Ziegler, Otto

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **65 (1947)**

Heft 42

PDF erstellt am: **28.03.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

1800 km einspurig; die Prozentziffer der ersteren ist also innert vierzig Jahren um das Doppelte, von 19 auf jetzt 38 % gestiegen.

Leider hat sich herausgestellt, dass die Kosten des nachträglichen doppelspurigen Ausbaues ganz ungewöhnlich hohe gewesen sind. Ein gleichzeitiger oder baldiger Ausbau wäre wohl billiger zu stehen gekommen, er hätte das Baukapital vielleicht erhöht, den Betrieb aber erleichtert und spätere sehr kostspielige Umbauten vermieden. Auf einzelnen Strecken ist der Bau der zweiten Spur sogar wesentlich teurer gewesen als der ursprüngliche Neubau der ersten Spur! (Brunnen-Flüelen, Basler Verbindungsbahn.) Dass die SBB in ihren Bemühungen trotzdem nie nachgelassen haben, ist umso höher anzuschlagen.

Schliesslich sei noch der gegenteilige Fall registriert: die nachträgliche Aufhebung einer bereits jahrelang bestehenden Doppelspur. Die 1877 eröffnete 6 km lange Linie Otelfingen-Wettingen ist fast fünf Jahre hindurch zweispurig betrieben, dann aber nach dem Zusammenbruch der Nationalbahn auf eine Spur beschränkt worden. Im Jahr 1938 haben die SBB das zweite Gleis auf der alten Hauensteinlinie abgebrochen. Ueber die Zweckmässigkeit einer solchen Massnahme gehen die Ansichten auseinander. Sicher ist jedenfalls, dass in finanzieller Hinsicht eine «Rentabilität» sich erst nach Jahren einstellen kann, wenn das in doppelter Arbeitsleistung verausgabte Kapital amortisiert sein wird.

Wir haben uns im Vorstehenden auf die SBB beschränkt, weil Doppelspuren ausserhalb des Staatsbahnnetzes eine grosse Seltenheit sind. Das kommt vor allem daher, dass die Privatbahnen heute im allgemeinen nur Nebenstrecken zu betreuen haben. Ausnahmen bestätigen die Regel (BLS).

2. Betrieb der Doppelspuren in der Schweiz

In einer kleinen Studie «Warum wird in der Schweiz links gefahren?» untersucht Bibliothekar Ernst Mathys im «SBB-Nachrichtenblatt» vom Dezember 1940 diese Frage, um festzustellen, dass das Linksfahren in der Schweiz von England übernommen worden ist. Wie freilich das Heimatland der Eisenbahnen zum Linksfahren gekommen ist, kann heute mit Bestimmtheit niemand mehr sagen. Wir möchten glauben, dass man in England die Strassenordnung auf die Eisenbahn übertragen hat, da auf der Strasse in England schon damals links gefahren wurde. Das Linksfahren ist in der Mehrzahl der Eisenbahnländer üblich. Doch hat es öfters Wechsel gegeben, und einige Länder (z. B. Oesterreich) sind von der einen zur andern Betriebsweise übergegangen. Um die Jahrhundertwende entspannen sich darüber auch in der Schweiz langwierige Debatten, als einzelne Fachleute und Organisationen für das Rechtsfahren eintraten, und die SBB stellten daraufhin einen genauen Plan mit Kostenanschlag (2,5 Millionen Franken) des Uebergangs zum Rechtsfahren auf. Doch schuf die damals beginnende Elektrifikation eine andere Situation, indem der Haupteinwand gegen das Linksfahren — schlechte Uebersicht der Linie vom rechts befindlichen Führerstand der Dampflokomotive aus — damit weggefallen war.

Und doch kann auch hierüber der Historiker dem Eisenbahner eine interessante Geschichte erzählen. Auf der alten Hauensteinlinie ist von 1857 an rechts gefahren worden! Bekanntlich schmiegt sich die alte Hauensteinlinie oberhalb Sissach eng an die östliche Berglehne des schmalen Homburger Tales an. Da man nun eine Talfahrt auf dem äusseren Gleis dem steilen Hang entlang für zu gefährlich hielt und das auf der Bergseite gelegene Gleis grössere Sicherheit versprach, wurde das Rechtsfahren allgemein dekretiert. Und dabei ist es fast vierzig Jahre lang auf dieser Strecke geblieben; erst im Jahr 1895 schloss sich die SCB hier dem von der NOB begründeten Linksfahren an (vgl. C. Barbey, Les locomotives suisses, Genève 1896, Seite 6). Seither wird auf den Schweizer Bahnen generell links gefahren.

Eine Sonderstellung nimmt die im Kanton Schaffhausen gelegene, 1863 eröffnete zweispurige Teilstrecke Beringen-Schaffhausen der badischen Staatsbahnlinie Basel-Waldshut-Schaffhausen-Konstanz ein. Sie wurde als einziges Teilstück der 144 km langen Linie alsbald (1865) zweigleisig ausgebaut, weil auf dieser knapp 7 km langen Teilstrecke «wegen der starken Steigung der Bahn immer eine Vorspannmaschine mitgenommen und dann wieder zurückgeführt werden muss», wie es in den Erläuterungen zum Baubudget hiess. Entsprechend den damaligen Fahrdienstvorschriften der badischen Staatsbahn wurde links gefahren. Als die Verwaltung dann 1888 — wohl unter preussischem Druck — zum Rechtsfahren überging, nahm sie die beiden Strecken Beringen-Schaffhausen und Singen-Radolfzell (seit 1875 doppelspurig) von der neuen Anordnung ausdrücklich aus und beliess es hier beim Linksfahren. Es ist heute, nach fast sechzig Jahren, schlechterdings unmöglich, den Gründen für diese Ausnahmestellung nachzugehen, und ebenso leider unmöglich, den Termin ihrer späteren Korrektur ausfindig zu machen. Der Uebergang zum Rechtsfahren auf der Strecke Beringen-Schaffhausen dürfte spätestens um die Jahrhundertwende erfolgt sein. Als dann im Jahre 1907 die anschliessende, rd. 20 km lange Strecke Schaffhausen-Singen zweispurig ausgebaut wurde, war das Rechtsfahren hier eine platte Selbstverständlichkeit. Seither ist also die zweispurige Strecke Beringen-Schaffhausen-Thayngen-Singen die einzige Eisenbahn in der Schweiz, auf der rechts gefahren wird.

NEKROLOGE

† **Julius Bühler,** Architekt, geboren am 27. März 1887 in Töss bei Winterthur, ist am 11. September 1947 in Winterthur gestorben. Seine Studien hatte er in Paris genossen, wo er sich hauptsächlich künstlerischen Aufgaben zuwandte. Nach Ergänzung seiner Kenntnisse an deutschen technischen Hochschulen übernahm er in Berlin ein Architekturbureau, das ihm erlaubte, bedeutende Fabrikbauten und Geschäftshäuser auszuführen, z. T. gemeinsam mit seinem Freund Arch. O. R. Salvisberg. 1932 kehrte Bühler in seine Vaterstadt zurück, um hier seine reiche, im Ausland erworbene Erfahrung mit Erfolg anzuwenden. Er hat in Winterthur und Umgebung, sowie im Rheintal eine Anzahl von Hochbauten projektiert und ausgeführt, die alle den Stempel der Zweckmässigkeit und des sorgfältigen Studiums tragen. Besonders sei erwähnt: der Wiederaufbau des vor zehn Jahren abgebrannten Stadt-Theaters und Casinogebäudes als Gemeinschaftsausführung mit einem andern Architekten, dann die Renovation der Hauptpost Winterthur und das Projekt für den Umbau des Hauptbahnhofes dieser Stadt. Th. Güdel

† **Otto Ziegler,** Ingenieur S. I. A. in Basel, geboren am 13. Juli 1880, ist am 10. Oktober gestorben.

WETTBEWERBE

Bemalung des Erdgeschoss-Saales im Muraltengut in Zürich. Teilnahmeberechtigt sind im Kanton Zürich verbürgerte oder seit mindestens dem 1. Juni 1946 niedergelassene, sowie sechs eingeladene Künstler. Einzureichen ist ein Gesamtentwurf und ein Teilstück in Ausführungsgrösse von rd. 2 m². Ablieferungstermin 31. Mai 1948. Für drei bis vier Preise und allfällige Ankäufe stehen 9000 Fr. zur Verfügung. Fachleute im Preisgericht: Stadtrat H. Oetiker, Stadtbaumeister A. H. Steiner, die Kunstmaler P. Bodmer, W. Clénin, E. Morgenthaler und F. Pauli. Die Unterlagen können gegen 10 Fr. Hinterlage bezogen werden auf der Kanzlei des Städtischen Hochbauamtes.

MITTEILUNGEN

Die erste Schiffsgasturbine in England. Ende August 1947 sind in Portsmouth mit dem Drei-Schrauben-Kanonenboot M.G.B. 2009 der englischen Marine Versuchsfahrten mit Gasturbinenantrieb durchgeführt worden, über die in «The Engineer» vom 5., 12. und 19. Sept., sowie in «Engineering» vom 19. Sept. ausführlich berichtet wird. Das genannte Boot wurde ursprünglich mit drei Packard-Dieselmotoren von je 1250 PS über Reduktionsgetriebe angetrieben. Der mittlere Motor ist nun durch eine Gasturbine von Metropolitan-Vickers von 2500 PS ersetzt worden, die nur bei forcierter Fahrt eingesetzt werden soll. Das einfache offene Arbeitsverfahren ohne Wärmeaustauscher und mit kleinem Druckverhältnis (von 1 : 3,6) ergibt hohe Leistung und rasche Belastungsfähigkeit bei kleinem Gewicht und geringem Raumbedarf. Bei dem nur kurzzeitigen Betrieb kann der sich hierbei einstellende hohe Treibstoffverbrauch in Kauf genommen werden. Der Maschinensatz besteht aus einem neunstufigen Achsialkompressor, dessen Rotor, Schaufeln und Gehäuse aus einer Aluminiumlegierung hergestellt sind und der von einer zweistufigen H.-D.-Gasturbine angetrieben wird, während die unmittelbar anschliessende vierstufige N.-D.-Gasturbine über