

Schweizerische Eisenbahn

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **35/36 (1900)**

Heft 11

PDF erstellt am: **26.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-21963>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

der Verwaltungsbureau der Schweizerischen Mobiliar-Versicherungs-Gesellschaft in Aussicht genommen, vorläufig aber im Erdgeschoss für Bureau und im I. Stock als Wohnung ausgemietet worden. Der Bundesgasse entlang sind Magazine angelegt, welche nötigenfalls auch als Bureau eingerichtet werden können. Der II. und III. Stock haben dieselbe Grundrissanordnung und enthalten je zwei Wohnungen. Der Mittelbau, welcher in diesen Stockwerken je einen grösseren Salon für gesellschaftliche Anlässe aufweist, ist den südlichen Wohnungen zugeteilt. Diese Wohnungen sind zur Zeit als Bureau Räume an Verwaltungen vermietet.

Die Schwanengasse, an welcher die Hauptfassade liegt (siehe Tafel), hat von der Bundesgasse an gegen Süden

ein Gefälle von 4,7 bis 5 0/0. Der nördliche Teil des Untergeschosses ist daher zu Kellern für die Wohnungen, der südliche Teil für Tieferdgeschoss-Lokale als Dependenz der darüber liegenden Verwaltungsräume ausgebaut worden. Der Dachstock enthält gegen Süden zwei Abwart-Wohnungen und gegen Osten, Norden und Westen die nötigen Dienstbotenkammern, zwei Waschküchen, ein Bügelzimmer und andere Dependenz. Der Kehlgebälkboden ist zu Estrichkammern, Wäsche-Hängeplätzen u. s. w. ausgebaut und besitzt einen Ausgang auf die Dachplattform.

Das Gebäude steht zum grössten Teil in dem von zwei Hauptkloakensträngen sowie von aus- und einspringenden Eskarpen- und Contreeskarpenmauern vielfach durchzogenen und mit losem Material ausgefüllten alten Festungsgraben, im südlichsten Teil auf gewachsenem Boden. Die Fundamentsohlen liegen 4,6 m bis 8,20 m unter Kellerboden. Für die Erstellung der Fundamente kam Betonmauerwerk zur Verwendung; die vielfachen Ueberbrückungen und Abtreppungen sind durch in den Beton eingelegte Walzeisen gegen ungleiche Senkungen und gegen Brüche gesichert. (Schluss folgt.)

Schweizerische Eisenbahnen.

Ueber die in den zwei letzten Sessionen der eidgen. Räte vom 25. September bis 7. Oktober und vom 5. bis 23. Dezember 1899 gefassten Beschlüsse betreffend den Bau und Betrieb schweizerischer Eisenbahnlagen¹⁾ geben nachfolgende Daten²⁾ Aufschluss:

1. Konzessions-Erteilungen.

Dieselben sind in den Tabellen auf Seite 116 und 117 zusammengestellt:

2. Konzessions-Aenderungen und Fristverlängerungen.

Spiez-Erlenbach. Verlegung des Gesellschaftssitzes von Bern nach Erlenbach. St. B. 29. September, N. B. 6. Oktober 1899.

Bödelibahn. (Därliigen-Interlaken-Bönigen, I. Sektion der Brünigbahn). Uebertragung der Konzession auf die Thunerseebahngesellschaft und Abänderung der Konzession, indem an deren Stelle die Bestimmungen der Konzession für die Thunerseebahn (Scherzliigen-Därliigen) treten. St. B. und N. B. 6. Oktober 1899.

Apples-L'Isle. Uebertragung der Konzession auf die Eisenbahngesellschaft Bière-Apples-Morges und Aenderung der Konzession durch Beschränkung ihrer Dauer auf den Zeitpunkt des Ablaufes der Konzession

¹⁾ *Abkürzungen:* Nationalratsbeschluss = N. B., Ständeratsbeschluss = St. B.

²⁾ Ueber die in der ordentlichen Sommersession vom 5. Juni bis 1. Juli 1899 erteilten Konzessionen u. s. w. siehe Bd. XXXIV, S. 80.

für Bière-Apples-Morges, 21. Dez. 1906, deren Bestimmungen auch bezüglich des Rückkaufsrechtes Geltung behalten, und Verlegung des Gesellschaftssitzes nach Lausanne. St. B. 29. Sept., N. B. 6. Oktober 1899.

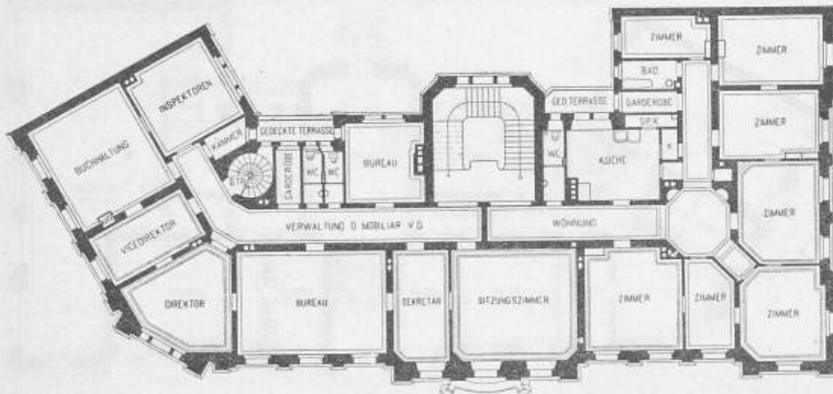
Schwanden-Elm. (Elektrische Strassenbahn). Streichung der Worte «nach amerikanischem System» (für die Wagen), Aenderung der Taxen, Fristverlängerung für die Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Gesellschaftsstatuten bis zum 31. Mai 1902. St. B. 29. September, N. B. 6. Oktober 1899.

Lausanne-Moudon. (Elektrische Strassenbahn). Verlegung des Gesellschaftssitzes von Lausanne nach Mezières. St. B. 29. September, N. B. 6. Oktober 1899.

Cinuskel-Martinsbruck. Erneuerung der am 10. Oktober 1898 erloschenen Konzession der Gesellschaft der Rhätischen Bahn mit Frist bis zum 30. Juni 1900. St. B. 9. Dezember 1899, N. B. 22. Dezember.

Verwaltungsgebäude der Schweiz. Mobiliar-Versicherungs-Gesellschaft in Bern.

Architekt: Lindt & Hünerwadel in Bern.



Grundriss vom I. Stock. 1:400.

Davos-Platz-Schatzalp. (Drahtseilbahn). Konzessionsänderung: Taxenerhöhung. St. B. 16. Dezember, N. B. 22. Dezember 1899.

Vevey-Mont-Pélerin. (Drahtseilbahn). Einführung von Wagen mit zwei Klassen anstatt einer Klasse, Aenderung der Taxen. St. B. 16. Dezember, N. B. 22. Dezember 1899.

Lausanne-Signal im Gehöls von Sawabelin. (Drahtseilbahn). Zusatz zur Konzession vom 24. Juni 1896 betr. die Verpflichtung zur Güterbeförderung, «soweit eine einzelne Sendung das Gewicht von 50 kg nicht überschreitet». St. B. 16. Dezember, N. B. 22. Dezember 1899.

Montreux-Montbovon. (Elektrische Eisenbahn). Genehmigung zum sektionsweisen Bau der Linie und vorläufiger Betriebsübergabe der ersten Sektion Montreux-Les Avants. Verwendung zweiklassiger Wagen nach amerikanischem System, Taxänderungen. St. B. 16. Dezember, N. B. 22. Dezember 1899.

Frutigen-Brig (Lötschbergbahn). Uebertragung der Konzession vom 23. Dezember 1891 und 26. März 1897 auf den Kanton Bern für sich oder zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft. Fristverlängerung für Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen und bezw. der Gesellschaftsstatuten bis zum 28. Dezember 1903. St. B. 22. Dezember, N. B. 23. Dezember 1899.

Aigle-Ollon-Villars. (Elektr. Strassenbahn). Uebertragung der Konzession vom 15. Oktober 1897 und 24. Juni 1899 auf die H. A. Dubuis, Advokat und L. de Valliere, Ing. in Lausanne. St. B. 22. Dezember, N. B. 23. Dezember 1899.

3. Betriebs-Aenderungen.

Pont-Brassus. Betriebs-Uebernahme durch die Jura-Simplon-Bahn. St. B. 29. September, N. B. 6. Oktober 1899.

Toggenburgerbahn. Genehmigung der mit den V. S. B. getroffenen Vereinbarung vom 1./3. Juni 1899 betreffend den Betrieb der Toggenburgerbahn. St. B. 29. September, N. B. 6. Oktober 1899.

Spiez-Erlenbach. Betriebs-Uebernahme durch die Thunerseebahn. St. B. 9. Dezember, N. B. 22. Dezember 1899.

Bulle-Romont. Genehmigung des neuen Betriebsvertrages mit der Jura-Simplon-Bahn vom 10. Oktober 1899. St. B. 22. Dezember, N. B. 23. Dezember 1899.

Miscellanea.

Deutscher Beton-Verein. Gelegentlich der in Berlin abgehaltenen 3. Jahresversammlung dieses Vereins am 16. v. M. wurde über Anwendungen des Betons in einer Reihe interessanter Vorträge berichtet. Einige derselben geben wir nachstehend auszugsweise wieder:

Ueber ausgeführte Betonbauten bei der Elster-Regulierung zu Plauen i. V. referierte Herr Ing. C. Hauf von Leipzig. Unter diesen Bauwerken befanden sich, wie der Redner mitteilte, mehrere Strassenbrücken, bei denen innen ein Hängegurtträger nach Prof. Möllers Bauart (Mörtelmischung von 1 Teil Cement, 3 Teilen Sand und 5 Teilen Kies)