

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 55/56 (1910)
Heft: 26

Artikel: Internationaler Eisenbahn-Kongress-Verband
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-28724>

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: 23.02.2026

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

auf dem gewachsenen Boden östlich der Schanzenmauer. Im Schanzengraben mussten Betonpfeiler bis 12 m tief auf die in der Grabensohle anstehende Molasse abgestellt werden, die oben mit einem Kranze von armiertem Beton verbunden wurden. Diese Konstruktion hat sich gut bewährt; es sind nirgends unregelmässige Senkungen oder Risse aufgetreten.

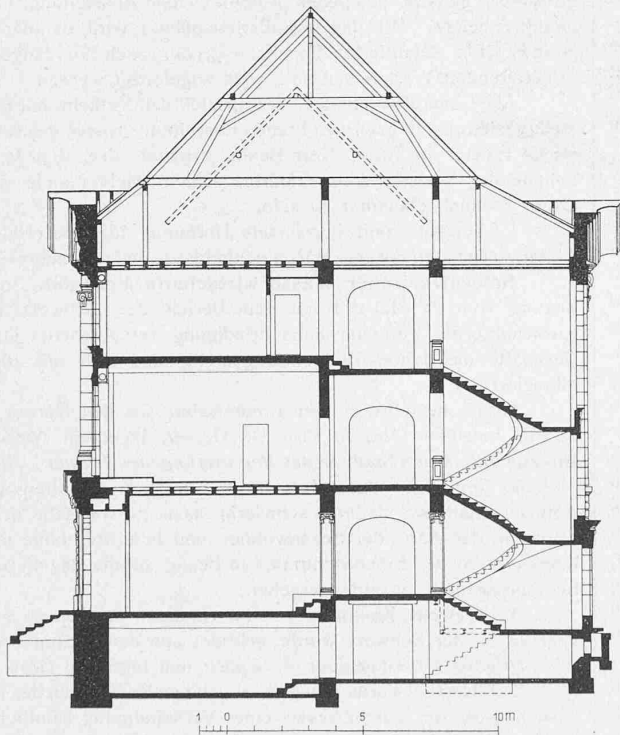
Das Ausführungsprojekt hat sich an den erstprämiierten Wettbewerbs-Entwurf gehalten, den wir seiner Zeit in unserer Zeitschrift veröffentlicht haben^{*)}. Im Aeussern wurde nichts geändert, im Innern nur eine kleine Verschiebung von einzelnen Räumen vorgenommen und dadurch die Uebersichtlichkeit der Einteilung noch etwas erhöht, wie den Grundrissen (Abbildungen 1 bis 3) zu entnehmen ist. Zu letztern sei nebenbei darauf aufmerksam gemacht, dass geplant ist, später, je nach eintretendem Bedarf, dem Gebäude beidseitig nach rückwärts je einen Flügel anzufügen, was die relativ geringe Breite der jetzigen Seitenfassade (Abbildung 6) erklärt.

Bei der erwähnten Raumverschiebung im Innern wurde nach folgenden Grundsätzen verfahren:

Die drei Sitzungssäle sollten im Erdgeschoss und im ersten Stock untergebracht werden.

Die öffentlichen Räume, wie Anwaltszimmer, Zeugen-Wartezimmer waren in das Erdgeschoss zu verlegen.

Alle Kanzleien, die Zimmer für Maschinenschreiber und Konzipienten sollten im rechten Flügel Platz finden und untereinander durch eine Wendeltreppe verbunden werden.



Sämtliche Einzelzimmer für die Obrichter waren im zweiten Stock anzuordnen, mit Ausnahme der Präsidentenzimmer, die neben den betreffenden Sälen liegen sollen.

Diese Einteilung ermöglichte eine kleine Verminderung der obersten Stockhöhe zugunsten des Mittelgeschosses. Für den grossen Sitzungssaal im Mittelbau des I. Stockes (Tafel 76) wurden durch entsprechende Höherlegung der Obrichterzimmer im Mittelbau noch weitere 50 cm in der Höhe gewonnen und dadurch einem von den Preisrichtern geäusserten Wunsch entsprochen, die empfohlen hatten, die ursprünglich mit 4,00 m vorgesehene Saalhöhe nach Möglichkeit noch zu vergrössern.

^{*)} Band XLVI, Seite 208 u. ff. vom 21. Oktober 1905.

Von der, der Bestimmung des Gebäudes entsprechend einfach gehaltenen Ausstattung des geräumigen lichten Treppenhauses und der Gänge, sowie von der nach Entwürfen der Architekten durchgeführten Möblierung der Säle und Zimmer geben die Tafeln 75 und 76 einige Proben.

Die Baukosten stellten sich auf Fr. 355 305,50, was einem Einheitspreise von rund 30 Fr. für den Kubikmeter umbauten Raumes entspricht; in diesem Einheitspreis sind auch die Kosten für die oben beschriebenen Fundierungsarbeiten enthalten.

Internationaler Eisenbahn-Kongress-Verband.

VIII. Sitzung, Bern 1910.

Der Internationale Eisenbahn-Kongress-Verband, der letztmals vom 3. bis 13. Mai 1905 in Washington tagte,¹⁾ wird dieses Jahr die Schweiz mit seiner Zusammenkunft von Eisenbahnfachleuten der ganzen Welt beehren. Die VIII. Sitzung des Verbandes, zu der 1363 Delegierte angemeldet sind, findet in den Tagen vom 4. bis 16. Juli in Bern statt. Der Verband besteht aus Verwaltungen von staatlichen und privaten Eisenbahnen, soweit sie dem öffentlichen Verkehr dienen und aus Landesregierungen, die alle eine Anzahl von Vertretern entsenden. Er wird geleitet von einer ständigen Kommission, in der die Schweiz durch Generaldirektor *Weissenbach* und a. Gotthardbahndirektor *Dietler* vertreten ist. Der Sitz des Verbandes ist Brüssel, wo das fünfgliedrige Direktionskomitee seine Sitzungen hält und wo das dem Generalsekretär *L. Weissenbruch*, Direktor der belgischen Staatsbahnen, unterstellte Sekretariat eingerichtet ist. Zweck der Vereinigung ist die Förderung aller das Eisenbahnwesen

Obergerichtsgebäude in Bern.

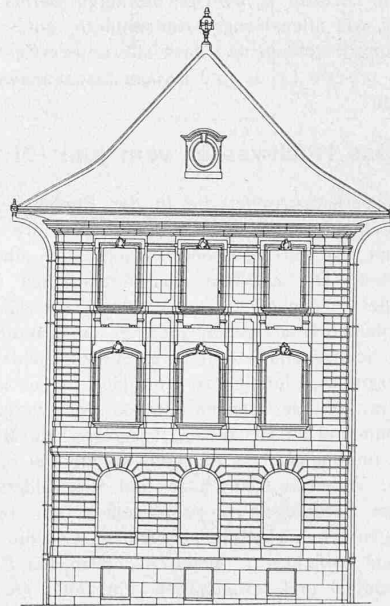


Abb. 6. Ostfassade.

Abb. 5. Schnitt in der Axe des Treppenhauses.
Masstab 1:250.

berührenden Fortschritte, die an den Kongresssitzungen in fünf verschiedenen Sektionen besprochen werden. Die permanente Kommission in Brüssel bereitet die Diskussionsthemen vor und bezeichnet die Referenten. An der diesjährigen Tagung in Bern kommen folgende Gegenstände zur Behandlung:

Sektion I, Geleise und Geleisearbeiten: Schienenstösse; Verstärkung der Geleise und Brücken mit Rücksicht auf höhere Zugsgeschwindigkeiten; Abzweigungen und Drehbrücken; Vermeidung des Langsamfahrens; Bau, Lüftung und Betrieb langer Eisenbahntunnels.

Sektion II, Zugförderung und Betriebsmaterial: Verwendung von Stahl, besondere Stahlarten; Vervollkommnungen an den Lokomotivkesseln; Dampflokomotiven für sehr grosse Geschwindigkeiten; Elektrische Zugförderung.

¹⁾ Vergl. Band XLV, Seite 254.

Sektion III, Betrieb: Grosse Bahnhöfe; Weichen- und Signalstellung; Fahrkarten; Wagen mit Selbstantrieb.

Sektion IV, Allgemeines: Eisenbahnen und Wasserstrassen; Statistik; Automobilbetrieb; Leicht verderbliche Lebensmittel.

Sektion V, Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung: Verkehrsarme Seitenstrecken grosser Eisenbahnlinien; Betrieb; Lokomotiven und Wagen der Schmalspurbahnen; Umladung.

Für jede dieser Fragen sind jeweils eine Anzahl von Referenten verschiedener Länder bestimmt, von denen wir nur in Sektion I Prof. Dr. F. Hennings (Bau, Lüftung und Betrieb langer Eisenbahntunnels) und in Sektion II Prof. Dr. W. Wyssling (Elektrische Zuförderung), beide in Zürich, nennen. Die Sektionssitzungen werden zu Diskussionen benützt, deren Ergebnisse in einer täglich erscheinenden Zeitung nebst andern Mitteilungen allen Kongressteilnehmern bekannt gegeben werden. Natürlich sind zur Abwechslung und für Besichtigungen unserer Eisenbahnen, Bergbahnen, Werkstätten usw. auch eine Reihe von gruppenweisen Ausflügen vorgesehen, so am 7. Juli ins Berner Oberland, bzw. an den Vierwaldstättersee und am 12. Juli nach Lausanne-Montreux, bzw. nach Zürich. Am 14. Juli findet im Anschluss an die Generalversammlung das offizielle Bankett in der Schützenfesthalle statt.

Den Delegierten, sowie den in beschränkter Zahl geladenen Vertretern der Fach- und der Tagespresse ist ein hübsch eingebundener Führer zugestellt worden, der nebst genauer Orientierung auch über die Diskussions-Einzelfragen die Namen aller Delegierten und Berichterstatter, sowie jene der verschiedenen Kommissionen enthält. Der schweizerischen Organisationskommission der VIII. Sitzung steht als Präsident Herr Weissenbach, Präs. der Generaldirektion der S.B.B. vor und gehören als Mitglieder die Vertreter der S. B. B., sowie der andern schweizerischen Eisenbahnen usw. an. Dem mit der Durchführung des umfangreichen und vielseitigen Programms unter dem Präsidium von Direktor R. Winkler betrauten Berner Lokalkomitee wünschen wir, wie allen Kongressteilnehmern, gutes Wetter, damit alles nach Wunsch ablaufe und dass alle unsere Gäste einen guten Eindruck von unserm Lande und seinem Eisenbahnwesen mit nach Hause nehmen!

Das Hochwasser vom Juni 1910.

Die Wasserkatastrophe, die in der Rheingegend, sowie im ganzen nördlichen und östlichen Alpengebiet ihre Verwüstungen angerichtet hat, ist mit besonderer Wucht auch über unser Land hereingebrochen. Die Zuflüsse der nordöstlichen Schweizerseen und die parallel zu denselben verlaufenden Wasserläufe sind durch die ungewöhnlichen Niederschlagsmengen, die während der soeben eingetretenen Schneeschmelze in ihrem Einzugsgebiet vom 13. bis 15. Juni niedergingen, plötzlich zu einer Höhe angewachsen, die die grossen Hochwasser des letzten Viertels vom vergangenen Jahrhundert erreicht und an Gebäuden, Wasserwerken, Wegen, Bahnen und Kulturen unermesslichen Schaden angerichtet hat. Sie haben im Bodensee, Walensee, Zürichsee und Vierwaldstättersee einen Hochstand der Seespiegel zur Folge gehabt, der auch nach Verlaufen der eigentlichen Hochwasser anhielt und nur langsam zum normalen Stand zurückkehrt, wodurch den an den Ufern der Seen gelegenen Städten und Ortschaften ebenfalls grosser Schaden zugefügt worden ist.

Es ist nicht möglich unmittelbar die ganze Erscheinung in ihren Ursachen und Folgen zu überblicken. Dies wird erst nach genauer Zusammenstellung aller massgebenden Daten möglich werden. Das aber lässt sich heute schon erkennen, dass die unsern Hydrotechnikern gestellten Aufgaben noch bedeutender sind, als man bisher anzunehmen gewohnt war. Es handelt sich nach Beseitigung der entstandenen Schäden, die notwendigen Lehren aus dem Ereignis zu ziehen und Vorschläge auszuarbeiten, wie künftig die Folgen ähnlicher Elementarereignisse tunlichst gemildert werden können, einerseits durch Systemisierung der Wasserläufe selbst, anderseits durch Regelung der Abflussverhältnisse der Seen, um sowohl den an Flüssen gelegenen Ortschaften, Verkehrswegen, industriellen Betrieben, Wasserwerksanlagen usw. möglichst Schutz zu gewähren, wie auch um von den Anwohnern der Seen Schädigung durch Ueberflutung der Ufer und besonders durch längeres Andauern aussergewöhnlicher Seehochstände tunlichst abzuwenden.

Eine Genugtuung ist den Ingenieuren bei diesem Anlass insofern geworden, als sich der Nutzen des Ineinanderarbeitens der

grossen Elektrizitätswerke glänzend bewährt hat. Es konnten sowohl das Kubelwerk bei St. Gallen, dessen Zentrale durch die Sitter überschwemmt wurde, wie auch das städtische Elektrizitätswerk Zürich, dessen Zuleitungen vom Albulawerk her zeitweise unterbrochen waren, mit Hilfe der Beznau-Löntsch-Werke ihren Betrieb bzw. die Stromabgabe an die bezüglichen Werke und privaten Abonnenten unverkürzt aufrecht erhalten. Namentlich für Zürich, dessen Gaswerk bei Schlieren¹⁾ infolge seiner relativ tiefen Lage, bei Unterwassersetzung seiner Hauptkanäle den Betrieb für zwei Tage einstellen musste, ist diese Aushilfe vom Beznau-Löntsch-Werk her von grösstem Werte gewesen.

Miscellanea.

Internationale Ausstellung in Turin 1911. Bekanntlich beteiligt sich die Schweiz in Turin nur mit der Maschinenindustrie und verwandten Zweigen, wofür die nötige finanzielle Unterstützung durch Bundessubvention gesichert ist.

Die Organisation ist der Schweizerischen Zentralstelle für das Ausstellungswesen in Zürich, bzw. dem Generalsekretariat derselben übertragen worden, in Verbindung mit einer technischen Kommission, die nach dem Vorschlage des Vorstandes des Vereines Schweizerischer Maschinenindustrieller gewählt wurde. Als Ingenieur für die schweizerische Abteilung ist Herr P. H. Hoffet, Professor an der Universität Lausanne, in Aussicht genommen, der auch in Paris 1900 diese Aufgabe mit Erfolg durchführte.

Bis zum 1. Mai 1910, dem Endtermin für die Anmeldungen, haben sich 40 Aussteller, darunter unsere grössten Maschinenbau-firmen bereit erklärt auszustellen. Es wurde infolgedessen ein grösserer, günstig gelegener Komplex der Ausstellung in Turin definitiv belegt. Mit den Installationsplänen wird demnächst begonnen. Ein detaillierter Fachkatalog, der auch für längere Zeit orientierenden Wert haben soll, wird angefertigt werden.

Als Generalkommissär, der speziell den Verkehr mit der Ausstellungsleitung in gewissen Fragen übernimmt, wurde der schweizerische Konsul in Turin, Herr Bosio, ernannt, der sich in zuvorkommender Weise bereit erklärte, seinem Heimatlande auch in dieser Stellung dienstbar zu sein.

Es besteht somit begründete Hoffnung auf eine erfolgreiche Aktion zu Gunsten unserer Maschinenindustrie und verwandter Zweige.

Schweizerischer Wasserwirtschafts-Verband. In seiner Sitzung vom 28. Mai d. J. hat, laut Bericht der „Schweiz. Wasserwirtschaft“, der Vorstand nach Erledigung verschiedener laufender Geschäfte das Jahres-Budget aufgestellt, das sich mit 10400 Fr. bilanziert.

Ferner bestellte er eine Kommission aus den Herren Oberst E. Will, Ingenieur Autran, Prof. Dr. Geiser, Ingenieur Nizzola und Direktor Brack zum Studium der Regulierung des Thuner-, Brienzer- und der Juraseen. Besonders für die letztern gestalten sich die Abflussverhältnisse dadurch schwierig, dass die Wünsche der Kraftwerke an der Aare, der Seeanwohner und in dritter Linie jene der Interessenten der Binnenschifffahrt in Bezug auf die Regulierung der Seewasserstände auseinandergehen.

Eine zweite Kommission zum Studium des Baues von Tal-sperren in der Schweiz wurde gebildet aus den Herren Professor K. E. Hilgard, Obergeringenieur A. Schafir und Ingenieur Giov. Rusca.

Schliesslich wurde beschlossen, zu den Beratungen des Sonderausschusses, der zum Zwecke einer Verständigung sämtlicher Beteiligten über die Grundlagen zur Projektierung für die Schifffahrt auf dem Oberrhein eingesetzt ist, eine Delegation zu entsenden und mit dieser Aufgabe die Herren Prof. Hilgard und Ingenieur Autran betraut. Aus der Diskussion über diese Frage ergab sich, dass Baden sich in der Frage der Bodenseeabfluss-Regulierung sehr reserviert verhält, und dass in den nächsten Jahren wohl kaum an neue Unterhandlungen gedacht werden kann. Die schweizerischen Behörden leisten durch finanzielle Unterstützung der Projektierungsarbeiten und Lieferung von Unterlagen den Rheinschiffahrtsbestrebungen den möglichsten Vorschub, doch könne sich darüber hinaus die Schweiz vorläufig nicht engagieren.

Für die Stickstoffgewinnung aus der Luft mittels Lichtbogenwirkung ist neben den Verfahren von Birkeland-Eyde und Schönherr²⁾ nunmehr auch ein Verfahren nach H. & G. Pauling in

¹⁾ Siehe unsere Darstellung Band LIV, Seite 131 u. ff.

²⁾ Band LV, Seite 42.