

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 75/76 (1920)
Heft: 20

Sonstiges

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: 24.02.2026

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

Die schweizer. Eisenbahnen im Jahre 1919.

Unserer Geflogenheit gemäss entnehmen wir dem Bericht des Schweizerischen Eisenbahndepartements über seine Geschäftsführung im Jahre 1919, und, soweit es die Bahn- und Bahnhofsbauten auf dem Netze der Bundesbahnen betrifft, dem bezüglichen Geschäftsbericht der S.B.B. den folgenden Ueberblick über die unsern Leserkreis interessierenden Fragen:

Verwaltung der Bundesbahnen.

In den Verwaltungsrat der S.B.B. wurden an Stelle der verstorbenen Herren Regierungsrat H. Reese in Basel und Staatsratspräsident P. Etier in Lausanne, sowie der zurückgetretenen Herren Regierungsrat Dr. F. Hauser in Basel und L. Dubois in Basel neu gewählt die Herren W. Preiswerk-Imhoff in Basel, Staatsrat Alf. Dubuis in Lausanne, Regierungsrat Dr. A. Brenner in Basel und H. Darbre, Bahnhofinspektor in Genf-Cornavin.

Internationale Verhältnisse.

Die Simplondelegation trat während des abgelaufenen Jahres zweimal zusammen. Sie genehmigte auf Grund des Befundes ihres Prüfungsausschusses die Bau- und Betriebsrechnungen der Strecke Brig-Iselle für das Jahr 1917, die darauf auch vom Eisenbahndepartement gutgeheissen wurden.

Konzessionen.

Im Berichtjahre wurden vier Konzessionen für Eisenbahnen erteilt, darunter zwei Konzessionserweiterungen für neue Tramlinien.

Ende 1919 waren noch 47 Eisenbahnkonzessionsgesuche anhängig, wovon 13 während des Jahres eingereicht worden waren, darunter ein Konzessionsgesuch für eine geleislose Bahn; ferner drei im Berichtjahre eingelaufene Schiffahrts-Konzessionsgesuche. Abänderungen von Konzessionen wurden in 15 Fällen, Fristverlängerungen in 21 Fällen bewilligt. Erloschen infolge unbenützten Ablaufs der konzessionsmässigen Fristen sind drei Konzessionen. Die Zahl der Ende 1919 zu Recht bestehenden Konzessionen für noch nicht eröffnete Bahnen beträgt 42, inbegriffen diejenigen Linien, die erst in einzelnen Sektionen in Betrieb stehen. Im übrigen verweisen wir auf das vom Eisenbahndepartement herausgegebene üblichen Eisenbahnverzeichnis.

Bahnlinien im Bau.

Während des Berichtjahres befanden sich sechs Bahnlinien und Bahnstrecken im Bau (im Vorjahr 5); davon wurden neu in Angriff genommen: von der Solothurn-Niederbipp-Bahn die Strecke Solothurn-Basel-Tor-Solothurn-Hauptbahnhof-Zuchwil-Aarmatt; von den Basler Strassenbahnen die Linie Steinerring-Neuweilerstrasse; von der Städtischen Strassenbahn Zürich die Linienverlegung von der Moussonstrasse in die Gloriastrasse und der Anschluss der Bahn Zürich-Oerlikon-Seebach beim Bahnhofquai und beim Leonhardplatz. Vollendet und dem Betrieb übergeben wurden im Jahre 1919 die vorerwähnten Linien der Basler und der Zürcher Strassenbahnen mit rund 2 km Gesamtbaufläche.

Die auf Ende des Berichtjahres noch im Bau befindlichen Linien geben zu folgenden Bemerkungen Anlass:

Die Mitte 1918 wegen Arbeitermangel eingestellten Arbeiten am Simplontunnel II wurden im November 1919 wieder aufgenommen (vergl. den Bericht auf Seite 44 dieses Bands).

Auf der elektrischen Schmalspurbahn Pontebrolla-Camedo Landesgrenze (Centovalli) wurden die Bauarbeiten nicht weitergeführt.

Für die vorerwähnte Weiterführung der elektrischen Schmalspurbahn Solothurn-Niederbipp von Solothurn nach Zuchwil-Aarmatt konnten die Bauarbeiten noch nicht in Angriff genommen werden, da die Erstellung der von der Bahn mitzubenützenden neuen Strassenbrücke über die Aare abgewartet werden muss.

Eine Wiederaufnahme der im Jahre 1916 eingestellten Arbeiten für den Bau der Strecke Gletsch-Andermatt-Disentis der schmalspurigen Linie Brig-Furka-Disentis konnte immer noch nicht erfolgen; ebensowenig ist etwas getan worden für die Erhaltung der noch nicht vollendeten Anlagen, die immer mehr verfallen.

Bahnhöfe und Stationen.

Die Haltestelle Giornico, nach deren Inbetriebnahme die jetzige Station eingehen soll, sowie die Haltestelle Pollegio zwischen Bodio und Biasca können im Jahr 1920 in Betrieb genommen werden. Grössere Erweiterungen und Verbesserungen der Geleise-Anlagen und Verlade-Einrichtungen wurden auf den Stationen Allaman, Tavannes, Wettingen und Al Sasso vollendet.

Das Projekt für die Erweiterung des Bahnhofs Nyon wurde vom eidg. Eisenbahndepartement genehmigt, während die Prüfung jenes für den Umbau und die Erweiterung des Bahnhofs Neuenburg noch zu keinem Ergebnis geführt hat. Bezuglich der Erweiterung des Hauptbahnhofs Zürich wurde die Prüfung der Vorschläge der Experten für die Umwandlung des Kopfbahnhofs in einen Durchgangsbahnhof, in welcher Prüfung auch der Ausbau des bestehenden Kopfbahnhofs einbezogen wird, noch nicht vollendet. Für den neuen Zentralbahnhof Thun wurde der Bau des Aufnahmegeräudes in Angriff genommen. Die Erweiterungsbauten für den neuen Personenbahnhof Biel nehmen ihren Fortgang; das neue Aufnahmegeräude war auf Jahresende bis über Kellerdecke aufgebaut. In Brugg geht die Vergrösserung des Aufnahmegeräudes der Vollendung entgegen. In Ausführung begriffen sind die Erweiterungen der Geleiseanlagen in Delsberg, Schlieren, Erstfeld, Göschenen und Airolo.

Ausbau auf zweite Spur.

Das zweite Geleise *Dailly-Eclépens* wurde dem Betrieb übergeben. Die Strecke Eclépens-Chavornay geht der Vollendung entgegen, und das letzte Teilstück Chavornay-Ependes ist vergeben. Die Arbeiten für das zweite Geleise *Siviriez-Romont* wurden weitergeführt. Zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit auf dem Platze Basel sahen sich die S.B.B. veranlasst, die Unterbauarbeiten für das zweite Geleise der *Basler Verbindungsba*n zu vergeben. Die Projektstudien für das zweite Geleise *Rothenburg-Emmenbrücke* sind beendet. An der Strecke Uttingen-Thun wurde der doppelspurige Betrieb aufgenommen; die zweite Brücke über die Aare bei Uttingen ist nun ebenfalls vergeben worden, so dass nach ihrer Vollendung auch auf der Strecke Kiesen-Uttingen zum doppelspurigen Betrieb übergegangen werden kann. Da noch nicht genügend Oberbaumaterial geliefert werden konnte, war die Aufnahme des zweigeleisigen Betriebes auf der Strecke *Lengnau-Mett* auch im Berichtsjahr nicht möglich. Für das zweite Geleise der Strecke *Thalwil-Richterswil* ist das Plangenehmigung-Verfahren noch nicht vollständig zum Abschluss gelangt. Es konnten einzige die Arbeiten für die Erweiterung der Station Thalwil in Angriff genommen werden. Das Projekt für das zweite Geleise *Winterthur-Räterschen* liegt zur Genehmigung beim eidg. Eisenbahndepartement. Die Erdarbeiten für das zweite Geleise *Rheineck-St. Margrethen* sind vollendet.

(Forts. folgt.)

Miscellanea.

Umbau von Kraftwagen in Schienenfahrzeuge. Mit Rücksicht auf die guten Erfahrungen, die in der französischen Orient-Armee mit zu Schienenfahrzeugen umgebauten Lastautomobilen gemacht wurden, trägt man sich in Frankreich mit dem Gedanken, durch Verwendung entsprechend umgeänderter Militärkraftwagen auf Nebenbahnen, wie dies z.B. auf den Vorortlinien von Los Angeles in Kalifornien der Fall ist, die gegenwärtige Transportkrise zu mildern. In „Génie Civil“ vom 19. November 1919 berichtet Ingenieur P. Calfas über die betreffenden Erfahrungen. Als erster wurde ein 15 PS Darracq-Personenwagen umgebaut, wobei die Lenkung festgestellt und die Luftreifen-Räder, unter Beibehaltung der Nabens, durch Gussräder mit 16 mm starker Stahlbandage ersetzt wurden. Eine mitgeführte, einfache Hub- und Drehvorrichtung gestattete den Fahrtrichtungswechsel an beliebiger Stelle der Strecke; die Rückwärtsfahrt wurde nur für Rangierdienst angewendet. Seit seinem Umbau hat dieser Wagen, mit dem auf gut erhaltenem Geleise bis 80 km/h Geschwindigkeit erreicht wurden, gegen 100 000 km zurückgelegt. In der Folge sind eine ganze Reihe weiterer Personenkraftwagen, sowie auch Lastkraftwagen, und zwar diese für Zugförderung, in ähnlicher Weise verwertet worden. An genannter Stelle ist der Umbau zweier 35 PS Packard-Lastwagen beschrieben, des einen in ein vierachsiges Schmalspur-Fahrzeug, durch Aufsetzen des Rahmens, ohne Räder, auf zwei Decauville-Untergestelle, des andern in einem sechsachsigen Normalspur-Wagen durch Hinzufügen einer zweiten Hinterachse und Einbau eines besondern Umkehrgetriebes. Mit diesem Vollspur-Wagen sind Züge von 20 bis 60 t Gewicht auf Strecken mit Rampen bis 11% mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 18 km/h befördert worden. — Die Versuche haben gezeigt, dass die Umbauten sich sehr gut unter Beibehaltung des Wechselgetriebes und der Kugellager durchführen lassen, was unter den gegenwärtigen Verhältnissen besondere Aufmerksamkeit verdient.

Internationale Rheinregulierung. In der am 28. April in Rorschach abgehaltenen Sitzung der internationalen Rheinregulierungs-Kommission gelangte der an die Regierungen von Oesterreich und der Schweiz zu erstattende Bericht über den Fortgang der Arbeiten und den finanziellen Stand des Rheinregulierungswerkes im Jahre 1919 zur Vorlage. Diesem ist zu entnehmen, dass die Bauauslagen im Jahre 1919 sich auf 722 542 Fr. beliefen und für das Rheinregulierungswerk seit dessen Beginn im Jahre 1894 insgesamt 26,6 Millionen aufgewendet worden sind. Zur Behandlung gelangte auch ein von der schweizerischen Bauleitung ausgearbeiteter Kostenvoranschlag für die gänzliche Vollendung des Regulierungswerkes, der nach definitiver Festlegung den Regierungen beider Vertrags-Staaten behufs Gewährung des nötigen Nachtragskredites unterbreitet wird. Ferner wurde eine vom Kommissionsmitglied und derzeitigen Vorsitzenden der Kommission, Ingenieur Dr. Philipp Krapf verfasste Studie über die „Schwemmstoffführung des Rheins und anderer Gewässer“ mit dem Hinweis auf die dringende Notwendigkeit der Wildbachverbauungen im Einzugsgebiet des Rheins an die Regierungen beider Vertragsstaaten weitergeleitet.

Ein Wasserturm aus Holz wird gegenwärtig für ein Metallwerk bei Grüneberg an der deutschen Nordbahn erstellt. Ursprünglich war zwar der Bau in Eisenbeton geplant und auch schon begonnen worden; infolge Zementmangels musste jedoch als Ersatz die Holzbauweise gewählt werden. Das seit Jahresbeginn als Beilage zur „Deutschen Bauzeitung“ erscheinende Blatt „Der Holzbau“ bringt ausführliche Pläne des Turms, der bei einer Gesamthöhe von 27,5 m unten im Grundriss 7,5 × 7,5 m misst. Der eiserne Wasserbehälter, dessen Sohle 21 m über Boden liegt, fasst 80 m³ Wasser. Ohne diesen betragen die Kosten des Turmes, für den etwa 100 m³ Holz erforderlich sind, 65 000 M.

Kongress für Wohnungswesen in London. Der englische „National Housing and Town Planning Council“ veranstaltet einen vom 3. bis 11. Juni d. J. dauernden *Inter-Allied Housing & Town Planning Congress* in London, zu dessen Besuch ausser Behörden- und Vereins-Delegierten auch hervorragende Fachleute neutraler Länder eingeladen werden. Die bezüglichen Drucksachen liegen zu näherer Orientierung allfälliger Interessenten auf dem Sekretariat des S. I. A. zur Einsicht auf.

Literatur.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten.
(Die Preise mancher Werke sind veränderlichen Teuerungszuschlägen unterworfen!)

Schmiermittelnot und ihre Abhilfe. Erfahrungen mit Schmiermitteln während des Krieges und Vorschläge zur Verbesserung der Schmiermittelwirtschaft. Herausgegeben im Auftrage des Vereins deutscher Eisenhüttenleute, von der Beratungs- und Freigabestelle für Schmiermittel der Rheinisch-Westfälischen Montan-Industrie in Düsseldorf, bearbeitet von Oberingenieur Ph. Kessler in Düsseldorf. Düsseldorf 1920. Verlag Stahleisen. Preis geh. 5 M.

Engel-Noack's Handbuch des landwirtschaftlichen Bauwesens. Zehnte Auflage des Engel-Schubert'schen Handbuches. Neuverfasst von Ludwig Noack, Geh. Baurat und vortragender Rat im preussischen Ministerium für Landwirtschaft, Domänen und Forsten. Mit 1498 Textabbildungen. Berlin 1920. Verlag von Paul Parey. Preis geb. 42 Fr.

Lagermetalle und Ihre technologische Bewertung. Von J. Czochralski, Oberingenieur und G. Welter, Dr. Ing. Ein Hand- und Hilfsbuch für den Betriebs-, Konstruktions- und Materialprüfungs-Ingenieur. Mit 130 Textabbildungen. Berlin 1920. Verlag von Julius Springer. Preis geh. 9 M., geb. 12 M.

Städtebau. Das Formproblem der Stadt in Vergangenheit und Zukunft. Von Paul Wolf, Stadtbaurat und Senator in Hannover. Leipzig 1920. Verlag von Klinkhardt & Biermann. Preis geh. 20 M., geb. 25 M.

Jubiläumschrift zum 25jährigen Bestand der schweizerischen Depeschenagentur. Bern 1920. Herausgegeben vom Verwaltungsausschuss der Aktiengesellschaft Schweizerische Depeschenagentur. Preis geh. Fr. 2,50.

Rätsel der Natur und Totengräber der Wahrheit. Von Johannes Zacharias. Mit fünf Abbildungen. Erstes bis fünftes Tausend. München 1920. Verlag von Johann Goebel. Preis geh. M. 6,20.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL.
Dianastrasse 5, Zürich 2.

Vereinsnachrichten.

Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

PROTOKOLL

der X. Sitzung im Winter-Semester 1919/1920

Freitag den 5. März 1920, abends 8 1/4 Uhr, im „Bürgerhaus“ Bern. Vorsitz: Dr. phil. Ulrich Bühlmann, Ingenieur. Anwesend 65 Mitglieder und Gäste, worunter 28 Architekten (!).

1. Geschäftliches: Das Protokoll der IX. Sitzung wird verlesen und genehmigt.

Aufnahme: Walter Dietrich, Maschineningenieur.

Die Behandlung der *Anregung Kästli* zur Behandlung der Eingabe des Baumeisterverbandes über den neuen Bauhandwerker-Vertrag soll in der Hauptversammlung, Mitte April, stattfinden. Auf eine Einladung zum Beitritt in die Sektion Bern des *Verbandes zur Förderung des gemeinnützigen Wohnungsbaues* wird am Schluss der Sitzung in zustimmendem Sinne eingetreten.

2. Vortrag des Herrn A. Hartmann, Architekt des städtischen Hochbauamtes, über

Der Berner Gemeindewohnbau.

Im ersten Teil gibt der Vortragende einen Ueberblick über den kommunalen Wohnungsbau, der seine erste Phase in den Jahren 1890 bis 1896 durchmachte, in welcher Zeit die neuen Bauten auf dem Wyler und in Ausserholligen entstanden sind. Durch kräftiges Einsetzen der privaten Initiative auf dem Gebiete des Wohnungsbauens ruhte der Gemeindewohnbau, bis im Jahre 1912 dem Gemeinderat seitens der Baudirektion ein umfassendes Projekt vorgelegt wurde, das elf Gebäude mit zusammen 79 Wohnungen vorsah. Nach der Rückweisung der Vorlage durch den Stadtrat wurde im Jahre 1914 ein reduziertes Projekt mit nur zehn Wohnungen an der Wylleringstrasse bewilligt, doch änderten sich die Verhältnisse bald durch die Einwirkungen des Weltkrieges. Die 1917/18 ausgeführten grossen Baublöcke auf dem Wyler erhielten zusammen 79 Wohnungen. 1918 reichte sich diesen die Wohnkolonie auf der Enghalde an, bei der erstmals das Blocksystem verlassen und Gebäude mit nur vier Wohnungen in Fachwerk-Konstruktion (total 32 Wohnungen) zur Ausführung kamen.

Im selben Jahre sind in Ausserholligen als Fortsetzung der dort bestehenden Kolonie weitere Gemeindebauten, 14 Gebäude mit 56 Wohnungen, und an der Wylleringstrasse ein weiteres Doppelhaus von zehn Wohnungen entstanden. Bund und Kanton haben der Gemeinde Bern vier Millionen Franken zu 2% verzinsbar für Bauten zu Wohnzwecken zur Verfügung gestellt. Neben diesen Permanentbauten sind eine grössere Anzahl von Baracken errichtet und ausserdem in zwei im Bau begriffenen und im Rohbau fertigen Schulhäusern 63 Wohnungen eingerichtet worden. Die neuesten Gemeindebauten an der Lentulusstrasse umfassen 54 Wohnungen mit einer Zentralspeiseanstalt, wozu in Ausserholligen weitere 60 und auf dem Brünnacker in Bümpliz 78, sowie in demselben Vorort noch 14 Wohnungen kommen. Die Gemeinde Bern hat somit in den Jahren 1914 bis 1920 insgesamt rund 500 permanente, Not- und Barackenwohnungen erstellt.

Die zerstreute Lage der verschiedenen Baublöcke ergab sich aus dem Umstand, dass an den verschiedenen Orten bereits Ansätze für grössere Anlagen vorhanden waren. Sämtliche Bauten, ausser jenen an der Wylleringstrasse und in Bümpliz, sind von Privatarchitekten ausgeführt worden.

Während die private Bautätigkeit sich nicht immer nach dem Bedürfnis, sondern nach dem Mass der Gewinnaussichten richtet, soll der Gemeindewohnbau ausgleichend wirken. Ein richtiges Verhältnis zwischen Wohnbautätigkeit und Wohnungsnachfrage kann jedoch nach Ansicht des Vortragenden nur erreicht werden durch das sogen. gemischt wirtschaftliche System, da es nicht ganz im Interesse der Gemeinde liegt, den Wohnungsbedarf aus eigenen Mitteln zu decken.

Anhand zahlreicher Lichtbilder werden die Pläne der Bauten erläutert und Angaben über die Baukosten gemacht. Die Mietzinse für Zweizimmerwohnungen betragen durchschnittlich 600 Fr., für Dreizimmerwohnungen 900 Fr.

Neben dem kommunalen Wohnungsbau sind von der Gemeinde die Bestrebungen der Baugenossenschaften unterstützt worden, so beispielsweise jene der Genossenschaften an der Eichmatt, am Breiteweg, der Strassenbahner-Kolonie, der Ansiedlung