

Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1928

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **93/94 (1929)**

Heft 9

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-43405>

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.

AUS: DAS BÜRGERHAUS IM KANTON SOLOTHURN

Herausgegeben vom Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein. — Orell Füssli Verlag, Zürich und Leipzig.



Abb. 10. Brunnen in der Gurzelengasse. Um 1780.

der südlichen Abschlussmauer bei einem kunstreich geschmiedeten Gitter endigt und seine Fortsetzung in einer bis an die Aare sich hinziehenden Lindenallee erhält (Abb. 6), wodurch ein perspektivisch-malerischer Abschluss geschaffen ist. Das untere Bild auf Tafel 12 zeigt das weite Treppenhaus mit seinem „escalier à la française“, mit schwerer steinerne Balustrade.

SCHLOSS BLUMENSTEIN, in der heutigen Form erstes Viertel des XVIII. Jahrhunderts, der Kern älter. Auf Tafel 10 zeigen wir davon einen Wohnraum im ersten Stock.

WOHNHAUS ZETTER AN DER BIELSTRASSE (Tafel 11). Erste Hälfte des XVIII. Jahrhunderts erbaut, Ausstattung jünger. Der Grundriss des Hauses geht auf französisches Vorbild zurück; der Architekt ist unbekannt. Die sehr originell und wirkungsvoll angeordnete steinerne Treppe mit massivem eichenem Geländer und gevierten, fein profilierten Balustern nimmt gleich rechts beim Haupteingang ihren Anfang und wirkt im ersten Stock geradezu monumental. Hier dient das Treppenhaus gleichsam als Vorsaal zu den äusserst geschmackvollen Salons im Régencestil. Die Wandvertäferung in getöntem Weiss, die Dessus de porte mit ihren Malereien französischer Schule, die vier Jahreszeiten darstellend, und die hohen Spiegel zwischen den Fenstern verleihen diesen Räumen einen vornehmen Charakter, der durch gepolsterte Sessel im Stil der Zeit vervollständigt wird. Wir haben hier eines der wenigen Patrizierhäuser, die sich ohne Veränderung bis auf unsere Zeit erhalten haben.

*

Solothurn besitzt elf Brunnen, meist mit monolithischen Schalen. Der älteste datiert von 1543. Für die Aufstellung von Brunnen und Denkmälern auf engen Plätzen ist Solothurn eine wahre Hochschule. Manche der Solothurner Brunnen prangen schon seit ihrer Errichtung im XVI. Jahrhundert in reichem Farbenschmuck.

Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1928.

Dem Bericht des Schweiz. Post- und Eisenbahndepartement (Eisenbahnabteilung) über seine Geschäftsführung im Jahre 1928 entnehmen wir Übungsgemäss die folgenden, für unsern Leserkreis Interesse bietenden Angaben. Soweit sie die Bahn- und Bahnhofbauten auf dem Netze der Schweizerischen Bundesbahnen betreffen, sind sie in ergänzender Weise aus dem Geschäftsbericht der S. B. B. zusammengestellt.

I. Allgemeines.

Organisation und Personal.

Beim Sekretariat des Departements trat auf 1. August 1928 nach 30jährigem Dienste der Sekretär-Adjunkt Dr. Charles Hornstein in den Ruhestand. Seine Stelle ist bis auf weiteres nicht wieder besetzt, dagegen ist ein Sekretär französischer Zunge provisorisch angestellt worden. Am 26. November starb nach mehrmonatigem Krankenlager im Alter von 52 Jahren Dr. Robert Baumberger, Vizedirektor der Eisenbahnabteilung.

Gesetze, Verordnungen, Postulate.

Die Bearbeitung der Entwürfe zu einem neuen Bundesgesetz über den Transport auf Eisenbahnen und Schiffen, sowie zu einem neuen Transportreglement konnte noch nicht zu Ende geführt werden.

Der Entwurf einer revidierten Verordnung betreffend Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen vom 10. März 1906 konnte im Benehmen mit den Bahnverwaltungen so weit bereinigt werden, dass die Vorschriften im Mai 1929 in Kraft gesetzt werden konnten.¹⁾

Die Vorschläge des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins und der Obertelegraphendirektion betreffend die Revision der Vorschriften über elektrische Anlagen vom 14. Februar 1908 sind dem Eisenbahndepartement gegen Ende des Berichtsjahres zugestellt worden; sie sollen nunmehr noch der eidgenössischen Kommission für elektrische Anlagen zur Begutachtung unterbreitet und nachher möglichst bald in Kraft gesetzt werden.

¹⁾ Ein bezüglicher Bericht ist in Vorbereitung.

AUS: DAS BÜRGERHAUS IM KANTON SOLOTHURN

Herausgegeben vom Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein. — Orell Füssli Verlag, Zürich und Leipzig.



Abb. 11. Brunnen in der St. Urbangasse, Solothurn. Um 1792.

Die zunehmende Zahl von Gefährdungen und Unfällen bei den Niveaureuzungen zwischen Bahnlinien und Strassenzügen hat das Eisenbahndepartement veranlasst, im Benehmen mit den Kantonsbehörden und den Verkehrsinteressenten einen Entwurf zu einer Verordnung betreffend den Abschluss und die Signalisierung der Niveaureuzungen der Eisenbahnen mit öffentlichen Strassen und Wegen aufzustellen; die Inkraftsetzung dieser Vorschriften hat ebenfalls im Mai 1929 erfolgen können (vergl. Bd. 93, S. 288.)

Die von den Bundesbahnen beschlossene Ausrüstung ihres Güterwagenparkes mit einer durchgehenden Bremse machte ferner die Aufstellung eines Verordnungsentwurfes betreffend die Einführung der durchgehenden Güterzugsbremse bei den Bundesbahnen und den normalspurigen Privatbahnen notwendig (vergl. Bd. 93, S. 273).

Im weitem ist auch eine Revision der Verordnungen betreffend Festsetzung der Maximalgeschwindigkeit der Bahnzüge der Schweiz. Hauptbahnen vom 17. Juli 1912, betreffend Berechnung und Untersuchung der eisernen Brücken und Hochbauten der der Aufsicht des Bundes unterstellten Transportanstalten vom 7. Juni 1913, betreffend die Eisenbetonbauten der der Aufsicht des Bundes unterstellten Transportanstalten vom 26. November 1915 und betreffend die Begrenzung des lichten Raumes und der Fahrzeuge der Normalspurbahnen vom 18. März 1916 an die Hand genommen worden.

Verwaltung der Bundesbahnen.

Weder bei der Generaldirektion noch bei den Kreisdirektionen sind Aenderungen aufgetreten.

Internationale Verhältnisse.

Ein erster Entwurf zu einem neuen internationalen Schifffahrtsübereinkommen für den Genfersee ist den beteiligten Kantonsbehörden zur Begutachtung unterbreitet worden. Ebenso wurde mit den Arbeiten für die Gesamtrevision der internationalen Schifffahrts- und Hafenordnung für Bodensee, Untersee und Rhein begonnen.

Mit den Staaten, die den Vereinbarungen betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen beigetreten sind, wurden Verhandlungen gepflogen über die Bedingungen, denen eine durchgehende

Güterzugsbremse im internationalen Eisenbahnverkehr zu genügen hat, wie auch über die Zulassung der einzelnen Bremsbauarten.

Am 1. Oktober sind die neuen internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr und über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr in Kraft getreten. Während sich das Frachtübereinkommen im wesentlichen auf den Grundsätzen des bisherigen Staatsvertrages aufbaut, bildet das Uebereinkommen über den Personen- und Gepäckverkehr die erste internationale Vereinbarung dieser Art. Die beiden Uebereinkommen werden nunmehr im Verkehr zwischen allen Vertragstaaten angewendet.

Die internationale Simplondelegation trat, wie üblich, zu zwei der Behandlung von Fahrplan-, Tarif- und Rechnungsfragen gewidmeten Sitzungen zusammen.

II. Rechtliche Verhältnisse.

Konzessionswesen.

Eisenbahnkonzessionen. Im Berichtsjahr sind zwei Konzessionen für neue Standseilbahnen erteilt worden: Adelboden-Tschentenegg und Chantarella-Corviglia. Neu eingegangen sind Konzessionsgesuche für Standseilbahnen Davos-Wasserscheide, Arosa-Tschuggen, Schwyz-Stoos. In allen drei Fällen konnte die Behandlung noch nicht zum Abschluss gebracht werden; das nämliche ist von vier ältern Gesuchen zu sagen.

Von zwei bereits zu Ende des Vorjahres anhängigen und drei im Laufe des Berichtsjahres eingegangenen Gesuchen um Ausdehnung von bestehenden Konzessionen auf neue Linien wurde eines (Visp-Brig) in zustimmendem Sinne erledigt. Ein neu eingegangenes und zwei vom Vorjahr übertragene Gesuche um Aenderung von Konzessionen konnten wegen fehlender Voraussetzungen nicht erledigt werden. Fünf Gesuchen um Fristverlängerung wurde entsprochen.

Die durch Bundesbeschluss vom 20. Dezember 1923 erteilte neue Konzession für eine elektrische Drahtseilbahn von Orsières nach Champex ist infolge unbenützten Ablaufes der für die Einreichung der vorschriftgemässen technischen und finanziellen Vorlagen festgesetzten fünfjährigen Frist erloschen.

Schiffahrtskonzessionen. Von sieben Gesuchen, von denen vier aus dem Vorjahre stammen, konnten fünf durch Konzessionserteilung erledigt werden.

Konzessionen für Aufzüge und Luftseilbahnen. Das aus dem Jahre 1926 stammende Konzessionsgesuch der Stadt Bern für einen Schraubenaufzug Bärengraben-Obstberg (Schlosshalde) konnte auch im Berichtsjahr nicht abschliessend behandelt werden. Das gleiche gilt von dem im Vorjahr eingereichten Gesuch für eine Luftseilbahn Kräzeren-Säntis. Neu eingegangen ist ein noch in Behandlung stehendes Gesuch um Konzessionierung einer Luftseilbahn von Davos-Wolfgang nach Parsenn.

Unterstützung für die Einführung des elektrischen Betriebes.

Die Weiterbehandlung eines der beiden schon im Vorjahr anhängigen Gesuche blieb auf Wunsch der Unternehmung neuerdings eingestellt. Das andere konnte kurz nach Jahresschluss an die Expertenkommission gewiesen werden. Neue Gesuche sind nicht eingegangen.

III. Technische Kontrolle.

Der Kontrolle des Eisenbahndepartements waren unterstellt:		
	im Jahre	1928 1927
Eisenbahnunternehmungen	208	207
Schiffahrtsunternehmungen (inkl. Betrieb der S.B.B. auf dem Bodensee)	18	18
Aufzüge, Luftseil- und geleislose Bahnen	3	5
	229	230

Die Aenderungen gegenüber dem Vorjahre ergeben sich aus der Konzessionierung der Standseilbahn Chantarella-Corviglia und dem Verzicht der Unternehmungen des Aufzuges Flon-Grand-Pont in Lausanne und des Wetterhornaufzuges auf die Erneuerung der abgelaufenen Konzession.

IV. Bahnbau.

Bahnlinien im Bau.

Im Berichtsjahr wurden zwei neue Linien in Betrieb genommen: die Strecke Mutschellenstrasse-Nidelbadstrasse der Städtischen Strassenbahn Zürich mit 0,690 km, und die Drahtseilbahn Chantarella-Corviglia mit 1,652 km Länge.

Ausbau betriebener Linien.

Vollendet wurden an grösseren Arbeiten die Instandstellung von vier Tunneln auf der Strecke Neuenburg—La Chaux-de-Fonds im Hinblick auf die spätere Elektrifikation dieser Strecke, ferner die Erstellung von zwei Unterführungen als Ersatz für drei Niveau-Übergänge zwischen Bellinzona und Giubiasco, und von einer Unterführung als Ersatz für einen Niveau-Übergang in Dietikon. In Ausführung waren auf Jahresende an wichtigeren Bauten die zweiten Geleise zwischen Rothenburg und Emmenbrücke, sowie zwischen Gossau und Flawil.

Bahnhöfe und Stationen.

Zu Ende geführt wurde die Erweiterung der Bahnhöfe Nyon, Freiburg, Delsberg, Ziegelbrücke, Chur und Winterthur, sowie der Station Heerbrugg. Zwei neue Haltestellen wurden eröffnet. In Ausführung begriffen waren zu Jahresende der Umbau und die Erweiterung der Bahnhöfe Genf, Neuenburg, Chiasso, Burgdorf, Zürich-Hauptbahnhof und Zürich-Wollishofen, sowie der neue Basler Rangierbahnhof auf dem Muttenzerfeld.

Verstärkung und Umbau von Brücken.

Im Berichtsjahr wurde vollendet: die neue Brücke über den Linthkanal bei Ziegelbrücke, der Ersatz der hölzernen Brücke über den Rhein bei Ragaz durch eine eiserne. Noch im Bau begriffen waren an grösseren Arbeiten der Umbau der Aarebrücke bei Brugg.

Einführung des elektrischen Betriebes.

Die Elektrifikation der Schweizerischen Bundesbahnen ist im Laufe des Jahres 1928 auf die Strecke Sargans-Chur (76 km), Winterthur-Romanshorn-Rorschach (71 km), Zollikofen-Biel (26 km), Lengnau-Delsberg (24 km) und Oerlikon-Schaffhausen (42 km) ausgedehnt worden. Damit ist die erste Elektrifikationsetappe (1666 km) zum Abschluss gebracht worden. Der elektrische Betrieb der S.B.B. erstreckt sich nunmehr auf 58,1% ihres Gesamtnetzes und 98,5% der doppelspurigen Linien. Von der Gesamtförderung der S.B.B. entfallen ungefähr 85% auf den elektrischen Betrieb.

Von den Privatbahnen ist im Berichtsjahr die Elektrifizierung der Bern-Neuenburg-Bahn und der Strecke Münster-Lengnau der Berner Alpenbahngesellschaft vollendet worden. Die Visp-Zermatt-

Bahn hat den Uebergang zum elektrischen Betrieb beschlossen (Anfang August 1929 war die Aenderung vollzogen).

Das Kraftwerk Barberine der S. B. B. ist durch die Montage einer zweiten Druckleitung und die Aufstellung einer vierten Maschinengruppe erweitert worden. Zudem wurde das Nebenkraftwerk Trient in Betrieb genommen, das vom Kraftwerk Barberine aus bedient wird.

Von **Uebertragungsleitungen** sind die 66 kV Leitung Seebach-Grüze und die dritte Schleife Chätelard-Vernayaz neu erstellt worden. Ferner erfolgte der Umbau der dritten Schleife der 66 kV Leitung Vernayaz-Puidoux auf 132 kV.

Neu in Betrieb genommen wurden das **Unterwerk** Grüze zur Speisung der Strecke Winterthur-Romanshorn-Rorschach, sowie der zweite Ausbau des Unterwerks Seebach zur Speisung der Strecke Oerlikon-Schaffhausen.

Ueber die bisher für die Elektrifikation der S. B. B. von 1907 bis Ende 1928 gemachten **Bauausgaben** gibt die folgende Zusammenstellung Aufschluss, von der 50 Millionen Fr. Bundesbeitrag für die Beschleunigung der Elektrifikation abzuziehen sind.

Planaufnahmen, Projektierungsarbeiten	5 477 646 Fr.
Erwerbung von Wasserkraften	5 082 913 „
Kraftwerke	148 186 268 „
Uebertragungsleitungen	38 791 423 „
Unterwerke	40 599 394 „
Fahrleitungen	116 300 106 „
Herstellung des Lichttraumprofils	15 419 628 „
Schwachstromanlagen	72 698 545 „
Lokomotivremisen und Werkstätten	10 122 512 „
	452 678 435 Fr.

(Ende 1927: 435 812 257 Fr.)

Dazu kommt die Anschaffung von elektrischen

Lokomotiven (392, wovon 27 im Bau)	222 732 837 Fr.
Motorwagen (55 Stück)	16 122 864 Fr.
	(Schluss folgt.)

Eidgenössische Technische Hochschule.

Statistische Uebersicht für das Studienjahr 1928/29.

Abteilung	Zahl der Studierenden							Total
	1. Kurs	2. Kurs	3. Kurs	4. Kurs	Dipl. Sem.	Höh. Sem.		
I. Architektenschule	31	33	29	20	1	—	114	
II. Ingenieurschule	36	51	40	37	37	—	201	
III. Maschineningenieur- u. Elektroing.-Schule	141	166	144	139	47	3	640	
IV. Chemische Schule	46	36	34	34	12	36	198	
V. Pharmazeut. Schule	39	22	20	—	—	3	84	
VI. Forstschule	10	8	6	4	—	1	29	
VII. Landwirtsch. Schule	19	30	33	—	4	16	102	
VIII. Kulturingenieurschule	13	13	7	3	—	—	36	
IX. Schule für Fachlehrer in Mathemat. u. Physik	7	8	6	6	3	5	35	
X. Schule für Fachlehrer in Naturwiss'schaften	5	4	10	8	1	9	37	
XI. Militärwissenschaftliche Abteilung	—	10	—	—	—	—	10	
Total	347	381	329	251	105	73	1486	

Von diesen 1486 Studierenden waren 148 beurlaubt, und zwar 57 für das ganze Studienjahr und 91 für ein einzelnes Semester.

Von den Studierenden waren:	an der Abteilung											Total
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	
Schweizer	97	139	402	107	80	28	82	35	28	30	10	1038
Ausländer	17	62	238	91	4	1	20	1	7	7	—	448
Total	114	201	640	198	84	29	102	36	35	37	10	1486
davon Damen	6	—	2	3	29	—	—	—	4	2	—	—
1927/28	103	199	635	162	79	30	98	32	29	25	12	1404

Die 448 Ausländer (im Vorjahr 388, allerdings ohne die in der diesjährigen Statistik zum ersten Mal inbegriffenen Fachhörer höherer Semester, d. h. Doktoranden oder einen akademischen Grad bereits besitzenden Studierenden, die weiteren selbständigen wissen-