

Der innere Ausbau

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **43/44 (1904)**

Heft 23

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-24731>

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 innere Ausbau.“

Nach einer Tafel des bei *Ernst Wasmuth* in Berlin erscheinenden Werkes.



Abb. 1. Kaminpartie in der Diele der Villa Noelle in Berlin-Grünwald.
Nach Entwürfen von *Solf & Wichards*, Architekten in Berlin.

staltet, ist die Ausmauerung in Backsteinen vorgesehen, wofür besonders hart gebrannte Klinker in einem Format von $7/15/20$ cm zur Verwendung kommen sollen. Die bereits durchgeführten Proben mit dem in Aussicht genommenen Material haben eine mittlere Druckfestigkeit dieses Ziegels von 430 kg/cm^2 in wassergesättigtem Zustand und eine beinahe absolute Frostbeständigkeit ergeben, sodass sich dasselbe vorzüglich zur Verwendung in einem Wasserstollen eignet.

Die maximale Ueberlagerung über dem Sitterstollen beträgt rund 160 m ; er wird auf seiner ganzen Länge nur Mergel- und Sandsteinschichten und nirgends Moräne oder Schotter-schichten durchfahren.

Die Verbindung des neuen mit dem alten Stollen und die Traversierung der Urnäsch soll mittels eines *Syphons* geschehen, dessen tiefster Punkt 35 m unter der Drucklinie liegt (Abb. 47 bis 48).

Bevor man zur Wahl des *Syphons* gelangte, wurden mehrere Projekte für einen Aquädukt in Stein oder Beton ausgearbeitet. Die Unmöglichkeit, genügendes und passendes Baumaterial in nächster Nähe zu finden, liess diese Projekte leider am Kostenpunkt scheitern, da das billigste derselben mit 15 m weiten Halbkreisbogen etwa 50000 Fr. mehr kosten würde als der *Syphon*.

Die Art und Weise der Verbindung des Stollens mit dem *Syphon*, der aus einer Blechröhrleitung von 1600 mm

Lichtweite besteht, die Auflage dieser Röhrleitung und die Ueberführung über die Urnäsch sind in Abb. 47 u. 48 im Schnitt dargestellt und erfordern keine weitere Erläuterung. Die Leistungsfähigkeit dieser Ueberführung beträgt wie beim Stollen $4,00 \text{ Sek./m}^3$, bei einem Druckliniengefäll von 4‰ . Eine entsprechend angeordnete Ueberlaufvorrichtung am Auslauf des *Syphons* soll verhindern, dass der alte Urnäschstollen unter Druck kommen könnte.

Schliesslich ist noch die linkseitige Bergwand der Urnäschschlucht mittels eines 284 m langen Stollens zu durchbohren, um das Wasser der Urnäsch und der Sitter im bestehenden Urnäschstollen 1950 m unterhalb des Anfangspunktes des letztern zu vereinigen.

Die Kosten dieser Erweiterung sind auf 1300000 Fr. veranschlagt, in welcher Summe auch die Kosten für die Expropriationen enthalten sind.

Die Zuleitung der Sitter bedeutet für das Kubelwerk eine ganz nennenswerte Vergrösserung seiner Leistungsfähigkeit. Bei einem Einzugsgebiet von 116 km^2 kann das normale Niederwasser der Sitter auf rund 700 Sekundenliter geschätzt werden, was einer Tagesleistung von rund 15000 Pferdekraftstunden entspricht, wobei eine Ergänzungsmöglichkeit durch den Weiher nicht berücksichtigt ist. Das Kubelwerk wird somit in Zukunft und bei normalen Jahrgängen 38 bis 40000 Pferdestunden täglich erzeugen können. Eine weitere Reserve von ungefähr einem Drittel dieser Leistung liegt in der bereits beschriebenen Dampf-anlage. (Schluss folgt.)

„Der innere Ausbau.“

(Mit einer Tafel.)

Viele Talente, darunter vielleicht gerade die hervorragendsten, können sich erst dann zur vollen Höhe entfalten, wenn sie in die Lage kommen in grossen Verhältnissen zu schaffen. Daher ist es ein besonderes Verdienst des Grossherzogs Ernst Ludwig von Hessen, dass er in richtiger Erkenntnis der hochwichtigen Bewegung in den gewerblichen Künsten durch grosse, auf Ausgestaltung ganzer Einrichtungen hinzielende

Aufträge talentvolle junge Künstler und unternehmende Kunstgewerbetreibende zu beschäftigen suchte. Zur Zeit jedoch als die Räume, von denen wir auf der beigelegten Tafel ein Beispiel geben, eingerichtet werden sollten, war die Kunst der Wohnungsausgestaltung modernen Stils in Deutschland noch unentwickelt; kaum waren die ersten Versuche neuartiger Flächenverzierung bekannt geworden und von Möbeln war gar nur erst theoretisch die Rede. So sah sich der Auftraggeber genötigt, auswärtige Künstler zu beschäftigen, wusste aber durch die glückliche Verbindung von zwei Männern wie *Baillie Scott* und *C. R. Ashbee* zu gemeinsamer Arbeit eine Schöpfung von bleibendem, stets vorbildlichem Werte hervorzurufen. Denn gerade die schwächere Seite des bahnbrechenden englischen Gewerbekünstlers *C. R. Ashbee* und seiner bekannten, in den 80er Jahren im *Essex-House* im Osten Londons gegründeten Werkstätten, der „*Guild and school of handicraft*“, der Möbelbau, ist die stärkere Seite des in London und auf der Insel Man schaffenden Architekten *Baillie Scott*. Er entwarf denn auch die Einrichtungsgegenstände des von uns teilweise dargestellten Empfangszimmers der Grossherzogin im „*Neuen Palais*“ am *Wilhelminenplatz* zu Darmstadt, wogegen *Ashbee* seine glänzendsten Leistungen in Metallgefässen, Leuchtkörpern und Beschlägen beige-steuert hat und sonst mit seinen Werkstätten als Ausführer der *Scottschen* Entwürfe tätig gewesen ist.



„Der innere Ausbau.“

Empfangszimmer im „Neuen Palais“ am Wilhelminenplatz in Darmstadt.

Nach Entwürfen von *Baillie Scott* und *C. R. Ashbee*, ausgeführt von *C. R. Ashbee*.

Seite / page

270 (3)

leer / vide /
blank

Die Bezeichnung als Empfangszimmer erscheint nicht ganz richtig. Der Raum ist vielmehr ein in grossen Abmessungen gehaltenes Wohnzimmer, das entsprechend seiner vielseitigen Zweckbestimmung durch wohlwogene Gruppierung und Charakterisierung der Möbel in einzelne Partien zerlegt wurde, die aber doch wieder durch harmonische Wechselbeziehungen ein einheitliches Ganzes abgeben. Die Abtönung des Gemachs in Weiss, Grün und Orange wirkt zusammen mit den strengen Formen der Möbel unter den archaischen, fast kirchlichen Kupferkronen und der schweren Decke, ernst und repräsentativ. Um den Eindruck jedoch in einzelnen Teilen intimer zu stimmen ist namentlich dem Kamin und seinem Geräte eine stärkere Betonung gegeben worden. Hier rufen das schlichte Ziegelgemäuer um die Feuerstelle, die derben Feuerzangen, die Kupferkessel und die naiv angeordneten Sitzplätze einen häuslichen und behaglichen Eindruck hervor, der durch die an der Decke der Kaminsitze angebrachten kleinen Leuchtkörper noch erhöht wird.

Inzwischen ist die kontinentale Kunst neuerer Richtung neben den fortgeschrittenen Erzeugnissen der führenden Engländer rasch zu voller Wirkung und Geltung gekommen, wobei die Bestrebungen Grossherzog Ernst Ludwigs, die schliesslich in der bekannten Gründung der Darmstädter Künstlerkolonie gipfelten, von nicht zu unterschätzendem Einfluss gewesen sind. Wir entnehmen der reichen Fülle vortrefflichen Materials, das die bei Ernst Wasmuth in Berlin erscheinende, diese Bewegung aufmerksam verfolgende Veröffentlichung „Der innere

Ausbau¹⁾“ bietet, ausser der genannten Tafel noch vier weitere Abbildungen neuerer Schöpfungen künstlerischer Wohnhausausstattung.

Das Landhaus Noelle in der Kolonie Grunewald bei Berlin ist von den Architekten *Solf und Wichards* in Berlin zwischen Winklerstrasse und dem stillen, in Grün gebetteten Dianasee mit einem Aufwand von 710 Fr. für $1 m^2$ bebauten Fläche oder 51,69 Fr. für $1 m^3$ umbauten Raumes erstellt worden.²⁾ Den mittlern Hauptraum, um den sich die übrigen Zimmer gruppieren, bildet die grosse Wohn-diele, in der die Haupttreppe zu einer vorgekrachten, holz-bekleideten Galerie emporführt (Abb. 1). Die Wandfö- lung des Raumes, die Treppe sowie die Galerie des obern Geschosses sind aus Eichenholz, die Bakendecke aus dunkel gebeiztem Kiefernholz hergestellt, während der obere Teil der Wände mit Stoff bespannt ist. Zwei Kamine heizen die Diele, der grössere davon (Abb. 2) bildet den Hauptschmuck an der Nordwand, ist mit Fliessen, Marmor und Holz umkleidet und reicht mit seinen gemauerten und mit Stuck gezierten Mantel bis zur Decke, der andere, kleinere Kamin mit Fliessen- und Holzbekleidung liegt in der trau- lichen Nische unter der Treppe, wie aus Abbildung 1 er- sichtlich ist.

Das Haus des Herrn Generalkonsul Karl Stollwerk³⁾ wurde um den Betrag von rund 1 Mill. Fr. in den Jahren 1899 bis 1900 von Professor *Bruno Schmitz* in Charlotten- burg an der Ecke der Volksgarten- und Hardefuststrasse in Köln a. Rh. errichtet mit dem ausgesprochenen Zwecke, vornehmer Lebenshaltung und Geselligkeit zu dienen. Wir geben in Abbildung 3 einen der kleinen, in die Architektur des grünen Speisesaals miteingebauten Schränke, wie sie unter den zur Erzielung einer geschlossenen Wirkung erst über Manns- höhe beginnenden Fenstern angeordnet sind. Die Fenster selbst haben Glasgemälde nach Kartonen von *August Unger* erhalten, die den in der Arbeit liegenden und daraus fließenden Segen darstel- len. Auf der einen Kopfseite des Saales befindet sich der die ganze Höhe des Raumes einnehmende Kamin aus Saalburger Marmor mit Reliefs von *Behrens*, von dessen Meisterhand auch die Mar- morreliefs über den Türen herrühren (Abb. 4).

Nach einer Tafel des bei *Ernst Wasmuth* in Berlin erscheinenden Werkes.

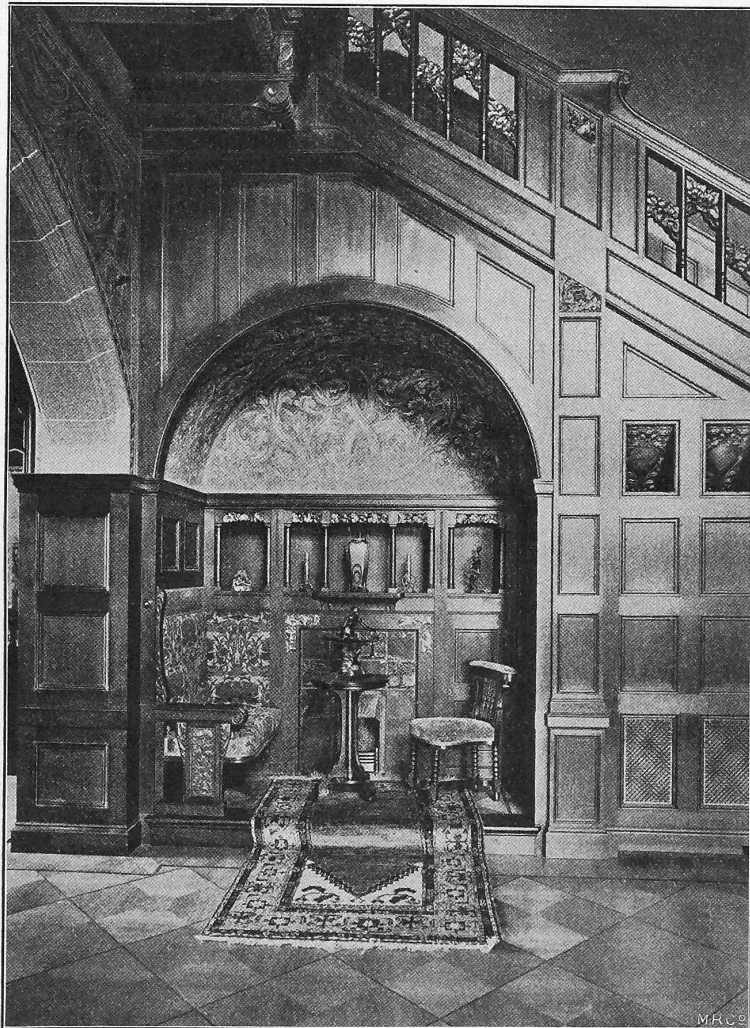


Abb. 2. Nische in der Diele der Villa Noelle in Berlin-Grunewald.
Nach Entwürfen von *Solf & Wichards*, Architekten in Berlin.

Die Schweizer. Eisenbahnen im Jahre 1903.*)

(Fortsetzung von Nr. 18 d. B.)

Bahnhöfe und Stationen. Bahnhof Zürich. In der Frage der Erstellung neuer Werkstätten zwischen Zürich und Altstetten ist die Sachlage im Berichtsjahr unverändert geblieben, indem das bei den Bundesbahnen in Bearbeitung stehende neue Projekt, welches die einstweilen noch massgebende Projektvorlage der ehemaligen Nordostbahn vom 14. August 1900 ersetzen soll, noch nicht eingereicht worden ist. Hierseits im Februar und September an die Generaldirektion gerichtete Anfragen über den Stand der bezüglichen Studien sind bis jetzt unbeantwortet geblieben.

In Bezug auf den *Umbau der linksufrigen Zürichseebahn* im Stadtgebiet Zürich erinnern wir daran, dass die Vernehmlassung der Kantonsregierung über die von der ehemaligen Nordostbahn gemäss den Bundesratsbeschlüssen vom 2. März und 17. Juli 1900 eingereichten Vorlagen, sowie über die Vorschläge des Zürcher Ingenieur- und Architektenvereins und weitere die Angelegenheit betreffende Eingaben am Ende des Vorjahres noch ausstehend war. Diese

¹⁾ Siehe Literatur S. 175.

²⁾ «Landhaus Noelle in der Kolonie Grunewald bei Berlin» in «Zeitschrift für Bauwesen», Jahrgang LIV. 1904. Heft IV bis VI.

³⁾ «Die beiden Häuser Stollwerk in Köln a. Rh.» in «Deutsche Bauzeitung» XXXVII. Jahrg. Nr. 85, 24. Okt. 1903.

* Aus dem Geschäftsbericht des Schweizerischen Eisenbahndepartements für das Jahr 1903.

Vernehmlassung ist nun seither, nämlich Mitte März 1903, eingelangt und wurde am 3. April den Bundesbahnen zur Rückäußerung mitgeteilt. Die Regierung unterstützt darin im allgemeinen die ihr vom Stadtrat Zürich mit Eingabe vom 17. Januar 1903 unterbreiteten und durch generelle Projektstudien des städtischen Tiefbauamtes veranschaulichten Gegenvorschläge, welche mit dem Antrag schliessen, es sei die linksufrige Zürichseebahn in der Stadt Zürich, nebst der Anschlussstrecke der Uetliberg- und der Sihltalbahn, zu einer Untergrundbahn umzubauen, und zwar links der Sihl im wesentlichen nach dem Vorschlage des Ingenieur- und Architekten-Vereins mit den vom Tiefbauamte vorgeschlagenen Aenderungen, rechts der Sihl nach dem Vorschlage des Tiefbauamtes mit Verlegung der Station Zürich-Enge an die Beder- und die Bürglistrasse. Unterm 19. September übermittelte ferner die Regierung das inzwischen vom städtischen Tiefbauamt bereinigte und in einigen wesentlichen Punkten geänderte bzw. verbesserte Projekt nebst einem ausführlichen gedruckten Bericht dieser Amtsstelle, welche Akten das Departement ebenfalls den Bundesbahnen zugehen liess. Die Äusserung der letztern über ihre Stellungnahme in der Angelegenheit ist indessen noch nicht eingetroffen.¹⁾

Bahnhof Basel S. B. B. Die Erdarbeiten für die Bahnhofserweiterung wurden soweit gefördert, dass der dritte Perron mit den Perrongleisen erstellt werden konnte. Damit sind die für das Provisorium notwendigen Geleiseanlagen fertig erstellt. Das alte Aufnahmegebäude wurde abgetragen, und zur Erlangung von Entwürfen für das neue Gebäude fand nach vorläufiger Feststellung der Grundrissdispositionen ein Wettbewerb statt, worauf an die Ausarbeitung der definitiven Pläne geschritten wurde. Die Einreichung der bezüglichen Vorlage²⁾ dürfte demnächst erfolgen.

Der im letztjährigen Bericht erwähnte Rekurs der Regierung des Kantons Basel-Stadt gegen die Entscheide des Bundesrates vom 24. Juli und 16. März 1900 betreffend die Ueberführung der Bruderholzstrasse und die Beseitigung der Passerelle an der Solothurnerstrasse wurde von der Regierung zurückgezogen, nachdem sie sich hinsichtlich ihrer Forderungen mit den Bundesbahnen verständigt hatte.

Badischer Bahnhof Basel. Im neuen Güterbahnhof, für welchen ein bereinigtes Ausführungsprojekt vorgelegt und genehmigt wurde, ist im Berichtsjahr nur das Lagerhaus und das provisorische Verbindungsgeleise zu demselben erstellt worden. Mit den übrigen Arbeiten wird erst im laufenden Jahre begonnen werden, nachdem die Vorlage für die grossen Güterhallen und das dieselben verbindende Verwaltungsgebäude im Oktober 1903 genehmigt worden ist.

Die Ausführungspläne für den Rangier- und den Personenbahnhof sind immer noch ausstehend. Indessen wurden die Expropriationen für letztern in der Hauptsache durchgeführt.

Bahnhof Bern. Das schon im letztjährigen Bericht als rückständig

¹⁾ Seit Erstattung des Geschäftsberichtes ist die Vernehmlassung der Bundesbahnverwaltung erfolgt, s. Bd. XLIII S. 117 u. ff. Die Red.

²⁾ Bd. XLIII S. 139.

bezeichnete Projekt für die Verlegung des Rangierbahnhofes nach Weyermannshaus wurde seitens der Generaldirektion auf das Frühjahr 1904 in Aussicht gestellt.

Bahnhof Thun. Wie im letztjährigen Bericht bemerkt, wurde das von der ehemaligen Zentralbahn unterm 29. Oktober 1901 vorgelegte Erweiterungsprojekt von den Bundesbahnen am 31. Dezember 1901 behufs Vornahme weiterer Studien zurückgezogen. Da diese Studien bis zum Zeitpunkt der Eröffnung des Betriebes auf der II. Sektion der Gürbetalbahn (1. Nov. 1902) nicht abgeschlossen werden konnten, mussten für die Einführung dieser Bahn in den Bahnhof Thun zunächst provisorische Massnahmen getroffen werden. Das neue Projekt wurde am 31. Juli zur Genehmigung eingereicht. Im Sinne der früheren Vorlagen sieht dieses zu 1845000 Fr. veranschlagte Projekt eine umfassende Erweiterung des Bahnhofes auf dem jetzigen Platze vor, wobei die Niveauübergänge der Allmendstrasse und der Mittlern Strasse durch Unterführungen ersetzt würden. Die Idee eines Gemeinschaftsbahnhofes wurde jedoch von der Gemeinde Thun festgehalten und auch von Herrn Ingenieur Auer, Direktor der Thunerseebahn, zum Gegenstand einer Studie gemacht, deren Ergebnis schliesslich für die Stellungnahme der kantonalen Behörden bestimmend wurde. Noch vor Jahresschluss erklärte die Kantonsregierung ihre Zustimmung zum Beschluss der Gemeinde Thun vom 27. Dezember, wonach dem Umbauprojekt der Bundesbahnen grundsätzlich das Auersche Zentralbahnhofprojekt, Variante III, gegenübergestellt wurde. Nachdem die Frage, ob eine Erweiterung des Bahnhofes Thun nach der Vorlage der Bundesbahnen oder aber eine Vereinigung der Bahnhöfe Thun und Scherzlingen zur Ausführung gelangen soll auch im Nationalrat zur Sprache gekommen und deren Prüfung vom Bundesrat zugesichert worden war, sah sich das Eisenbahndepartement veranlasst, die Bundesbahnen behufs Ermöglichung eines bezüglichen Entscheides gemäss dem Antrag einzuladen, der Kantonsregierung sobald als

möglich ein Projekt samt Kostenvoranschlag über die Erweiterung des Bahnhofes im Sinne des Auerschen Vorschlages, Variante III (Gemeinschaftsbahnhof), vorzulegen.

Bahnhof Biel. In Beantwortung einer Einladung des Bundesrates hat nach wiederholten Verhandlungen die Generaldirektion der S. B. B. mit Schreiben vom 13. Oktober dem Departement ein generelles Umbauprojekt zugestellt, das, statt der vereinbarten Hochlegung des Personenbahnhofes mit Unterführung der Nidau- und der Madretschstrasse, eine Vergrösserung dieses Bahnhofteiles auf dem jetzigen Niveau und die Ueberführung der genannten Strassen vorsieht. Die über diesen Vorschlag einverlangte Vernehmlassung der Kantonsregierung war am Ende des Jahres noch ausstehend.

Bahnhof Neuenburg. Die im Vorjahr begonnenen Erweiterungsbauten sind in vollem Gang.

Gegen Ende des Berichtsjahres wurde der von der Kantonsregierung schon mehrmals ausgesprochene Wunsch um Verbreiterung des gegenwärtigen Randperrons mittels etwelcher Zurücksetzung des Aufnahme-

„Der innere Ausbau.“

Nach einer Tafel des bei *Ernst Wasmuth* in Berlin erscheinenden Werkes.



Abb. 3. Silberschrank im Esszimmer der Villa Stollwerk in Köln a. Rh. Nach Entwürfen von Professor *Bruno Schmitz* in Charlottenburg.

möglich ein Projekt samt Kostenvoranschlag über die Erweiterung des Bahnhofes im Sinne des Auerschen Vorschlages, Variante III (Gemeinschaftsbahnhof), vorzulegen.

Bahnhof Biel. In Beantwortung einer Einladung des Bundesrates hat nach wiederholten Verhandlungen die Generaldirektion der S. B. B. mit Schreiben vom 13. Oktober dem Departement ein generelles Umbauprojekt zugestellt, das, statt der vereinbarten Hochlegung des Personenbahnhofes mit Unterführung der Nidau- und der Madretschstrasse, eine Vergrösserung dieses Bahnhofteiles auf dem jetzigen Niveau und die Ueberführung der genannten Strassen vorsieht. Die über diesen Vorschlag einverlangte Vernehmlassung der Kantonsregierung war am Ende des Jahres noch ausstehend.

Bahnhof Neuenburg. Die im Vorjahr begonnenen Erweiterungsbauten sind in vollem Gang.

Gegen Ende des Berichtsjahres wurde der von der Kantonsregierung schon mehrmals ausgesprochene Wunsch um Verbreiterung des gegenwärtigen Randperrons mittels etwelcher Zurücksetzung des Aufnahme-

gebäudes gegen Süden dahin ergänzt, dass entsprechend dem dringenden Begehren der Stadtbehörden zum Zweck besserer Kommunikationen von und zu den verschiedenen Bahnhöferrons gleichzeitig mit der Umgestaltung des Gebäudes eine Tieferlegung des Bahnhofvorplatzes und der steilen Zufahrtsstrasse in Aussicht genommen werden möchte. Die Verwaltung der Bundesbahnen hat auf die Einladung des Departements Studien für eine derartige neue Lösung zugesagt und an die Hand genommen.

Bahnhof La Chaux-de-Fonds. Anfangs August wurde der Betrieb der Bundesbahnen auf das gehobene Planum übergeleitet. Das neue Aufnahmegebäude ist seit dem 22. Dezember im Betrieb.

Bahnhof Lausanne. Für den mittlern Teil des Bahnhofes, zwischen den Depotanlagen und der Ouchy-Strasse, wurde am 17. Februar ein abgeänderter Plan vorgelegt, der jedoch nach Anhörung sämtlicher Interessenten am 5. Mai zur Umarbeitung und Vervollständigung zurückgestellt werden musste. Da ein neues Projekt bis jetzt nicht eingetroffen ist, konnten auch die im Frühjahr eingereichten Spezialvorlagen für die Hochbauten im Eilgutbahnhof, die elektrische Beleuchtung und die Weichen- und Signalverriegelung nicht erledigt werden. Inzwischen wurden die Bauarbeiten in den übrigen Bahnhöferteilen, namentlich im Güterbahnhof Jurigoz, fortgesetzt.

Bahnhof St. Gallen. Infolge einer vom Gemeinderat der Stadt St. Gallen unterm 8. Januar an den Bundesrat gerichteten Eingabe, worin letzterer um Wiedererwägung seines frühern Beschlusses in Sachen Kassierung des Waisenhausüberganges und Platzierung der Eilgutanlage im neuen Personenbahnhof St. Gallen ersucht wurde, fand am 27. August in St. Gallen eine von sämtlichen am Bahnhofumbau Beteiligten beschickte Konferenz statt, an welcher ausser den Begehren der Gemeinde auch ein Projekt der Bundesbahnen für die im Hinblick auf das eidgenössische Schützenfest von 1904 im Bahnhof St. Gallen vorzunehmende partielle Erweiterung der Geleise- und Perronanlagen, sowie das gleichzeitig zur Orientierung vorgelegte Gesamtumbauprojekt erörtert wurden. Es ergab sich dabei, dass dieses Gesamtumbauprojekt im allgemeinen und namentlich hinsichtlich des Anschlusses der Schmalspurbahnen noch zu wenig abgeklärt war, um in bezug auf die Frage der Platzierung der Eilgutanlage als Grundlage für die Behandlung des Wiedererwägungsgesuches der Gemeinde dienen zu können. Aus dem gleichen Grunde musste die Erstellung des im provisorischen Umbauprojekt vorgesehenen Personentunnels als ein unzulässiges Präjudiz für die spätere Erledigung dieses Gesuches, beziehungsweise für die endgültige Feststellung des Gesamtumbauprojektes, betrachtet werden. Bei der am 3. September erfolgten Genehmigung des provisorischen Umbauprojektes wurde daher verlangt, dass dieser Personentunnel provisorisch durch eine Passerelle ersetzt werde. Gleichzeitig wurden die Bundesbahnen eingeladen

die zur Aufstellung des endgültigen Umbauprojektes noch nötigen Studien und Unterhandlungen nach Möglichkeit zu fördern und alsdann das Gesamtprojekt, mit Einschluss der Unterführung beim alten Waisenhaus, vorzulegen, was bis jetzt nicht geschehen ist.

Bahnhof Oerlikon und Verbindungsgeleise Oerlikon-Seebach. Die Generaldirektion erhielt den Auftrag, zu untersuchen, ob die ungünstigen Bahnhofverhältnisse nicht durch Vereinigung der beiden Stationen

Oerlikon und Seebach und entsprechende Linienverlegungen in rationeller Weise verbessert werden könnten. Nachdem die Generaldirektion bezüglich dieses letztern Punktes zu einem negativen Resultat gelangt war, legte sie mit Schreiben vom 15. Mai ein neues Projekt für die Erweiterung des Bahnhofes Oerlikon an der jetzigen Stelle und eine direkte Verbindungslinie nach der Station Seebach zur Genehmigung vor.

Von andern grössern Bahnhof- und Stationsumbauten, die im Berichtsjahr begonnen, beziehungsweise fortgesetzt wurden, oder im Stadium der Projektprüfung sich befanden, erwähnen wir folgende: Rezens, Vevey (Personenbahnhof), Montreux, St. Maurice, Sion, Chexbres, Palézieux, Romont, Payerne, Vallorbe, Delsberg, Laufen, Langnau, Aarau, Glarus, Frauenfeld, Rorschach, Romanshorn und Belinzone.

Ausbau auf zweite Spur. Auf der Strecke *Oberwinterthur-Felben* (Linie Winterthur-Romanshorn) wurden nach der am 27. Januar erfolgten Genehmigung des allgemeinen Bauprojektes einige Kunstbauten, worunter die grosse Thurbrücke bei Müllheim in Angriff genommen und zum Teil vollendet. Bei der erwähnten Thurbrücke wird bei diesem Anlass die bestehende hölzerne Brücke des ersten Geleises durch eine eiserne ersetzt. Die Erdarbeiten sind dagegen noch nicht begonnen worden. In bezug auf die im Juli eingereichten Spezialvorlagen für den Umbau der Stationen dieser Strecke sah sich das Eisenbahndepartement veranlasst, eine Aenderung der Projekte im Sinne tunlichster Vermeidung der spitzbefahrenen Wei-

chen anzuregen, weshalb diese Vorlagen einstweilen zurückgelegt wurden. Das Gleiche geschah hinsichtlich der ebenfalls im Juli vorgelegten Projekte für den Umbau auf zweite Spur der Stationen der Linie *Brugg-Stein*, deren allgemeines Bauprojekt übrigens noch ausstehend ist.

Gegen Ende des Berichtsjahres kam sodann das allgemeine Bauprojekt für die Erstellung der Doppelspur auf der Strecke *Felben-Romanshorn* zur Vorlage.

Zu erwähnen ist noch das von der Regierung des Kantons St. Gallen unterm 14. November direkt an die Verwaltung der Bundesbahnen gerichtete Gesuch um beförderliche Anhandnahme der nötigen Studien für den Ausbau der ganzen Linie *Winterthur-St. Gallen-Rorschach-St. Margrethen* auf Doppelspur.

(Schluss folgt.)

„Der innere Ausbau.“

Nach einer Tafel des bei *Ernst Wasmuth* in Berlin erscheinenden Werkes.

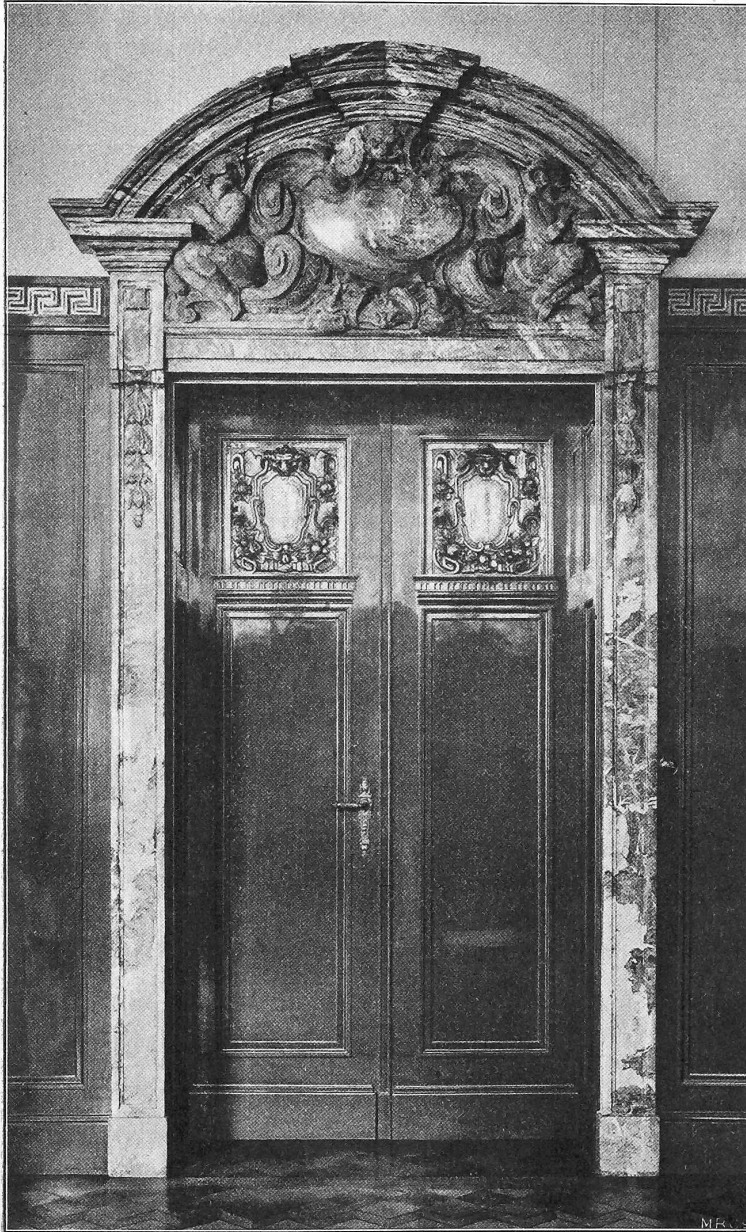


Abb. 4. Türe im Esszimmer der Villa Stollwerk in Köln a. Rh.
Nach Entwürfen von Professor *Bruno Schmitz* in Charlottenburg.