Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 55/56 (1910)
Heft: 16

Artikel: Neue Apparate zur Sicherung des Bahnbetriebs
Autor: Tobler, A.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-28782

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: 02.10.2025

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

und über diesem wölbt sich die Kuppel in leicht getupftem Rauhputz. Täferfüllungen und Heizkörperverkleidung sind von eingelegten, schwarz-weissen Rautenbändern eingefasst; ein dunkelblauer Filzplüsch-Teppich bedeckt den Boden des intimen Raumes, der nur wenige, kleine Bildchen enthält (Tafel 49).

Wohl das vornehmste Zimmer des neuen Kunsthauses ist der sogenannte Empfangsraum am obern Ende der Haupttreppe im ersten Stock (38 auf Tafel 46). Eine Wandverkleidung aus mattpoliertem, hellbraunem Nussbaum-Wurzelmaser in breiten und hohen Füllungen, gegliedert durch flachprofilierte braune und schwarze Leisten, ein Mobiliar aus gleichem Holz und ein melierter graubrauner Teppich geben diesem Raum eine ruhige und würdige Stimmung. Diese wird noch erhöht durch die hochgewölbte Tonnendecke in grau-weiss getupftem Rieselputz, von der ein zierlicher, mattsilberner Leuchter herabhängt. Tafel 49 zeigt unten ein Ausstellungsschränkchen für Majoliken aus diesem Empfangsraum, alles in einheitlichem Material und Farbton gearbeitet.

Wir müssen uns in der Schilderung der hier nicht abgebildeten Räume kurz fassen, da sich mit Worten allein die Reize nicht wiedergeben lassen, die in all den mannigfachen Sälen liegen. Die Seitenlichtsäle 40 bis 45 im I. Stock enthalten die ältern Bilder der Sammlung aus dem XVI. bis XIX. Jahrhundert, darunter recht charakteristische und vollständige Sammlungen schweizerischer Meister des XIX. Jahrhunderts. Demgemäss sind diese Säle alle in tiefen, satten Farben gehalten: Nr. 40 dunkelrot, 41 grün, Saal 42 Wände hellgrau mit tiefblauem Bodenbelag. Die Kabinette 43 und 44 sind wieder tiefrot, der grössere Saal 45 mit grünlicher Wandbespannung und einem hellbraunen Filzteppich. Reizend sind auch die kleinen Oberlichtkabinette 51 bis 54 im II. Stock der Sammlung. Während die Sammlungs- und Ausstellungsräume fast durchwegs im Material ganz schlicht gehalten sind, wurden die Türen, namentlich die vom Treppenhaus her, alle mit geflammten und geaderten, hochpolierten Estrelante-Marmorgewänden ausgekleidet und mit Rolltüren versehen, deren Füllungen in facettiertem Kristallglas überall freie Durchsicht ermöglichen.

Die Wände sind, sofern nicht mit Stoff bespannt, meist in Rauhputz und, namentlich im Treppenhaus, in hell grau-grün-violetten Tönen mit dem Schwamm getupft, was in Verbindung mit dem Fussbodenbelag aus „Gris suisse“ zu ausserordentlich feinen Stimmungen verhalf.

Noch ist zu erwähnen, dass ausser den Treppen- und Vorhallen die Ausstellungsräume 29 bis 38 mit elektrischer Beleuchtung versehen sind, die je nach dem Charakter des betr. Saales entweder dekorativ verwendet oder möglichst unauffällig angeordnet wurde. So zeigt zum Beispiel der grosse Oberlichtsaal auf Tafel 48 im hintern Teil (30) inmitten der Deckenfüllungen einzelne Beleuchtungstulpen, während im höhern Mittelteil (35) die röhrenförmigen Glühlampen gewissermassen als gläserne Zierleiste an der vordern Kante der langen Wandnischen bei Tage fast nicht beachtet werden. Nachts erstrahlen die ganzen Kanten als leuchtende Linien. Die Sammlungssäle im Obergeschoss besitzen nur eine Notbeleuchtung, bestehend aus je einer oder zwei Lampen oberhalb der matten Oberlichtscheiben.

Betrachten wir alle die hier geschilderten Einzelheiten als Ganzes, durchschreiten wir das Haus und seine Räume, so pflichten wir gerne dem Ausspruch massgebender Kunstverständiger bei, dass Zürich eines der schönsten, um nicht zu sagen das schönste, der neuern Kunstgebäude besitze. Seine Schönheit verdankt es der Kunst des Architekten, der es in klassischer Weise verstanden hat, Architektur und Bildhauerei in Eins zu verflechten, Kontraste und Steigerungen in fein abgewogenem Masse anzuwenden, der in staunenswerter Mannigfaltigkeit der Formen, Farben und Stimmungen für jedes nur denkbare Kunstwerk geeigneten Hintergrund zu schaffen wusste, ohne bei dieser Vielheit der Anforderungen die grosse Einheit der Architektur aus dem Auge zu verlieren.

Neue Apparate zur Sicherung des Bahnbetriebs.

Ergänzung.

Von den Herren Favarger & Cie. wird uns nachträglich mitgeteilt, dass auch bei der Schaltung des elektrischen Weichenriegels (Abb. 8, S. 184) eine Rückstellung der Scheibe durch den einfahrenden Zug eingerichtet werden könnte und zwar durch Anbringung eines Schienenkontaktes zwischen den Leitungen L_3 und L_4. Durch diese Ergänzung würde die für die Anlage in Locle zutreffende Bemerkung auf Seite 185 (linke Spalte, dritter Absatz von unten) entfallen. Die Schaltung könnte dadurch erheblich vervollkommnet werden. Prof. Dr. *A. Tobler.*

Les Travaux publics dans le Canton de Neuchâtel.

Communication faite par M. le Conseiller d'Etat *Louis Perrier*, Architecte, à l'Assemblée générale des anciens élèves de l'École Polytechnique fédérale.

„Messieurs et chers camarades.

Votre Comité m'a demandé, de vous faire une communication sur les travaux publics dans le Canton de Neuchâtel.

Vous me permettrez de m'acquitter très brièvement de ma tâche et de ne m'occuper que des travaux publics de l'Etat, car on appelle généralement *Travaux publics* tous les travaux exécutés dans un but d'utilité générale par les organes des intérêts collectifs: Etat, Communes, Associations syndicales, établissements publics, etc. [1])

Il ne s'agira donc que des travaux publics de l'Etat, y compris les chemins de fer, et seulement de ceux exécutés depuis l'avénement de la République en 1848.

Sous la principauté, si le service de l'Edilité était très développé dans certaines localités, à Neuchâtel en particulier, il n'y eut que fort peu de travaux exécutés ou même dirigés par l'Etat. Ce n'est que dans les dernières années de la monarchie qu'avaient été organisés une direction des Ponts et Chaussées et un service des Bâtiments dont les attributions étaient du reste peu importantes.

Je diviserai l'exposé succint que j'ai à vous présenter en quatre parties, traitant 1° des routes, — 2° des chemins de fer, — 3° de la correction et de l'utilisation des cours d'eau, — 4° des bâtiments.

I. Routes.

C'est le Prince Berthier (1806—1814) qui, imitant Napoléon, donna l'ordre d'établir un réseau de routes pour remplacer les chemins ruraux qui étaient devenus des chemins de communication de village à village. La Bourgeoisie de Neuchâtel construisit sous le règne de Berthier le pont de Serrières sur la route de Neuchâtel à Yverdon et l'on commença l'établissement de routes de Neuchâtel au Locle et à La Chaux-de-Fonds, routes modifiées ou partiellement remplacées depuis parce qu'elles avaient des déclivités de 12 %.

Les routes étaient alors construites et entretenues par les Communes et les propriétaires de certains domaines. Les Communes procédaient à leur entretien au moyen de corvées.

En 1837, l'Etat commença à se charger de la main d'oeuvre, soit du salaire des cantonniers, sur les routes dites commerciales, de Vaumarcus au Pont de Thielle et des Verrières au Landeron, puis en 1842, sur les routes postales.

A la fin du régime monarchique, soit peu avant 1848, on avait transformé les routes à proximité de Neuchâtel et considérablement amélioré la voie très importante pour le roulage de Pontarlier à Neuchâtel en construisant entr'autres le tronçon de la Clusette dans les Gorges de l'Areuse.

Tôt après la révolution de 1848, la République nationalisa tout un réseau de routes et chemins pour en faire des routes cantonales incombant entièrement à la charge de l'Etat. La construction et l'entretien de nos routes sont encore à l'heure qu'il est régis par la loi sur les routes de 1849. C'est sous l'empire de cette Loi que s'est développé le réseau des routes cantonales qui mesure actuellement 417 *km.* La superficie du Canton étant de 807 km^2, cela nous donne 500 mètres de routes par Kilomètre carré de superficie.

[1]) Colson, Cours d'économie politique, Livre VI, p. I.