

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 95/96 (1930)
Heft: 14

Artikel: Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahren 1929
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-44064>

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: 11.02.2026

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

Ferner beschliesst das Preisgericht, folgende Entwürfe zum Ankauf zu empfehlen:
Nr. 8, Kenn-Nummer 7777 und
Nr. 17, Kenn-Nummer 5690.

Das Preisgericht empfiehlt der Israelitischen Cultusgemeinde Zürich, den Verfasser des mit dem I. Preis ausgezeichneten Entwurfes mit der Weiterbearbeitung der Aufgabe zu betrauen.

Die Eröffnung der Namen-Umschläge der prämierten und zum Ankauf empfohlenen Entwürfe ergibt als Verfasser:

I. Preis (7000 Fr.): Arch. Sam. Liaskowski,
Zürich.

II. Preis (5000 Fr.): Arch. Steger & Egger, Zürich.

III. Preis (3000 Fr.): Arch. Kellermüller & Hofmann, Zürich.

IV. Preis (2500 Fr.): Arch. Oskar Bloch, Stuttgart.

V. Preis (2500 Fr.): Arch. Moser & Kopp, Zürich.

Ankauf zu 1000 Fr.: Arch. Prof. O. R. Salvisberg, Zürich.

Ankauf zu 1000 Fr.: Arch. Henauer & Witschi, Zürich.

Zürich, den 15. Juli 1930.

Das Preisgericht:
Saly Levy, Präsident,
Jacques Guggenheim-Bollag,
Prof. H. Bernoulli, Basel,
Stadtbaumeister H. Herter,
Arch. Dipl. Ing. Erich Mendelsohn, Berlin.

Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1929.

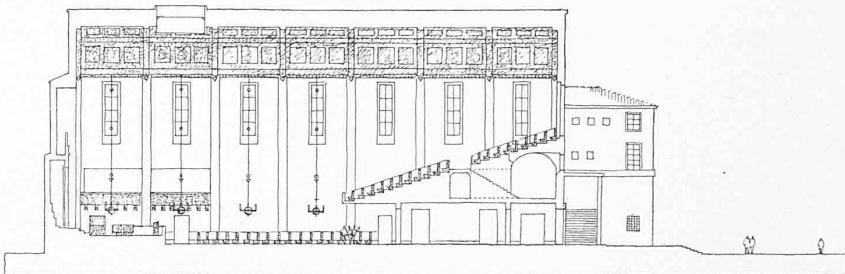
Vom Bericht des Schweiz. Post- und Eisenbahndepartement (Eisenbahnabteilung) über seine Geschäftsführung im Jahre 1929 geben wir unserer Uebung gemäss im folgenden einen kurzen Auszug. Soweit unsere Angaben die Bahn- und Bahnhofsbauten auf dem Netze der Schweizerischen Bundesbahnen betreffen, sind sie in ergänzender Weise dem Geschäftsbericht der S.B.B. entnommen.

I. Allgemeines.

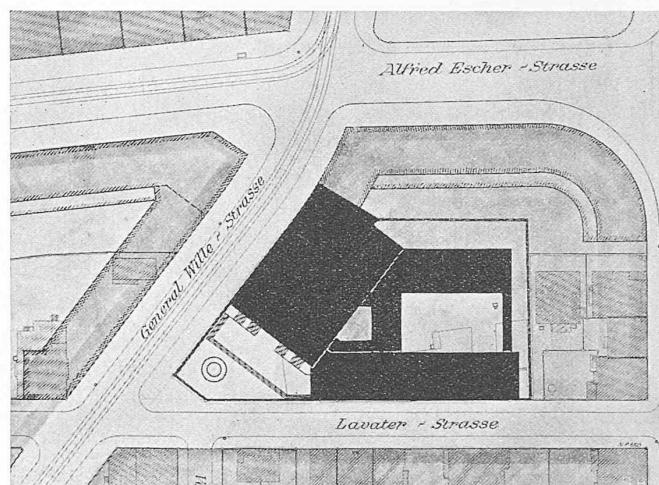
Gesetze, Verordnungen, Postulate.

Die Entwürfe zu einem neuen Bundesgesetz über den Transport auf Eisenbahnen und Schiffen, sowie zu einem neuen Transportreglement, konnten im Berichtsjahr noch nicht abschliessend bearbeitet werden. — Am 19. Februar wurde eine neue Verordnung betreffend Festsetzung der höchsten Fahrgeschwindigkeiten auf den schweizerischen Hauptbahnen erlassen, durch die die höchstzulässige Fahrgeschwindigkeit der Bahnzüge von 90 auf 100 km/h hinaufgesetzt worden ist. — Die revidierte Verordnung betreffend Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen vom 19. März 1929, durch die die in weitgehendem Masse veralteten und überholten Vorschriften den heutigen Verhältnissen angepasst wurden, ist am 15. Mai in Kraft getreten.

Die Verhandlungen mit den Bahnverwaltungen über den Verordnungsentwurf betreffend die Einführung der durchgehenden Güterzugbremse bei den Bundesbahnen und den normalspurigen Privatbahnen konnten abge-

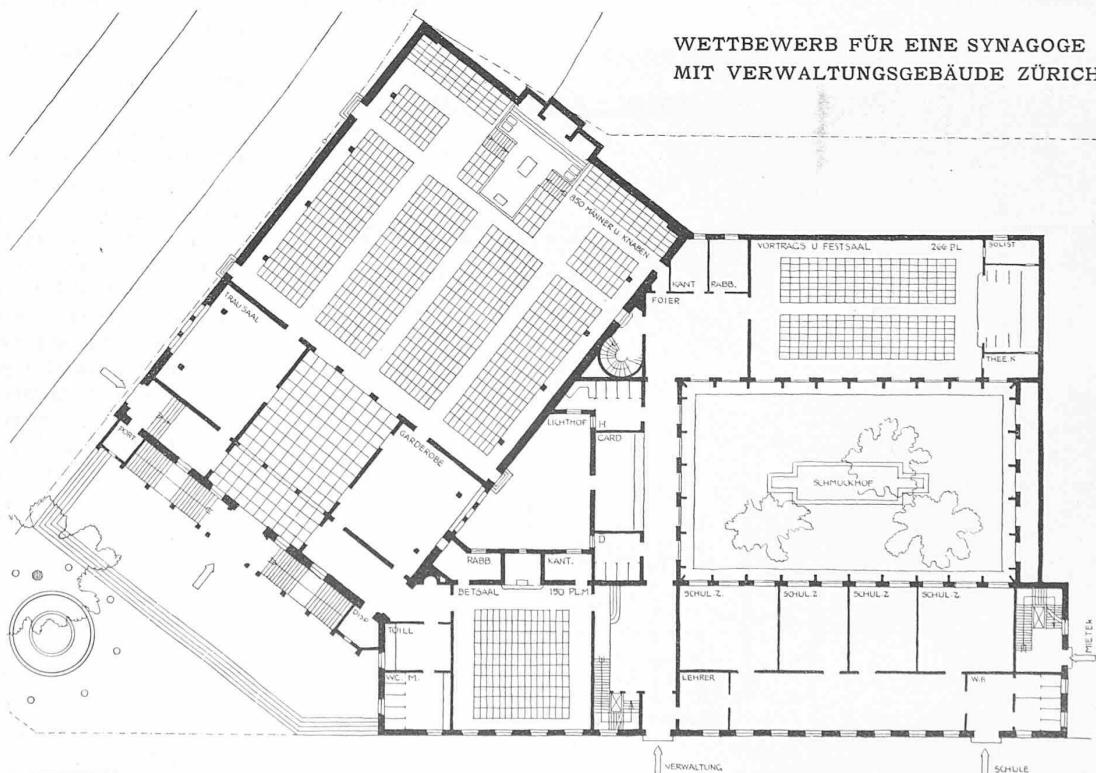


V. Preis (2500 Fr.), Entwurf Nr. 11. — Arch. Moser & Kopp, Zürich. — Längsschnitt 1 : 600.



Entwurf Nr. 11. — Lageplan 1 : 2000.

schlossen werden. Die Durchführung der Bestimmungen der am 24. April erlassenen Verordnung hat innerhalb eines Zeitraumes von sechs Jahren zu erfolgen (vergl. Band 93, Seite 273). — Auf den 1. Juni konnte die neue Verordnung betreffend den Abschluss und die Signalisierung der Niveaureuzungen der Eisenbahnen mit öffentlichen Strassen und Wegen unter Zustimmung der sämtlichen

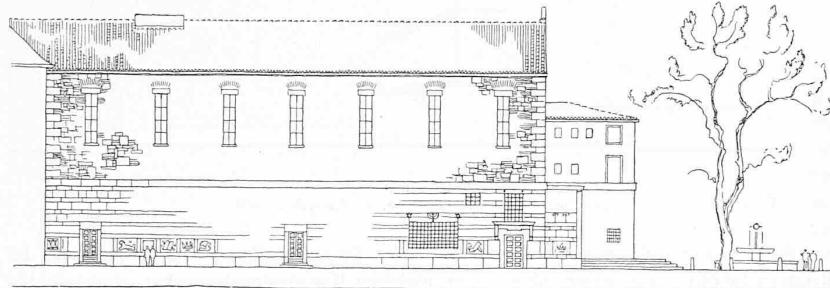


WETTBEWERB FÜR EINE SYNAGOGE
MIT VERWALTUNGSGEBAUDE ZÜRICH.

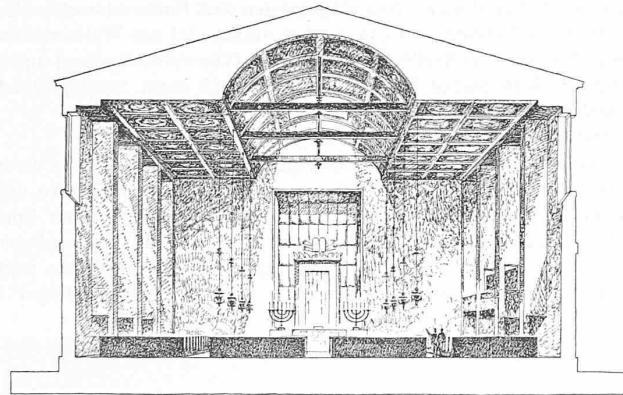
Entwurf Nr. 11. — Grundriss des Erdgeschosses. — Masstab 1 : 600.



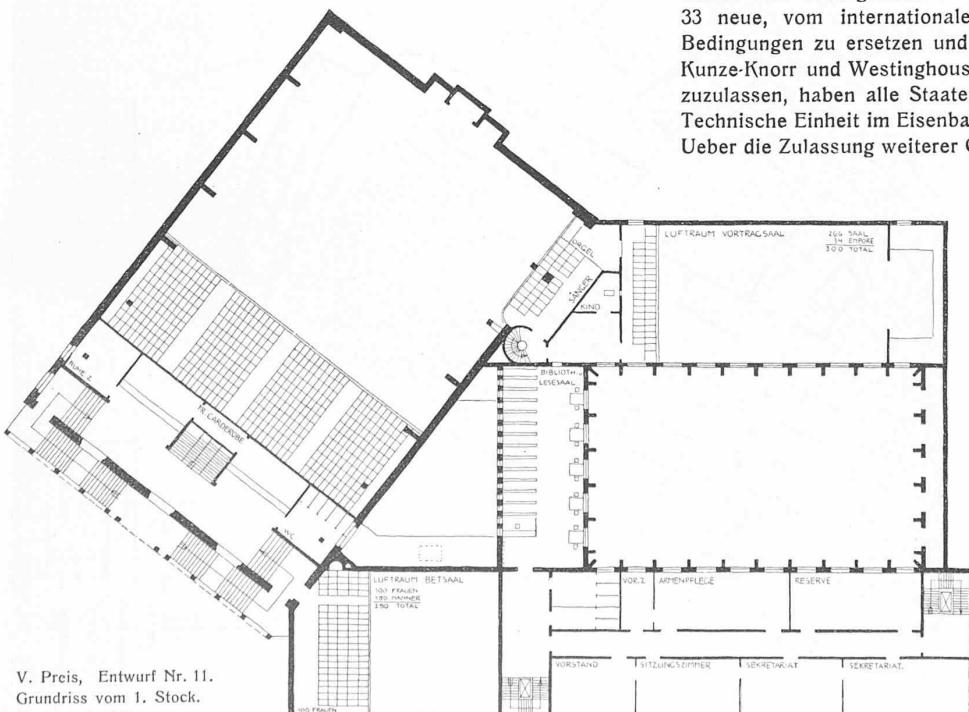
V. Preis (2500 Fr.), Entwurf Nr. 11. — Arch. Moser & Kopp, Zürich. — Fassade an der Lavaterstrasse. — Masstab 1 : 600.



Entwurf Nr. 11. — Fassade an der General-Wille-Strasse. — Masstab 1 : 600.



Querschnitt durch die Synagoge. — Masstab in Schnittebene 1 : 400.



V. Preis, Entwurf Nr. 11. Grundriss vom 1. Stock. Masstab 1 : 600.

Interessenten (Kantonsbehörden, Bahnverwaltungen und Verkehrsverbände) in Kraft gesetzt werden (vergl. Band 93, Seite 288). Mit Rücksicht auf die Erfordernisse des elektrischen Betriebes musste auch die Verordnung betreffend die Begrenzung des lichten Raumes und der Fahrzeuge der schweizerischen Normalspurbahnen einer Revision unterzogen und ergänzt werden;

die neuen Bestimmungen wurden am 12. November erlassen und traten am 1. Januar 1930 in Kraft.

— Die Verhandlungen mit den Interessenten über die Revisionsentwürfe für die Vorschriften über elektrische Anlagen wurden fortgesetzt; verschiedene neue Abänderungsvorschläge haben die Bereinigung etwas verzögert. — Weitergefördert wurden auch die im Benehmen mit den Interessenten aufgenommenen Vorarbeiten für die Revision der Verordnungen betreffend Berechnung und Untersuchung der eisernen Brücken und Hochbauten der der Aufsicht des Bundes unterstellten Transportanstalten vom 7. Juni 1913

und betreffend die Eisenbetonbauten der der Aufsicht des Bundes unterstellten Transportanstalten vom 26. November 1915.

Das Postulat betr. Mittel zur Besserung der finanziellen Lage der S. B. B. ist durch den Bundesbeschluss vom 6. Juni 1929 über die Vergütung ausserordentlicher Leistungen der Bundesbahnen in den Kriegs- und Nachkriegsjahren erledigt worden (Bd. 93, S. 154).

Verwaltung der Bundesbahnen.

Die drei Mitglieder der Generaldirektion sowie die Direktoren der Kreise II und III wurden auf eine neue sechsjährige Amtszeit bestätigt. Als neuer Direktor des Kreises I an Stelle des nach 43-jähriger Tätigkeit im schweizerischen Eisenbahndienst auf Ende des Jahres in den Ruhestand tretenden Herrn Emil Gorjat wurde der bisherige Stellvertreter des Betriebschefs des Kreises I, Herr Edouard Savary, Ingenieur, von Payerne, in Lausanne, gewählt.

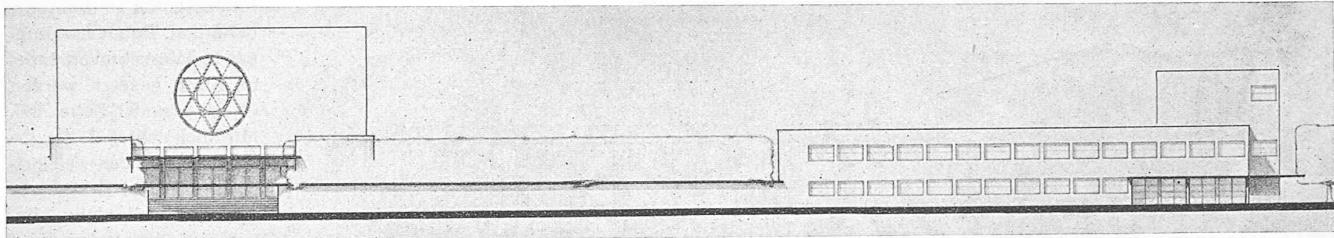
Internationale Verhältnisse.

Dem Antrage, die im Mai 1909 aufgestellten Bedingungen, denen eine durchgehende Güterzugbremse zu genügen hat, durch 33 neue, vom internationalen Eisenbahnverband vorgeschlagene Bedingungen zu ersetzen und die Güterzugbremsen nach Bauarten Kunze-Knorr und Westinghouse im internationalen Eisenbahnverkehr zuzulassen, haben alle Staaten, die den Vereinbarungen betreffend Technische Einheit im Eisenbahnwesen beigetreten sind, zugestimmt. Ueber die Zulassung weiterer Güterzugbremsbauarten werden zurzeit (1929) Verhandlungen gepflogen.

In gewohnter Weise wurde über die im internationalen Eisenbahnverkehr zugelassenen Maximalradien, Maximalraddrücke und Lademasse ein neues Verzeichnis herausgegeben.

Für die Gesamtrevision der internationalen Schiffahrt- und Hafenordnung für den Bodensee, den Untersee und den Rhein wurde ein erster Entwurf aufgestellt und einigen Mitinteressenten zur Vorprüfung übermittelt.

Die Arbeiten an einem neuen internationalen Schiffahrtübereinkommen für den Genfersee sind nach Eingang der Auseinanderstellungen der beteiligten Kantonsbehörden und der übrigen schweizerischen Interessenten weiter geführt worden.



Ankauf (1000 Fr.), Entwurf Nr. 8. — Verfasser Prof. O. R. Salvisberg, Zürich. — Fassadenabwicklung (rechts Lavaterstrasse). — Maßstab 1 : 600.

Die internationale Simplondelegation behandelte wie üblich in zwei Sitzungen Fahrplan-, Tarif- und Rechnungsfragen.

II. Rechtliche Verhältnisse. Konzessionswesen.

Eisenbahn-Konzessionen. Der Bahngesellschaft Tavannes-Tramelan-Breuleux-Noirmont wurde durch Bundesbeschluss vom 14. März 1929 eine neue, einheitliche Konzession erteilt. Neu eingegangen sind zwei Gesuche um die Erteilung von Konzessionen für Drahtseilbahnen auf die Hornfliu bei Gstaad (Berner Oberland) und von Davos-Wolfgang nach dem Total. Behandlung konnte gleich wie jene von zehn aus friststammenden Eisenbahnkonzessionsgesuchen im Bericht nicht zum Abschluss gebracht zu werden. Hier wie bei hiernach aufgeführten Kategorien von Eisenbahnkonzessionsgeschäften liegt der Grund der Nickerled meisten Fällen darin, dass die abschliessende Behandlung der kantonalen Behörden noch aussteht; in andern Fällen säumig oder bestehen komplizierte Interessen mit benachbarten Unternehmungen, die noch nicht gekonnt waren. Bei einigen Geschäften steht die Erledigung

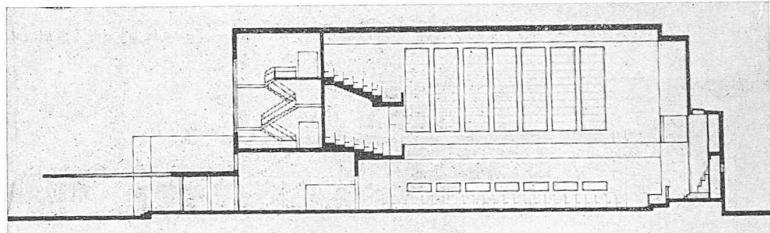
Zu den drei schon im Vorjahr eingereichten sind im Berichtsjahr drei neue Gesuche um Ausdehnung bestehender Konzessionen hinzugekommen. In vier Fällen wurde ihnen durch Beschluss des Bundesrates ganz oder teilweise entsprochen; zwei Gesuche waren am Ende des Jahres noch anhängig.— Einem im Vorjahr eingereichten Gesuche um Fristverlängerung wurde entsprochen; das einzige im Berichtsjahr eingereichte Gesuch konnte dagegen noch nicht erledigt werden.

Infolge unbenützten Ablaufes der für die Einreichung der vorschriftsgemässen technischen und finanziellen Vorlagen festgesetzten Frist ist am 1. November 1929 die durch Bundesbeschluss vom 21. Oktober 1921 erteilte Konzession für eine elektrische Schmalspurbahn von Bern über Aarberg nach Biel erloschen.

Aarberg nach Biel überschien.

Schiffahrtkonzessionen. Von den aus dem Vorjahr übernommenen und im Berichtsjahr eingegangenen sechs Schiffahrtkonzessionsgesuchen konnte eines durch Erteilung einer Konzession für Motorbootfahrten zwischen Rorschach, Altenrhein und Rheineck und ein zweites durch Erteilung einer neuen Konzession an die Schifffahrtsgesellschaft für den Genfersee erledigt werden; die übrigen vier waren am Jahresende noch in Behandlung.

Konzessionen für Aufzüge und Luftseilbahnen. Eine Weiterbehandlung des Konzessionsgesuches der Stadt Bern für einen Schraubenaufzug Bärengraben-Obstberg und des Gesuches um Konzessionierung einer Luftseilbahn Kräzern-Säntis war auch im Berichtsjahr nicht möglich. Das aus dem Vorjahr stammende Gesuch



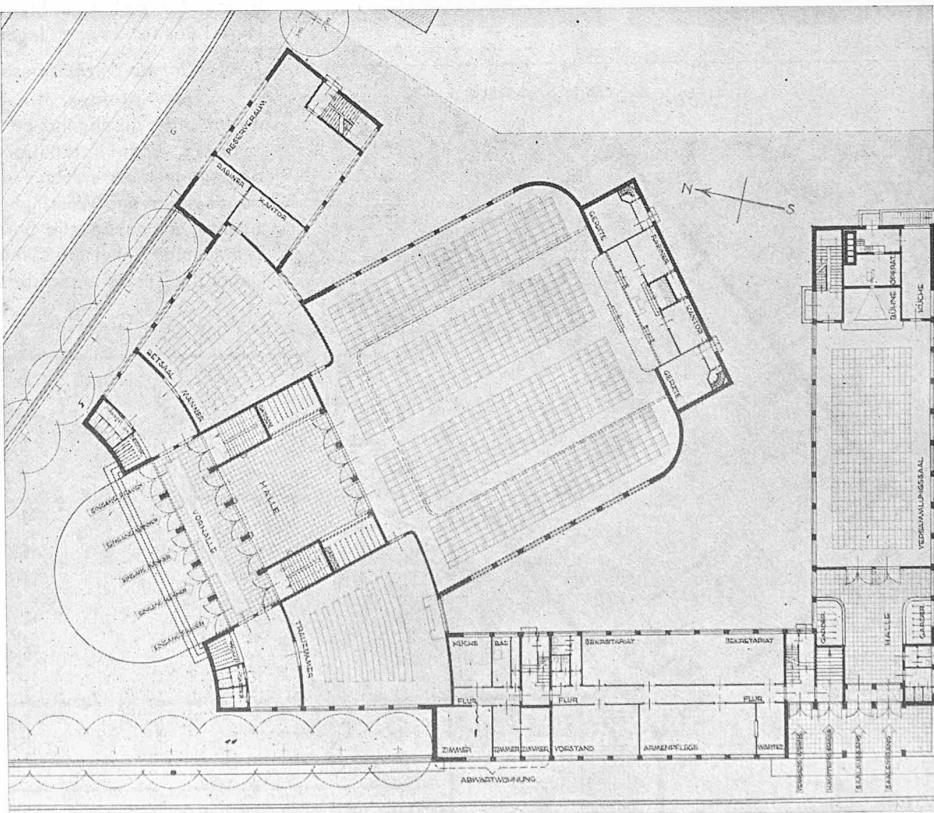
Entwurf Nr. 8. — Längsschnitt durch die Synagoge. — Maßstab 1 : 600.

für eine Luftseilbahn von Davos-Wolfgang nach Parsenn ist zugunsten eines vom gleichen Konzessionsbewerber eingereichten Standseilbahnprojektes zurückgezogen worden. Durch Rückzug wurde sodann auch das Gesuch für eine Luftseilbahn von Morschach nach dem Stoos erledigt. Neu eingegangen sind Konzessionsgesuche für einen im Berginnern verlaufenden Aufzug auf den Weissenstein sowie für eine Luftseilbahn von Matt (Vierwaldstättersee) nach Mattgrat; diese beiden Gesuche konnten noch nicht abschliessend behandelt werden.

Unterstützung für Einführung des elektrischen Betriebes.

Gestützt auf die Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 2. Oktober 1919 sind vom Bundesrat an Darlehen zum Zwecke der Einführung des elektrischen Betriebes bewilligt worden: der Rorschach-Heiden-Bahn 355000 Fr., der Appenzeller Strassenbahn 900000 Fr.; je einen gleich hohen Betrag leisteten die Kantone zum Teil in Verbindung mit Gemeinden. (Schluss folgt.)

(Schluss folgt.)



Entwurf Nr. 8. — Prof. O. R. Salvisberg, Arch., Zürich. — Grundriss des Erdgeschosses. — Maßstab 1 : 600.