

# Zur Elektrifizierung der Schweizer. Bundesbahnen

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **77/78 (1921)**

Heft 5

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-37217>

## **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.

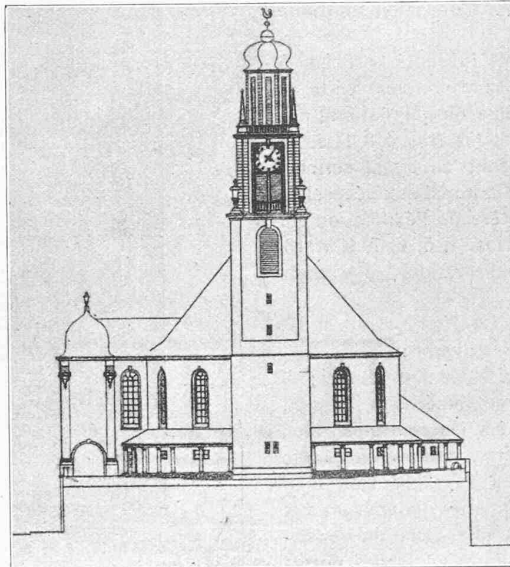
## **Haftungsausschluss**

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.

tour, afin de maintenir l'ensemble dans de bonnes proportions. Il en résulte un changement profond de la silhouette générale de l'édifice. L'intérieur de la nef, traité sobrement, est bien en rapport avec la dignité du lieu. La galerie, convenablement ordonnée, a cependant des dégagements insuffisants et mal repartis, les escaliers de l'orgue, placés dans l'annexe de l'entrée principale, pourraient être mieux disposés. La combinaison des bancs du parterre est défectueuse; les trois couloirs prévus dégagent insuffisamment les rangées de bancs et il manque un passage le long des murs. La sacristie placée près de la chaire, comme il convient, ne devrait cependant pas entraîner la construction d'une annexe extérieure sur la face sud de l'édifice. Les abords du Temple sont insuffisamment étudiés.

No. 12. „Pro Deo“. Ce beau projet a longuement retenu l'attention du Jury, qui approuve les intentions de son auteur tendant à modifier le moins possible le caractère général de l'ancien Temple. Il eut été désirable que cette notion s'étendit aussi à la tour dont l'aspect actuel devrait être respecté et conservé. La distribution intérieure est ordonnée sur le grand axe de l'ellipse. Il est étonnant que l'entrée principale dans la tour, entrée axée sur la chaire, n'ait pas suggéré à l'architecte une transformation des accès extérieurs du côté ouest. La dite entrée à l'ouest ne se justifie plus si l'on considère que les seules voies d'accès au Temple aboutissent à l'est. A l'intérieur de la nef, les dispositions générales sont rationnelles, notamment la répartition des bancs. Le parti adopté pour la galerie est également bien compris. Le Jury note spécialement le bon agencement du secteur de la galerie devant l'orgue, qui convient au mieux pour un chœur. Il est, par contre, regrettable que les issues de la galerie aboutissent aux sorties du rez-de-chaussée et les encombrant. L'orgue, inspiré d'une réminiscence classique, a beaucoup de caractère, quoique un peu suranné, mais il ne saurait être réalisé sans créer un anachronisme fâcheux puisque son style, Louis XV, précède celui de l'édifice primitif de style empire.

#### Wettbewerb für den Wiederaufbau des „Temple National“ in La Chaux-de-Fonds.



Entwurf Nr. 10. — Arch. A. von Senger in Zurzach.

1° de ne pas décerner de premier prix; 2° de placer les quatre projets sur un pied d'égalité et de leur attribuer à chacun d'eux le quart de la somme de 7500 frs. mise à disposition; 3° de suggérer au Conseil d'administration de la Fondation du Temple National l'ouverture d'un second concours restreint entre les quatre lauréats du premier concours, cette procédure devant permettre, non seulement de déterminer un classement définitif, mais encore d'épurer la situation en donnant d'une façon précise les directives qui devront présider à la reconstruction de l'édifice.<sup>1)</sup>

L'ouverture des plis cachetés révèle les auteurs dont les noms suivent:

- No. 2 „Calvin“: *Prince & Béguin*, architectes à Neuchâtel.
- No. 3 „Grand-axe“: *René Chapallaz*, architecte, et *Jean Emery* à La Chaux-de-Fonds.
- No. 10 „Farel“: *A. von Senger-Zuberbühler*, architecte à Zurzach.
- No. 12 „Pro Deo“: *Karl Indermühle*, architecte à Berne.

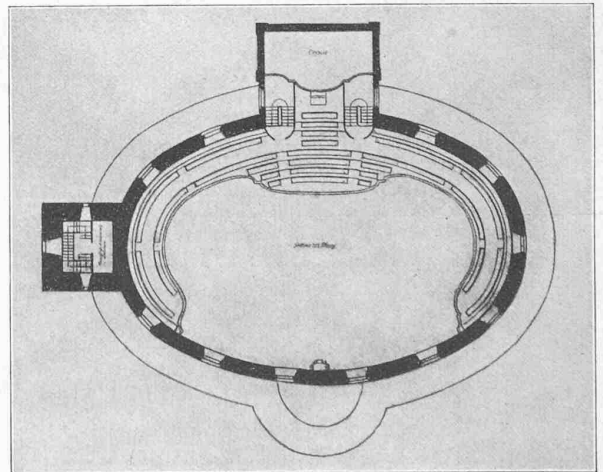
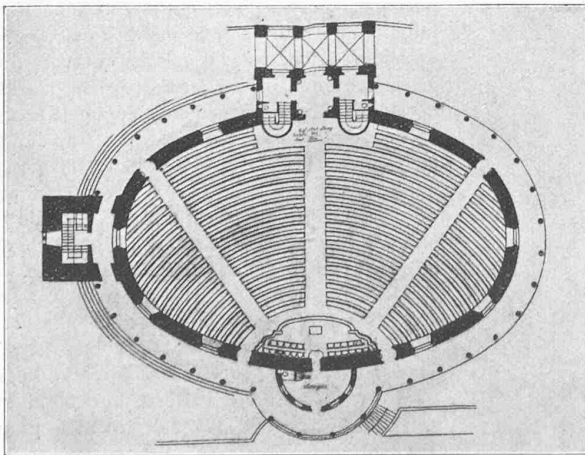
Le Jury:

*L. Perrin, Matthey, G. Epitoux, Camille Martin, W. Corsevant.*

#### Zur Elektrifizierung der Schweizer. Bundesbahnen.

Es ist allgemein bekannt und auch ohne weiteres selbstverständlich, dass die während der letzten Kriegs- und Nachkriegs-Jahre ausserordentlich gestiegenen Materialkosten und Löhne einerseits, der in jüngster Zeit eingetretene, unerwartete Preissturz der

Kohle andererseits die Vergleichsrechnungen über die Wirtschaftlichkeit des elektrischen Bahnbetriebes, auf Grund dessen die Elektrifizierung der S.B.B. beschlossen und in Angriff genommen worden war, illusorisch gemacht haben. Diese fatalen Umstände zwingen naturgemäss zu einer Revision des Elektrifizierungs-Programmes der S.B.B.<sup>2)</sup>, das ursprünglich, nach Antrag der Generaldirektion, auf 30 Jahre verteilt beschlossen worden war, dessen Durchführung dann aber in der Folge unter wachsendem Druck der massgebenden Verhältnisse, nicht zuletzt der Herren Politiker, auf 15 Jahre



Entwurf Nr. 10. — Architekt A. von Senger-Zuberbühler in Zurzach. — Grundrisse 1 : 650 (Clichés „Bulletin technique“).

#### Conclusions.

Le Jury, envisageant qu'aucun des quatre projets retenus ne répond d'une façon satisfaisante aux exigences du problème de la reconstruction du Temple, considérant que les mérites de ces projets ne rachètent pas les sérieuses imperfections qu'ils présentent, constatant que les avantages et les défauts sont respectivement d'importance égale pour les quatre projets, pour ces motifs décide:

beschleunigt werden musste, wenigstens auf dem Papier. Für die mit der Durchführung beauftragten Fachleute bedeutete dieser Marschbefehl Anspannung aller Kräfte zwecks raschster Förderung der bezüglichen Arbeiten, selbst auf die Gefahr hin, da und dort

<sup>1)</sup> Die Bauherrschaft hat auf diesen zweiten Wettbewerb verzichtet und die Bearbeitung der Ausführungsentwürfe den Verfassern der Entwürfe Nr. 3 und 12 übertragen.

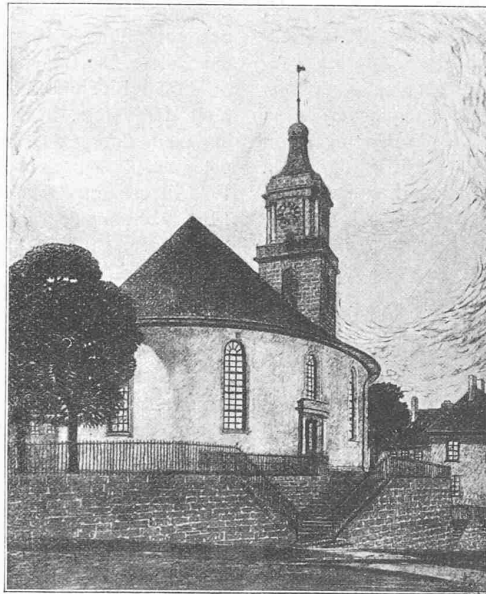
<sup>2)</sup> Band LXXII, Seite 74 und 92 (August/September 1918).

Provisorien in Kauf nehmen zu müssen. Als derartige „Notelektrifikation“ war z. B. schon im Spätjahr 1917 die *provisorische* Drehstrom-Elektrifizierung Brig-Sitten im Anschluss an den Simplontunnel-Betrieb in Angriff genommen worden.<sup>1)</sup> Die Entwicklung dieser Dinge ist zwar unsern Lesern bekannt, u. a. auch durch den Vortrag, den der technische Leiter der S. B. B.-Elektrifizierung, Ing. E. Huber-Stockar, zu Anfang 1919 im Bernischen und im Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein gehalten und in dem er das Problem nach technischer, wirtschaftlicher und sogar politischer Hinsicht gründlich erörterte.<sup>2)</sup>

Wenn wir heute an all dies erinnern, so geschieht es mit Rücksicht auf die durch eine Motion von Nat.-Rat R. Gelpke in der Bundesversammlung am 18. Januar d. J. hervorgerufene Diskussion. Der Motionär begehrt vom Bundesrat Auskunft „über die bisherigen Betriebsergebnisse im elektrischen Traktionsdienste auf der 90 km langen Gotthard-Bahnstrecke Erstfeld-Biasca, mit einer vergleichenden Gegenüberstellung der Zugsbeförderungskosten zwischen Elektrizität und Dampf“, auf Basis der Dienstkohlenpreise von 150, 110 und 70 Fr./t.— In der Begründung erhob Gelpke den allgemeinen Vorwurf, man habe die Elektrifizierung überstürzt; „man“ habe sich durch die versprochenen Vorteile der Elektrifizierung hypnotisieren lassen; die Beseitigung der Rauchplage werde nicht erreicht, weil am Gotthard aus-  
 hilfswise Dampflokomotiven verwendet werden; die behauptete raschere Zugfolge und -Förderung sei ein Märchen, u. dgl. Als Beleg dafür, dass die Arbeiten nicht mit genügend Ueberlegung erfolgen, verwies Gelpke auf die Tatsache, dass Brig-Sitten hinterher auf Einphasenbetrieb umgebaut werden müsse, dass am Gotthard die Kabel versagt hätten, usw.<sup>3)</sup>

Hierzu ist zu bemerken, dass die bemängelte Strecke Erstfeld-Biasca zur Zeit von Gelpkes Kritik erst während *fünf Wochen* elektrisch betrieben wurde; dass die Inangsetzung eines so umfangreichen und in vielen Teilen ganz neuartigen Werkes *selbstverständlich* eine Reihe von Ueberraschungen in sich bergen muss, dass aber anderseits die beteiligten Fachleute eher darüber ange-

begehrt hat, war sein gutes Recht. Er könnte sich sogar verdienstlich machen, wenn er der Verallgemeinerung verkehrstechnischer „Postulate“ und deren missbräuchlicher Verwendung in der politischen Arena, wie es gerade mit der Elektrifizierung der Fall war, entgegenzutreten würde. Der „man“, der sich durch technische Schlagworte hypnotisieren lässt, ist in den Ratsälen viel häufiger zu finden als unter den Technikern. Aber Herr Gelpke ist weder berufen noch berechtigt, das Elektrifizierungswerk in *technischer* Hinsicht vor der Bundesversammlung so zu diskreditieren, wie er es getan hat; dies besonders in Anbetracht seiner offensichtlich mangelhaften Information. Die zahlreichen für die Elektrifizierung der S. B. B. gewissenhaft und mit Erfolg tätigen Ingenieure und Techniker werden deshalb die Zurechtweisung des Herrn Nat.-Rat Gelpke durch den Chef des Eisenbahndepartements mit Genugtuung empfunden haben. Herr Bundesrat Haab entgegnete dem Motionär u. a., dass die Elektrifikation im ganzen überraschend *gut* gelungen sei, und fuhr dann fort: „Herr Gelpke ist bisweilen «schnell fertig mit dem Wort»; mir fällt es nicht ein, jetzt den Stab zu brechen über die Rheinschiffahrt, obschon die Tonne Kohle von Rotterdam bis Basel auf dem Rhein 10 bis 14 Fr. teurer kommt als auf der Eisenbahn.“ — *Die Redaktion.*

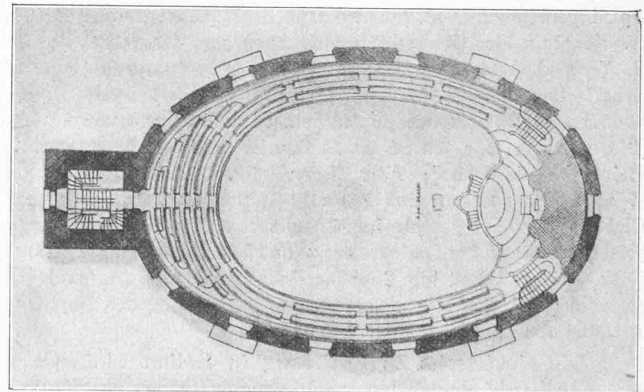
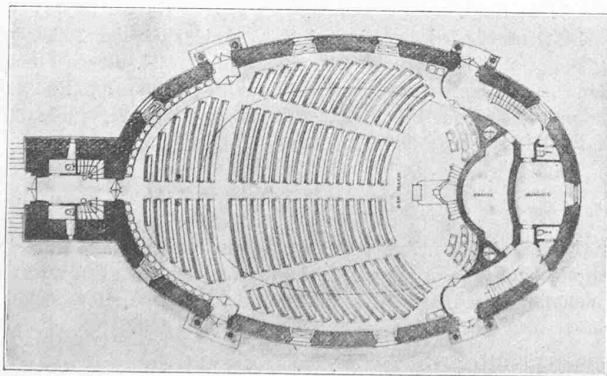


Entwurf Nr. 12. — Architekt Karl Indermühle in Bern.

† Alfred Schmid.

Alfred Schmid, de St-Gall, Ingénieur-constructeur, élève de l'Ecole Polytechnique de Zurich de 1872 à 1875, vient de mourir à Paris, à l'âge de 69 ans, en pleine activité, à la tête d'une entreprise importante de constructions métalliques et de bois, dont la prospérité est en grande partie le résultat de son travail et de son savoir-faire administratif.

Ce n'est pas sans une sincère émotion que le soussigné tient à tracer à cette place un résumé, forcément succinct, de l'activité de ce bon camarade de Zurich, avec lequel il avait continué des relations d'amitié unissant un petit groupe que le train de la vie avait dispersé aux quatre vents des cieux. Une dernière réunion de ce groupe eut lieu à l'Exposition Nationale à Berne en



Entwurf Nr. 12. — Architekt Karl Indermühle in Bern. — Grundrisse 1 : 550 (Clichés „Bulletin technique“).

nehm überrascht sind, wie bald man der Schwierigkeiten Herr werden konnte und noch Herr werden wird, auch bezüglich der Kabel. Der Hinweis des *Ingenieurs* Dr.-Ing. h. c. Gelpke hierauf sowie auf Brig-Sitten als einen technischen Misserfolg ist nach dem eingangs erwähnten wahren Sachverhalt einfach unbegreiflich.

Dass Gelpke die (übrigens selbstverständliche) Revision der wirtschaftlichen Rechnungsgrundlagen für die S. B. B.-Elektrifizierung

1914, et voilà que, dès lors, l'un de ses membres, Mantel, a eu à subir la tempête bolchéviste à Riga, en qualité de Consul Suisse, qu'un second, le Colonel v. Stürler, vient de mourir à la tête de la fabrique fédérale d'armes à Berne, et que le troisième, Schmid, disparaît à son tour.

Il me souvient du temps où, habitant tous deux un modeste logis aux Ternes, nous vîmes arriver à Paris un troisième membre du groupe, notre ami Ferdinand Schenk, de Worblaufen, qui venait faire son „Tour de France“ avant de se vouer à la fabrication des pompes à feu, pour laquelle son père désirait sa collaboration.

<sup>1)</sup> Band LXX, Seite 259 (1. Dezember 1917).

<sup>2)</sup> Nachzulesen in Band LXXII, Seiten 141 ff. (März-April 1919).

<sup>3)</sup> Vgl. „N. Z. Ztg.“ vom 18. Jan. (Nr. 87), „Baster Nachr.“ vom 19. Jan. (Nr. 27).