**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
**Band:** 67/68 (1916)
**Heft:** 5

**Artikel:** Die schweizer. Eisenbahnen im Jahre 1915
**Autor:** [s.n.]
**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-33044

**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:** 20.02.2026

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

Der mittlere Teil des Längshauses ist vom Eingangsbau durch Glasabschlüsse abgetrennt und enthält die Wohn- und Schlafräume der internen Taubstummen-Zöglinge. Die Geschlechter sind nach Geschossen getrennt. Im westlichen Kopfbau sind die blinden internen Zöglinge untergebracht.

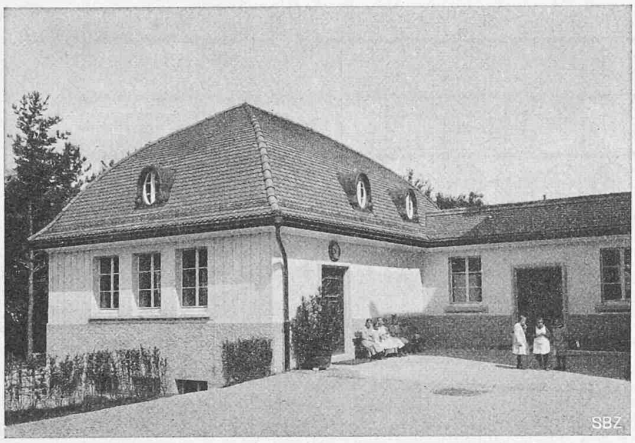


Abb. 13. Die „Schibel-Halle", Turn- und Spielsaal.

Die erwähnten Räumlichkeiten beanspruchen drei Stockwerke. Zu ihrer Verbindung sind zwei Treppenhäuser angebracht.

Im Kellergeschoss (Abb. 3) liegen die Küchenabteilung mit Vorratsräumen, die Heizung, Waschküche, Glätterei und Dampftröckne, Bäder (Abb. 7), Handfertigkeitsräume.

Im Dachgeschoss sind Diensträume, Magazine und grosse Trockenräume untergebrecht.

Ueber das Verhältnis der Räume zueinander und ihre Grösse geben im übrigen die beigelegten Pläne Auskunft.

Die Anstalt ist bestimmt für 65 interne Zöglinge, davon 10 Blinde und 55 Taubstumme; es ist indessen dafür gesorgt, dass im Bedarfsfalle auch eine grössere Zahl Interner aufgenommen werden kann. Die acht Klassenzimmer für Taubstumme enthalten je 12 Plätze, im ganzen somit 96 Plätze. Dazu kommen zwei Blindenklassen.

Der Neubau ist in Beton- und Backstein ausgeführt und auf der Aussenseite mit Kellenwurf versehen. Fenster- und Türöffnungen haben Rahmen aus Kunststein; das Dachgesims ist geputzt, das Dach mit naturroten Biberschwänzen gedeckt. Die Zwischenböden bestehen aus I-Balken mit Hohlsteinmauerung und Linoleumabdeckung. Alle Räume, in denen mit Wasser hantiert wird, besitzen Plattenböden. Wohnräume und Gänge erhielten Wandbespannung mit Rupfen, die Schlafräume Salubratapeten. Die Fenster bestehen aus einfachen, stationären und beweglichen Windfenstern. Die Beleuchtung geschieht mittels Elektrizität, die Erwärmung durch die Warmwasserheizanlage. Eine Dampfanlage wurde angelegt zur Bedienung der Dampfkochküche und Wäscherei, sowie der Bäder und Warmwasserzapfstellen. Die Anrichte ist mit der Kochküche im Keller mittels elektrischem Aufzug verbunden.

Die nachträglich postulierte Turn- und Spielhalle ist auf der Westseite angelegt und durch einen gedeckten Gang mit dem Hauptgebäude verbunden (Abb. 13 und 14). Sie besteht aus einem gutbeleuchteten gewölbten Raum mit Unterkellerung für Pflanzen und Gerätschaften.

Das Umgelände des etwa 10 000 $m^2$ messenden Anstaltsareals ist zu grossen Spielplätzen, Zier- und Nutzpflanzungen verwendet. Zwei auch daselbst stehende kleine Wäldchen bieten einen angenehmen Erholungsaufenthalt im Freien.

Mit den Bauarbeiten wurde im Sommer 1914 begonnen. Trotz Kriegsausbruch nahmen die Bauarbeiten einen ungestörten Fortgang. Der Bezug der neuen Anstalt geschah im November 1915.

Das nach den Plänen von Kantonsbaumeister H. Fietz errichtete Gebäude kostete rund 620 000 Fr. Hierzu kommen noch die Kosten der Spiel- und Turnhalle, die in der Höhe von rund 30 000 Fr. aus dem sogenannten Schibellegat gedeckt wurden. Per Kubikmeter umbauten Raumes ergibt sich für die Hochbauten, ohne Landerwerb, Umgebungsarbeiten und Möblierung, ein Einheitspreis von 32 Fr.

Zürich, im Juli 1916.

## Die schweizer. Eisenbahnen im Jahre 1915.

(Fortsetzung von Seite 19.)

### Bahnhöfe und Stationen.

*Bahnhof Zürich.* Die Ende 1914 als Notstandsarbeiten begonnenen Erdarbeiten für die Verlegung der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiete der Stadt Zürich sind im Berichtjahre fortgesetzt worden.

*Bahnhof Bern.* Der am 26. Juli 1912 dem Eisenbahndepartement eingereichte Entwurf für die Umgestaltung des Personenbahnhofes und der beidseitig anschliessenden Abstellbahnhöfe konnte im Berichtjahre noch nicht genehmigt werden, da das von der Kantonsregierung in Aussicht gestellte Gutachten immer noch nicht eingelangt ist.

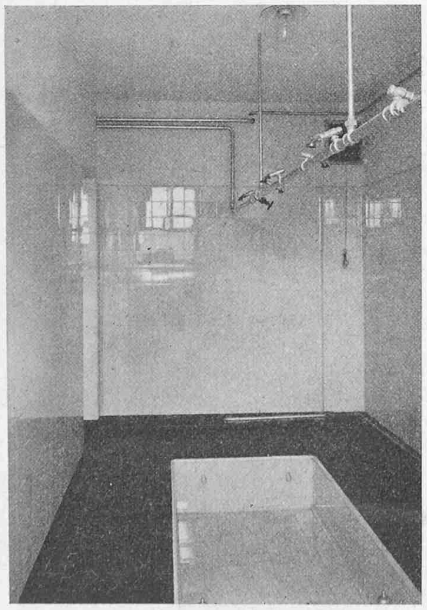

Abb. 7. Duschenraum mit Fussbad.

**Blinden- und Taubstummenanstalt des Kantons Zürich.**

Erbaut von *H. Fietz*, Kantonsbaumeister.

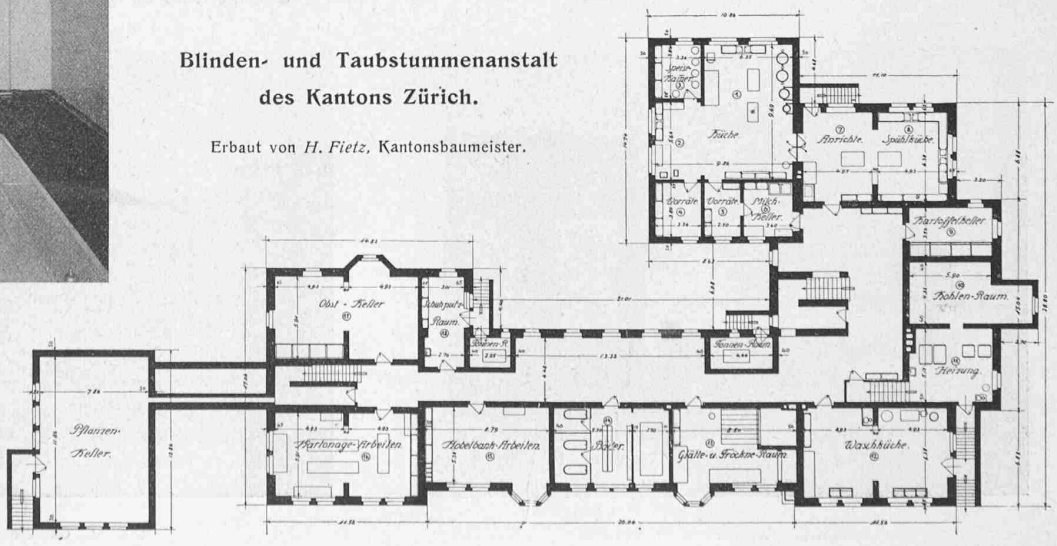


Abb. 3 (nebenan). Grundriss vom Keller.

Masstab 1 : 500.

*Bahnhof Thun.* Eine Weiterbehandlung der Projektvorlage für einen Zentralbahnhof konnte auch im Berichtjahre nicht erfolgen, weil die Studien über die Gestaltung des Anschlusses des Dampfschiffkanals immer noch nicht abgeschlossen sind.

*Bahnhof Biel.* Die Erdbewegungen und Kunstbauten für die Anlage der Solothurner Linie zwischen Mett und der bestehenden Berner Linie sind im Berichtjahre vollendet worden. Die vorübergehend verlegte Linie Biel-Mett wurde in Betrieb genommen. Im Bereiche des Güterbahnhofes sind Güterschuppen, Güterdienstgebäude und die gedeckten Rampen fertig erstellt. Nach längern Verhandlungen wurde gegen Ende des Berichtjahres das als Grundlage für den Wettbewerb über die äussere Gestaltung des Bahnhofgebäudes dienende Vorprojekt bereinigt.

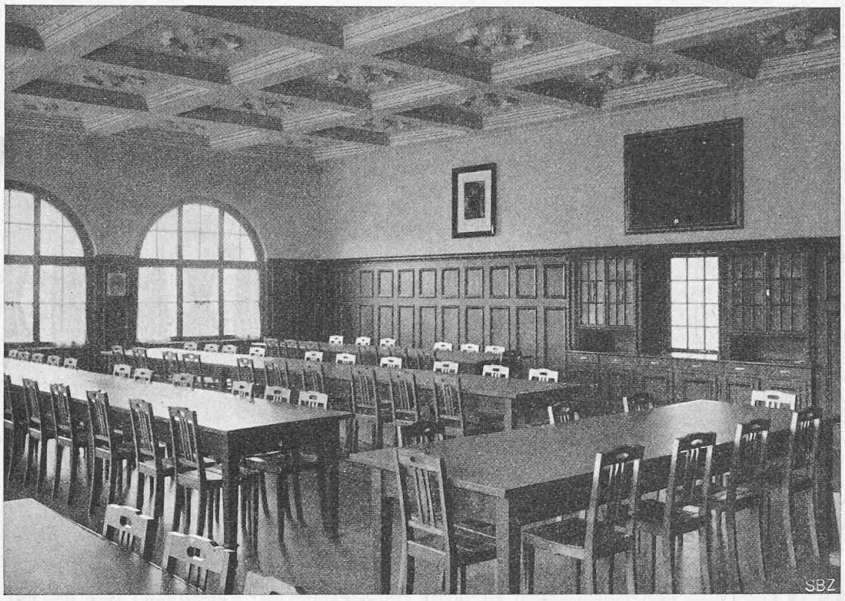


Abb. 9. Speisesaal der Blinden- und Taubstummen-Anstalt Zürich.

*Bahnhof Lausanne* (Umbau-Arbeiten im mittleren Teil des Bahnhofes). Die Arbeiten in den beiden Flügeln des neuen Aufnahmegebäudes sind im Berichtjahre derart gefördert worden, dass die neuen Räumlichkeiten demnächst in Betrieb genommen werden können.

*Bahnhof St. Gallen.* Die beim Beginn des Krieges im Vorjahre eingestellten Arbeiten an der grossen Bahnsteighalle sind nunmehr vollendet.

Von andern grössern Bahnhof- und Stationsumbauten, die im Berichtjahre begonnen oder fortgesetzt wurden, oder über deren Entwürfe das Genehmigungsverfahren eingeleitet ist, erwähnen wir folgende: Brig, Visp, Solothurn-Hauptbahnhof, Lengnau, Sissach, Ziegelbrücke, Baden, Wädenswil, Wil, Brienz, Spiez, Interlaken-Ost und Grindelwald.

### Bauunterhalt.

An Linien im Betrieb waren auf Ende 1915 der Kontrolle durch das Eisenbahndepartement unterstellt:

| | Betriebslänge km | km |
|---|---|---|
| I. *Hauptbahnen.* | | |
| a) Schweizerische | 2518,291 | |
| b) Ausländische auf Schweizergebiet | 53,450 | 2571,741 |
| II. *Nebenbahnen.* | | |
| a) Normalspurige Adhäsionsbahnen | 1130,371 | |
| b) Schmalspurige Adhäsionsbahnen | 1439,336 | |
| c) Zahnradbahnen | 109,680 | |
| d) Tramways | 485,357 | |
| e) Drahtseilbahnen | 47,439 | 3212,183 |
| | | 5783,924 |
| Hiervon gehen ab: | | |
| Die für die Zweiglinien doppelt gerechneten Betriebslängen | 127,044 | |
| Die im Ausland gelegenen Strecken | 52,621 | 179,665 |
| Einfache Länge sämtlicher dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen in der Schweiz | | 5604,259 |
| Davon werden zweispurig betrieben | | 869,457 |

### Ausbau auf zweite Spur.

Im Berichtjahre wurde der zweispurige Betrieb auf den Strecken Cressier-Landeron und Lugano-Melide eröffnet.

Fortgesetzt oder vorbereitet wurde der Ausbau auf zweite Spur der Strecken Landeron-Neuveville, Siviriez-Romont, Visp-Brig, Brig-Iselle (zweiter Simplontunnel), Nottwil-Rothenburg, Lengnau-Mett, Basel S.B.B.-Basel bad. B. (Basler Verbindungsbahn), Winkeln-Bruggen und St. Margrethen-Staad.

In Behandlung standen am Ende des Berichtjahres die Bauprojekte der Doppelspuranlagen Kiesen-Thun, Thalwil-Richterswil, Winterthur-Räterschen, Staad-Rorschach und Melide-Maroggia. Terrainaufnahmen und Projektierungsarbeiten sind im Gange für den Bau der Doppelspur auf den Strecken Zwingen-Liesberg, Flums-Sargans, Schwarzenbach-Uzwil, St. Fiden-Goldach und Giubiasco-Lugano.

### Einführung des elektr. Betriebes.

Die Aufgabe, die sich die schweizerische Studien-Kommission für elektrischen Bahnbetrieb bei ihrer Gründung im Jahre 1904 gestellt hat, kann als erfüllt betrachtet werden. Daher hat der Ausschuss der Kommission im Juli des Berichtjahres den Mitgliedern die Liquidation der Kommission beantragt, die nunmehr vollzogen ist.

Die *Lötschbergbahn* hat im Berichtjahre auch auf der Strecke Spiez-Scherzligen den elektrischen Betrieb aufgenommen.

Von den *schweizerischen Bundesbahnen* wurde das dem elektrischen Betrieb des Simplontunnels dienende Kraftwerk Brig umgebaut und ferner für diesen Dienst eine fünfte, neue leistungsfähigere Lokomotive in Dienst gestellt.

Bezüglich der Einführung des elektrischen Betriebes auf der *Gotthardstrecke* ist zu bemerken, dass mit den Vorarbeiten für den Bau des Elektrizitätswerkes Ambri-Piotta begonnen wurde. (Hierüber ist in dieser und der vorhergehenden Nummer dieser Zeitung Näheres berichtet worden.) (Schluss folgt.)

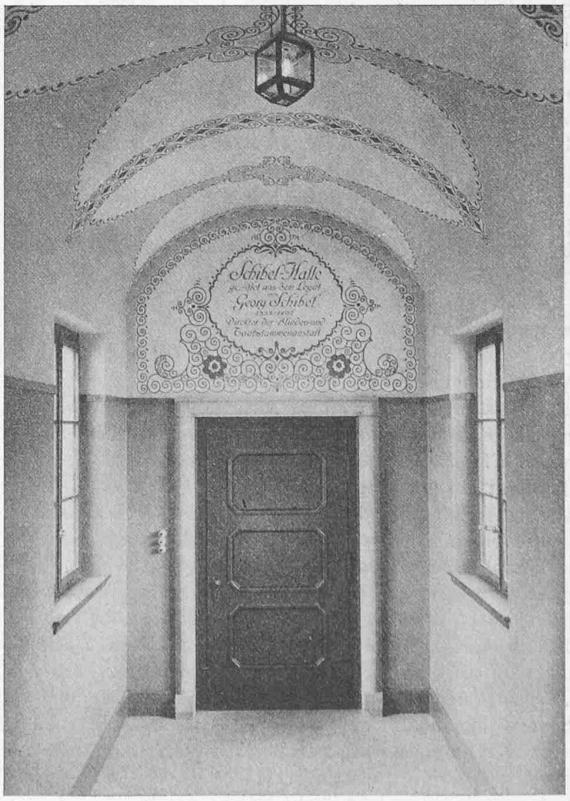


Abb. 14. Eingang zur „Schibel-Halle".