

Der XVI. Kongress des internationalen Strassenbahn- und Kleinbahnverbandes

Autor(en): **R.W.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **57/58 (1911)**

Heft 2

PDF erstellt am: **24.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-82549>

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.

An Installationen sind weiter zu nennen: Zentralheizung, Warm- und Kaltwasserversorgung, hydraulischer Aufzug mit Druckknopfsteuerung, reichliche elektrische Beleuchtungsanlage, Magneta-Uhren, Hausteleson, Briefaufzüge und Entstaubungsanlage, die das Haus als neuzeitliches, gediegenes Verwaltungsgebäude charakterisieren.

Der gesamte Einbau, Wände und Decken, besteht aus ausgemauert oder ausbetonierter Eisenkonstruktion. Das mit Kupferinne und Blitzableitung versehene Dach ist mit Biberschwanziegeln in Doppellage auf Verschalung gedeckt. Sämtliche Bureauräume sind auf 1,80 m Höhe mit Oelfarbe auf Calicot in warmer, blaugrauer Tönung gestrichen und im selben Ton auch das Holzwerk der Türen, Fenster und Leisten; in gleicher Teilung zeigen die Wände der Vorplätze, Gänge und des Treppenhauses helle graugelbe Tönung. Marmorwandplatten und Mosaikböden bilden den Schmuck des Einganges.

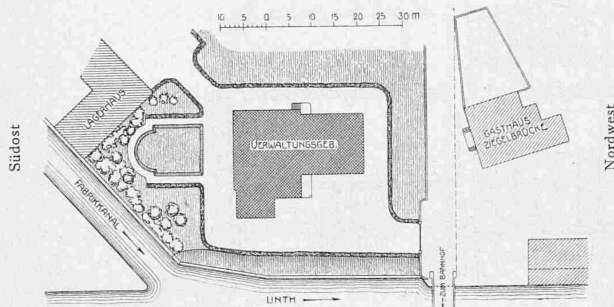


Abb. 1. Lageplan des Verwaltungsgebäudes. — 1 : 1500.

Der Fassadenschmuck beschränkt sich auf dekorative Putzbehandlung der Wandflächen oberhalb der Fenster des ersten Stockes.

Das Gelände rings um den Bau wurde wesentlich erhöht, mit lebender Hecke eingerahmt und gegen die Strasse mit neuer Portalanlage abgeschlossen.

Im Spätsommer 1907 wurde mit dem Ausgraben und dem Ausschachten der sehr tiefen Fundamente begonnen und im Frühjahr 1909 das Bauwerk der Benützung übergeben. Die Baukosten einschliesslich Mobiliar und Umgebungsarbeiten, jedoch ohne Bauleitung, stellen sich bei einer Raumberechnung, vom Kellerboden bis Kehlboden gemessen, auf 44 Fr. für den m^3 .



Abb. 8. Prokuristenbureau mit anschliessenden Bureaux.

Verwaltungsgebäude Fritz & Caspar Jenny.

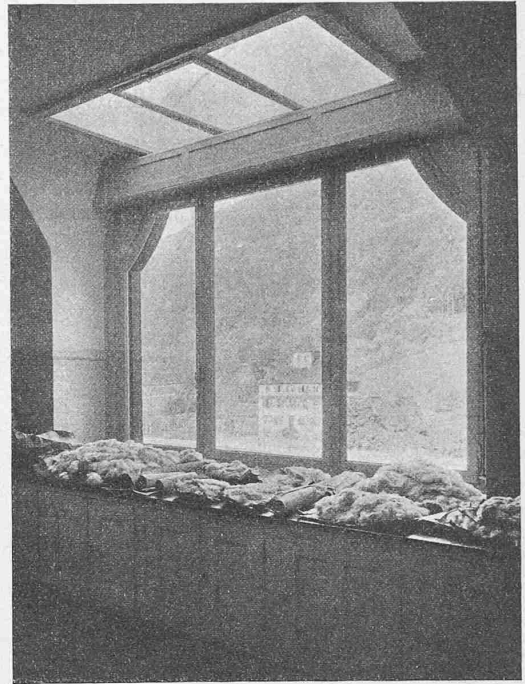


Abb. 9. Musterzimmer im Dachgeschoss.

Der XVI. Kongress des internationalen Strassenbahn- und Kleinbahnverbandes.¹⁾

In den Tagen vom 6. bis zum 10. September 1910 hat in Brüssel der XVI. Kongress des internationalen Strassenbahn- und Kleinbahnverbandes stattgefunden.

Dem Verbands gehören die bedeutendsten Strassenbahn- und Kleinbahnverwaltungen an aus Deutschland, Oesterreich, Belgien, Bulgarien, Dänemark, Spanien, Frankreich, Grossbritannien, Griechenland, Holland, Ungarn, Italien, Norwegen, Portugal, Rumänien, Russland, Schweden, Schweiz, Türkei. In der Schweiz sind Mitglieder: Die Strassenbahnen von Basel, Bern, Biel, Freiburg, Genf, Lausanne, Limmattal, Luzern, Neuenburg, St. Gallen, St. Gallen-Speicher-Trogen, Vevey-Montreux und Zürich, ferner die Greyerzer-Bahnen, die Langenthal-Jura-Bahn, die Montreux-Oberland-Bahn und die Stansstad-Engelberg-Bahn; daneben einige in Strassenbahnfragen interessierte Firmen und Einzelpersonen.

Zur Tagung von Brüssel waren als Abgeordnete von 18 Regierungen im ganzen 54 Mitglieder erschienen: Von Preussen 2, Baden 1, Bayern 1, Sachsen 4, Oesterreich 3, Belgien 11, Spanien 3, Frankreich 9, Griechenland 1, Holland 1, Ungarn 3, Italien 3, Portugal 2, Rumänien 1, Russland 3, Schweden 3, von der Schweiz 1 und von der Türkei 2. Das Schweizer Eisenbahndepartement hat sich zum erstenmale bei diesem Kongresse vertreten lassen. Von Seite der Verwaltungen waren rund 600 Abgeordnete (darunter 14 Schweizer) mit 300 Damen anwesend.

Das Programm war sowohl im geschäftlichen als im gesellschaftlichen Teile ausserordentlich reichhaltig.

Die Verhandlungen wurden vom Präsidenten des Verbandes Herrn Baron Janssen, Generaldirektor der Brüsseler Strassenbahnen, in muster-

¹⁾ Da unser Eisenbahndepartement sich nunmehr auch an diesen Kongressen vertreten lässt, erschien es uns angezeigt, den bezüglichen Bericht über die letzte Tagung, der uns freundlichst zur Verfügung gestellt worden ist, wenn auch verspätet, unsern Lesern zur Kenntnis zu bringen.

hafter Weise geleitet, der dabei von dem unermüdlichen Generalsekretär, Herrn *T. Serstevens*, trefflich unterstützt wurde. In vier Sitzungen wurden die Verwaltungsgeschäfte erledigt und eine Reihe von Vorträgen angehört.

Es sprachen *in der 1. Sitzung*, Dienstag, den 6. September, vormittags: Herr *C. de Burlet*, Generaldirektor der Société nationale des Chemins de fer vicinaux, Brüssel, über: „Die Gesetzgebung für Kleinbahnen in den Hauptstaaten Europas“; Herr *E. A. Ziffer*, Präsident der Bukowinaer Lokalbahnen, Wien, über: „Die Lebensdauer, Einrichtungen und das Verhalten von Oberbauunterlagen, sowie über die hierbei gewonnenen Erfahrungen“; die Herren *Wattmann*, Direktor der Strassenbahnen der Stadt Cöln, und *J. H. Neiszen*, Direktor der städtischen Strassenbahnen, Amsterdam, über: „Die Beziehungen zwischen Strassenbahn und Bebauungsplan“.

In der 2. Sitzung, Donnerstag, den 8. September, vormittags, hielten Vorträge: die Herren *Spängler*, Direktor der städtischen Strassenbahnen, Wien (Wagenuntergestelle), *Delmez*, Obergeringenieur der Antwerpener Strassenbahnen (Wagenkasten und Plattformen), und *Stahl*, Direktor der städtischen Strassenbahnen, Düsseldorf (Nebeneinrichtungen), über: „Neuere Erfahrungen und Verbesserungen des rollenden Materials elektrischer Strassenbahnen“; Herr *Otto*, Obergeringenieur der Grossen Berliner Strassenbahn, Berlin, über: „Ueberwachung und Unterhaltung der Oberleitungen bei elektrischen Strassenbahnen“; die Herren *Bouton*, Generaldirektor der Compagnie des Tramways de l'Est Parisien, Paris, und *Battes*, Direktor der städtischen Strassenbahnen, Frankfurt a. M., über: „Praktische Ergebnisse aus der Verwendung von Wagenstromzählern“.

In der 3. Sitzung, Donnerstag, den 8. September, nachmittags, berichteten: die Herren *Ch. Rochat*, Generaldirektor der Genfer elektrischen Strassenbahn-Gesellschaft, Genf, und *A. Busse*, Obergeringenieur der Grossen Berliner Strassenbahn, Berlin, über: „Neuere Erfahrungen und Verbesserungen auf dem Gebiete des Geleisbaues der innerstädtischen Strassenbahnen (Unter- und Oberbau)“; Herr *A. Busse*, Obergeringenieur der Grossen Berliner Strassenbahn, Berlin, über: „Riffelbildung auf Schienenfahrflächen“; und *Ch. Thonet*, Generaldirektor der Société d'Entreprise générale de Travaux, Lüttich, über: „Neuere Betriebsmaschinen für elektrische Zentralen, insbesondere Kraftgasmaschinen, Dieselmotoren, usw.“

In der 4. Sitzung, Freitag, den 9. September, vormittags, sprachen: Herr *A. Mariage*, Generaldirektor der Compagnie Générale des Omnibus, Paris, über: „Die Anwendung von Feldspulen aus Aluminiumdraht in Strassenbahnmotoren“; Herr *Schörling*, Obergeringenieur der Strassenbahn, Hannover, über: „Wirtschaftlichkeit der Reinigung der Rillenschienen bei Strassenbahnbetrieben und die verschiedenen bezüglichen Reinigungsmethoden“; und Herr *H. Géron*, Aufsichtsratsmitglied der Compagnie Générale des Chemins de fer secondaires, Brüssel, über: „Entwicklung und Verbreitung des einheitlichen Buchungsschemas des internationalen Vereins“.

Da nur in Vollversammlungen beraten wurde und zudem einige Berichte gar nicht gedruckt vorlagen und andere erst am Kongresse selbst erhältlich waren, fanden nur beschränkte Diskussionen statt.

Die bis jetzt erschienenen Berichte bilden einen stattlichen Band und enthalten wertvolle Arbeiten über die verschiedenen Gebiete des Strassen- und Kleinbahnwesens.

In der Schluss-Sitzung wurde Herr Generaldirektor Rochat von Genf als Mitglied des Direktionskomitees des Verbandes gewählt. Für die im Jahre 1912 stattfindende nächste Session lagen Einladungen von Madrid, Budapest und Moskau vor. Das Direktionskomitee wurde mit der Wahl des Kongressortes betraut.

An gesellschaftlichen Veranstaltungen fanden statt:

Montag, den 5. September: Begrüssungsabend im Festsale der Stadt Brüssel; Dienstag, den 6. September, nachmittags: Besuch der Ausstellung, Empfang im deutschen Pavillon durch den kaiserl. Generalkommissär; abends: Festvorstellung in der königlichen Oper (Théâtre royal de la Monnaie); Mittwoch, den 7. September: Ausflug nach Antwerpen; Donnerstag, den 8. September: Festbankett, gegeben von der belgischen Regierung im Festsale der Stadt Brüssel; Freitag, den 9. September: Abendgesellschaft (Raoût) auf dem Brüsseler Rathause, gegeben von der Stadt Brüssel; Samstag, den 10. September: Ausflug nach Brügge-Ostende.

Bei allen diesen Anlässen waren auch die Damen eingeladen; ausserdem war für sie während der Sitzungen vom 8. September

ein besonderer Besuch der Ausstellung mit Déjeuner daselbst angeordnet.

Freitag nachmittags wurden die Depots der Brüsseler Strassenbahnen besucht und darin eine Anzahl von Spezialfahrzeugen und Geräten besichtigt und eine Probefahrt mit einem elektrothermischen Motorwagen neuen Systems, der einige bemerkenswerte Eigenschaften aufweist, ausgeführt.

Ueber den Verlauf der verschiedenen Veranstaltungen wird ein von der Leitung des Verbandes herauszugebender Bericht alles Nähere enthalten.

In Zusammenfassung kann gesagt werden, dass der Kongress durch das Zusammentreffen hervorragender Fachmänner auf dem Gebiete des Strassenbahn- und Kleinbahnwesens hochinteressante Veranstaltungen bot. Auch die Ausflüge nach Antwerpen, Brügge und Ostende waren sehr dankbar und die verschiedenen festlichen Anlässe in jeder Beziehung gelungen. Der ganze Kongress war sehr sorgfältig vorbereitet und die Durchführung des Programmes liess nichts zu wünschen übrig.

R. W.

Die Ofenbergbahn.

Bereits in Band LV auf Seite 41 haben wir, der bundesrätlichen Botschaft an die Bundesversammlung folgend, einige wesentliche Daten über die projektierte Bahn mitgeteilt. Heute sind wir, dank dem freundlichen Entgegenkommen des Ingenieurbureaus *L. Kürsteiner* in St. Gallen, des Mitinhabers der Konzession, in der Lage, unsern Lesern auf den Seiten 26 und 27 das generelle Längenprofil sowie den Lageplan des Bahnprojektes vorzuführen, das nun dem Konzessionsbegehren entsprechend ausgearbeitet vorliegt. Es sind diesen die wichtigsten Daten hinsichtlich Richtungs- und Steigungsverhältnissen usw. direkt zu entnehmen.

Wie unsere Leser bemerken werden, haben die von uns vor Jahresfrist gebrachten Zahlen mehrere, wenn auch nicht wesentliche Änderungen erfahren.

Die Gesamtlänge des Tracés beträgt jetzt von Zernez bis Schluderns 53,212 km; davon liegen in der Geraden 68%, in Kurven von 120 m bis 300 m Halbmesser 28%, in Kurven von grösserem Radius 4% der gesamten Länge. Im ganzen sind zwölf Stationen bzw. Halt- oder Ausweichstellen vorgesehen, deren Höhenkoten dem Längenprofil zu entnehmen sind. Die 15 Tunnels, deren Längen ebenfalls im Längenprofil verzeichnet stehen, erreichen eine Länge von zusammen 7964 m. An grössern Talübergängen und Brücken sind 20 verzeichnet, die wenn immer möglich als gewölbte Objekte in Aussicht genommen sind; darunter ein Viadukt mit einer Oeffnung zu 40 m und fünf solchen zu 12 m über den Ofenbach, vier gewölbte Brücken von 33 bis 37 m usw.

Für den Oberbau der meterspurigen Bahn sind auf imprägnierte Holzschwellen verlegte Schienen von 27 kg/m gewählt, welches Profil auch die Rhätische Bahn bei ihren Strecken verwendet, die im Gefälle von 30‰ liegen. Im allgemeinen sind dem Unterbau sowie allen Kunstbauten ebenfalls die Normalien der Rhätischen Bahn zu Grunde gelegt.

Als Betriebsart ist Einphasenwechselstrom in Aussicht genommen, gleichfalls sich anlehnend an die für die Engadinerlinie der Rhätischen Bahn vorgesehene Anordnung. Dementsprechend wird die Anschaffung sowohl von Motorwagen wie auch von Lokomotiven geplant.

Auf das gründlich ausgearbeitete Projekt hier näher einzutreten, müssen wir uns nach unserer Gepflogenheit versagen. Wir entnehmen ihm nur noch die Schlusssummen des Kostenvoranschlages wie folgt:

Verwaltungskosten, Bauzinse und	
Grundeinlösung	2 130 000 Fr.
Unterbau	12 918 000 „
Oberbau	1 640 000 „
Hochbau und Stationseinrichtungen	600 000 „
Elektrische Leitungen, Telegraph und Signale	806 000 „
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen	18 094 000 Fr.
II. Rollmaterial	1 226 000 „
III. Mobiliar und Gerätschaften	80 000 „
Total	19 400 000 Fr.