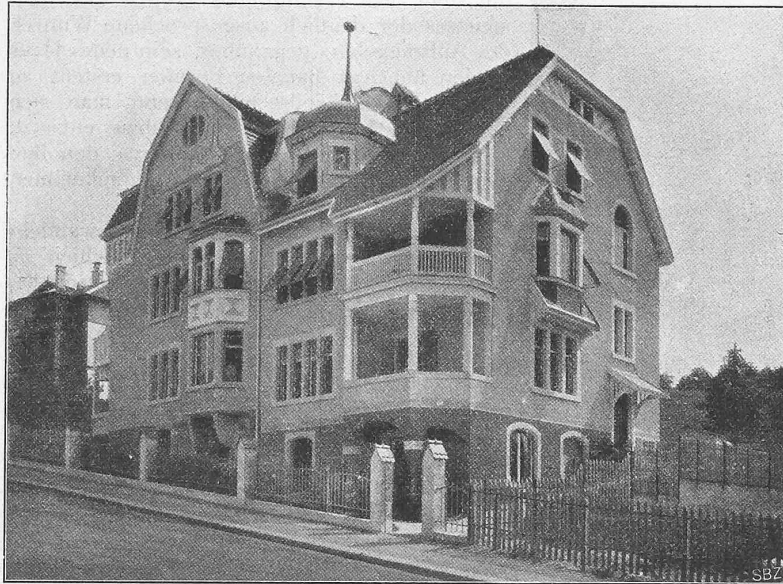


Abb. 5. Doppelvilla an der Klossbachstrasse in Zürich (Nr. 146, 148).
Erbaut von Architekt J. Kunkler in Zürich.

handenen, sehr beschränkten Raum aufs treffliche auszunutzen. Die Anordnung der Fenster und Türen in den weiten, lichten und an den Sonnenseiten mit gedeckten Balkonen und Veranden reichlich versehenen Zimmern und Stuben ist eine ungemein glückliche; die Treppenanlagen sind geräumig und die Vorplätze zwar nur klein aber zumeist warm und wohnlich ausgebildet. So dürften die Häuschen wie im Aeussern, auch im Innern ihren Zwecken völlig entsprechen.

Die Gründungsarbeiten des untern Doppelhauses Klossbachstrasse Nr. 134, 136 sind deshalb von einigem Interesse, weil der Baugrund aus einer etwa 9 m hohen Anschüttung besteht, die das tief eingeschnittene Bett des ehemals hier fliessenden Klossbaches ausfüllt. Daher musste die Gründung sorgfältig konstruiert werden, um nicht bei der stark abfallenden Böschung des ehemaligen Geländes und der ungleichen Belastungsfähigkeit des angeschütteten Bodens ungleiche Setzungen zu gewärtigen. Nach den Vorschlägen eines Fachmannes bestehen die Fundamente aus 13 Betonpfeilern, die auf gewachsenem Kiesboden aufstehen und, durch Münch'sche Skelet-Betonträger verbunden, das Auflager für die Kellermauern bilden. Der Hochbau ist in Verblendmauerwerk aus der Mech. Backsteinfabrik in Zürich erstellt und zwar im ersten Obergeschoss und im Dachstock mit Hohlmauern.

Das zu unterst gelegene Haus Nr. 134 (Abb. 1, 2 und 3), das speziell für den bauleitenden Architekten eingerichtet wurde, enthält im Keller zwei Bureauräume mit einem Vorraum, besonderem Eingang und Abtritt, sowie die Heizungsräume, Keller und Waschküche. Im hochgelegenen Erdgeschoss befinden sich das Wohnzimmer mit einem Erker, der Salon mit einer Veranda, die Küche und eine

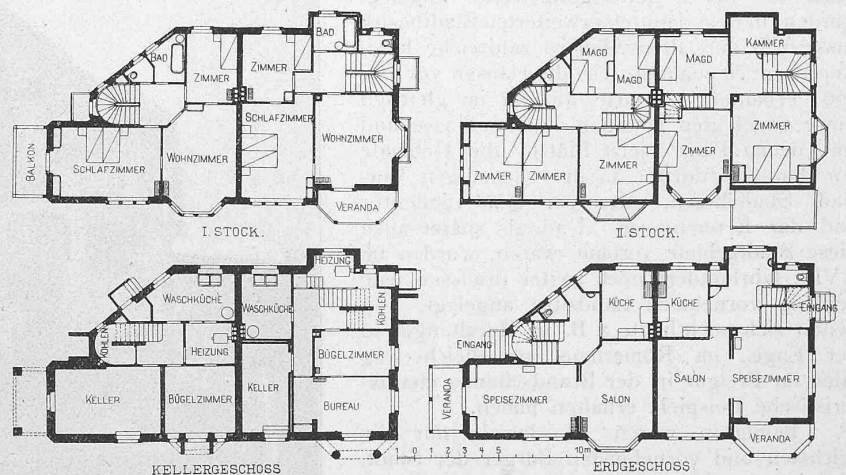


Abb. 7. Doppelvilla an der Klossbachstrasse in Zürich (Nr. 146, 148).
Grundrisse. — Masstab 1 : 400.

Die Schweizer. Eisenbahnen im Jahre 1904.

Dem Geschäftsberichte des eidgen. Eisenbahndepartements entnehmen wir, wie alljährlich, die wesentlichsten, das Jahr 1904 betreffenden Angaben über das Konzessionswesen, den Bau und die Verwaltung der schweizerischen Eisenbahnen. Der in gewohnter Ausführlichkeit abgefasse-

Bericht ist uns schon vor einiger Zeit zugekommen, durch Mangel an Raum sind wir leider verhindert gewesen, den Auszug daraus früher zu bringen.

Allgemeines. Die Untersuchungen für die in Aussicht genommene Reorganisation des Eisenbahndepartements sind noch im Gange.

Eisenbahnrückkauf und Verwaltung der Bundesbahnen. Der Austausch der Ratifikationsurkunden zum Uebereinkommen mit Italien vom 16. Mai 1903 betreffend die Uebertragung der Konzession für die Simplonbahn auf italienischem Gebiet an den Bund fand am 13. Januar 1904 in Rom statt.

Anf den Antrag des Verwaltungsrates der Bundesbahnen hat der Bundesrat mit Botschaft vom 12. Dezember 1904 den eidg. Räten einen Gesetzesentwurf betreffend den Bau einer rechtsufrigen Brienzseebahn als Fortsetzung der Brünigbahn unterbreitet.

Im Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen traten zwei Lücken ein durch den Hinschied der Herren W. Heusler und E. Ruchonnet, die beide vom Bundesrat gewählt waren. Dieselben wurden durch die Herren alt Nationalrat Köchlin und Ingenieur v. Stockalper ersetzt.

Zu Mitgliedern des Kreiseisenbahnrates I wurden an Stelle des verstorbenen Herrn Bruderlein und des in den Verwaltungsrat übergetretenen Herrn von Stockalper die Herren H. Jaccard, Mitglied der Genfer Handelskammer, und J. Zen Ruffinen, Staatsrat des Kantons Wallis gewählt. Ferner trat an Stelle des verstorbenen Herrn Nationalrat Fehr als Mitglied des Kreiseisenbahnrates IV Herr a. Bundesgerichtspräsident Dr. Bachmann.

Internationale Verhältnisse. Der Zusammentritt der dritten *internationalen Konferenz betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen* musste bisher auf Begehren eines der beteiligten Staaten, welcher noch eingehende Studien und Erhebungen über die im Programm-entwurf vorgesehenen Bestimmungen zu machen wünschte, verschoben werden. Laut Mitteilung der Regierung dieses Staates sind diese Arbeiten nunmehr zum Abschluss gelangt, sodass dem Zusammentritt der III. Konferenz dortseits nichts mehr im Wege steht. Die übrigen beteiligten Staaten wurden hiervon benachrichtigt, und es wurde denselben mitgeteilt, dass der schweizer. Bundesrat den Zusammentritt der Delegierten auf Mai 1906 in Aussicht genommen habe. Die bezüglichen Vorarbeiten wurden an die Hand genommen.

Mit den Regierungen der Bodenseeuferstaaten ist die Korrespondenz mit Bezug auf die gleichförmige Einrichtung der von den Bodenseefahrzeugen zu führenden Lichter und Signalmittel und die höchsten zulässigen Personenzahlen auf den Bodenseeschiffen noch nicht zum Abschluss gelangt.

Gemäss Beitrittsprotokoll vom 14. 27. April und 24. Mai 1904 ist auf den 25. Juni 1904 das Königreich Rumänien dem *internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr* beigetreten. Dem letztern gehören nunmehr ausser der Schweiz folgende Staaten an: Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Belgien, Dänemark, Frankreich, Niederlande, Italien, Luxemburg, Rumänien und Russland.

Rechtliche Grundlagen der Eisenbahnunternehmungen. Zu den 58 Konzessionsgesuchen, die Ende 1903 anhängig waren, ist im Berichtsjahre die ungewöhnlich hohe Zahl von 54 neuen hinzugekommen. Von diesen 112 Gesuchen wurden 22 durch Erteilung der Konzession erledigt und 15 teils ausdrücklich zurückgezogen, teils als dahingefallen abgeschrieben, sodass am Schluss des Berichtsjahres 75 Gesuche anhängig blieben.

Der Bericht des Eisenbahndepartements über die grundsätzliche Frage der Erteilung von Eisenbahnkonzessionen wurde am 10. Dezember 1904 erstattet. Ist diese Frage einmal entschieden, so wird eine Reihe von Konzessionsgesuchen, die das Eisenbahndepartement einstweilen zurücklegen musste, ebenfalls behandelt werden können.

Von vier Gesuchen um Erneuerung erloschener Konzessionen wurde eines durch Zustimmung erledigt, während die andern drei pendent blieben. Die Uebertragung von Konzessionen wurde in vier Fällen bewilligt; ferner wurden sieben Gesuche um Konzessionsänderung genehmigt. Zu 14 Fristverlängerungsgesuchen, die aus dem Vorjahr unerledigt übernommen wurden, kamen 44 neue. Von diesen 58 Gesuchen konnten im Berichtsjahr 34 durch den Bundesrat erledigt werden, während drei zu Bundesbeschlüssen führten, und zwar je eines in Verbindung mit der Uebertragung und der Aenderung der betreffenden Konzession. Unerledigt blieben somit am Schlusse des Berichtsjahres 21 Gesuche. Zehn Konzessionen sind erloschen, und zwar sechs infolge Ablaufes der Fristen zur Einreichung der

technischen und finanziellen Vorlagen und vier infolge Verzichts der Konzessionäre. Die Zahl der am Schlusse des Berichtsjahres in Kraft stehenden Konzessionen von noch nicht eröffneten Bahnen betrug 108, wobei die Linien, die zwar in einzelnen Sektionen, aber noch nicht in ihrer ganzen Ausdehnung betrieben werden, eingerechnet und die Fälle, in welchen die Konzession alternativ für mehrere Linien erteilt wurde, nur einfach gezählt sind.

Zürcher Villen.

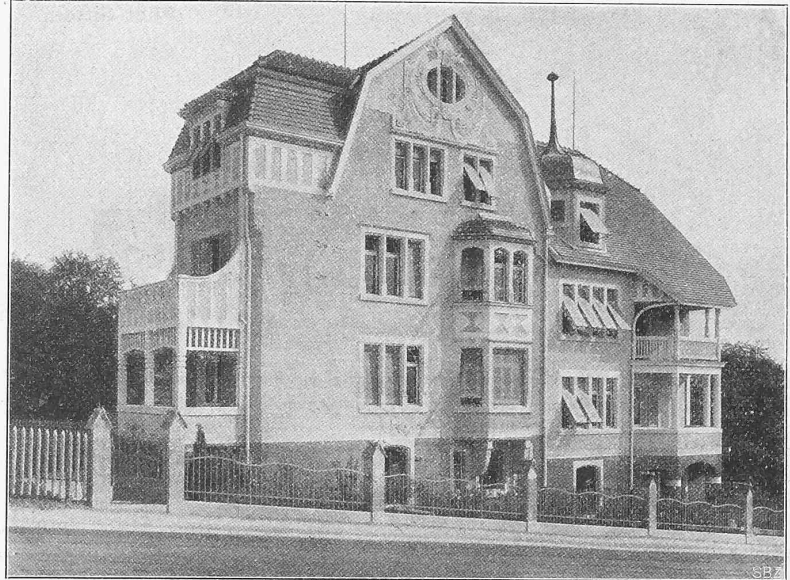


Abb. 6. Doppelvilla an der Klosbachstrasse in Zürich (Nr. 146, 148).
Erbaut von Architekt J. Kunkler in Zürich.

Das Begehren einer Kantonsregierung, dass auf den Umbau eines Bahngebäudes die Vorschriften eines kantonalen Baugesetzes für Ortschaften mit städtischen Verhältnissen anzuwenden seien, wurde vom Eisenbahndepartement grundsätzlich abgelehnt. (Bundesbl. IV, 575.)

Rechtliche Grundlagen anderer Transportanstalten. Die Revision der Dampfschiffverordnung konnte nicht zu Ende geführt werden.

Das Eisenbahndepartement verlängerte die Ende 1904 ablaufenden provisorischen Konzessionen für regelmässige *Automobilfahrten* bis Ende 1905 und erteilte an 13 Bewerber neue Konzessionen mit der gleichen Gültigkeitsdauer. Die Konzession einer bestehenden Unternehmung wurde auf deren Gesuch erweitert; eine andere Konzession fiel dahin, weil die Gesellschaft in Liquidation treten musste. Ferner konzessionierte das Eisenbahndepartement, ebentalls provisorisch bis Ende 1905, eine *Bergaufzuganlage* nach System Feldmann. Alle diese Konzessionen sollen in definitive umgewandelt werden nach Erlass einer Verordnung, für welche die Vorarbeiten und Untersuchungen demnächst beendet sein werden.

(Fortsetzung folgt.)

Elektrische Zugsbeleuchtung.

System *Aichèle*. — Ausgeführt von *Brown, Boveri & Cie.* in Baden.

(Schluss.)

Zur Beschreibung der Wirkungsweise des in den Abbildungen 2 und 3 auf Seite 240 unserer vorletzten Nummer dargestellten Reguliervorrichtung sei ausser auf jene Abbildungen auch auf das Schaltungsschema in Abbildung 4 (S. 265) verwiesen.

Der Schaltapparat C besteht aus einem glockenförmigen Elektromagnet mit zwei von einander getrennten Wicklungen, einer dünndrähtigen, die dauernd an den Klemmen der Dynamo angeschlossen ist, und einer dickdrähtigen, welche vom Maschinenstrom durchflossen wird. Wird unter dem magnetisierenden Einfluss dieser Spuhlen der Kern des Apparates in die Höhe gezogen, so legen sich gabelförmig gebogene Kupferfedern, die an dem oberen Ende des Kernes befestigt sind, mit ihren Enden an eine gegenüberstehende Metallplatte und schliessen auf diese Weise die Verbindung zwischen Dynamo und Batterie. Durch eine unterhalb dieser Kupferfedern am Kern des Apparates seitlich angebrachte Blattfeder, die bei hochgezogenem Kern sich an einen gegenüberstehenden Stift anlegt, wird gleichzeitig ein zweiter Stromkreis für Zwecke der Regulierung ge-