

# Das Eidg. Post- und Eisenbahndepartement im Jahre 1949: Auszug aus dem Geschäftsbericht

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **68 (1950)**

Heft 35

PDF erstellt am: **25.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-58068>

## **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.

## Das Eidg. Post- und Eisenbahndepartement im Jahre 1949

DK 351.81 (494)

### Auszug aus dem Geschäftsbericht

#### Allgemeines

Die gemeinsam durch den Bund, die SBB und den Kanton Genf erstellte Normalspurbahnstrecke Genf-Cornavin-La Praille ist dem Betrieb übergeben worden. Damit ist die erste Etappe der Genfer Verbindungsbahn vollendet.

Das Departement hat eine Kommission für die Koordination des Verkehrs ins Leben gerufen, die den Zweck hat, den Departementschef zu beraten, wie die Verkehrspolitik der technischen Entwicklung und den Bedürfnissen der Volkswirtschaft anzupassen ist, welche Koordinationsmassnahmen gestützt auf das geltende Recht getroffen werden können und welche rechtlichen Grundlagen für eine bessere Koordination sämtlicher Transportarten allenfalls notwendig sind. Die Abteilung hatte sich wiederholt mit Koordinationsaufgaben lokalen und regionalen Charakters zu befassen (Schiffsverkehr auf dem Luganer See, Battellieri und Carunternehmer von Lugano). Für das Siedlungsgebiet von Zürich wird gegenwärtig die Frage einer Zusammenarbeit der öffentlichen Verkehrsmittel einschliesslich einer allenfalls zu erstellenden Untergrundbahn geprüft. Die Vorarbeiten für ein Luftseilbahn- und Skiliftkonkordat wurden weitergeführt.

**Konzessionen.** Der Kanton Basel-Landschaft erhielt eine Konzession für die Güterbahn von den Rheinhäfen Au/Birsfelden nach dem Rangierbahnhof der SBB in Muttenz. Infolge Abweisung des Gesuches der Bodensee-Toggenburg-Bahn um nochmalige Verlängerung der Fristen ist die Konzession für Bau und Betrieb einer normalspurigen Eisenbahnlinie von Nesslau nach Wildhaus dahingefallen. La Chaux-de-Fonds beabsichtigt, das gesamte Tramnetz durch ein grösseres Trolleybusnetz zu ersetzen, wofür die Konzession erteilt wurde. Es wurden Konzessionen erteilt für eine Luftseilbahn von Raron nach Unterbäch und von Rhäzüns nach Feldis. Die beiden Konzessionen für Chur-Brambrüesch und Kandersteg-Stock sind wegen unbenützten Ablaufs konzessionsmässiger Fristen dahingefallen. Für Kandersteg-Stock wurde nachträglich ein

neues Gesuch gestellt. Ein neues Gesuch ging ferner ein für eine Luftseilbahn Nussbaumbrücke-Betten-Bettmeralp. Sehr viel Arbeit verursachten die Sesselbahnkonzessionsgesuche. Die zur Begutachtung von umstrittenen Fällen eingesetzte Bergbahnkommission hat keine leichte Aufgabe. Aus früheren Jahren wurde das Gesuch von Adelboden durch Konzessionierung und dasjenige vom Hasliberg durch Rückzug erledigt. Neu sind 10 Gesuche eingelangt, und zwar für Amden, Churwalden, Les Diablerets, Flumserberge, Unterseen-Beatenberg, Kriens (2 Gesuche), Weissenstein (Solothurn), Unterbäch (Wallis) und Wildhaus. Daneben sind für die Gegend der Flumserberge 3 neue Gesuche in Aussicht gestellt. Von den neuen Gesuchen wurde dasjenige von Wildhaus (Ersatz für eine Schlittenseilbahn) gutgeheissen und dasjenige von Unterseen wegen drohender Konkurrenzierung anderer öffentlicher Verkehrsmittel abgewiesen.

Es wurde nur ein Finanzausweis genehmigt, dafür musste in vielen Fällen die Frist zur Vorlegung verlängert werden. Daraus ist ersichtlich, dass sich die Initianten von Luftseilbahn- und Sesselbahnkonzessionsgesuchen oft grosse Illusionen über die Verwirklichung ihrer Projekte machen.

#### Amt für Verkehr

Das «Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe» in Genf widmete sich vor allem den Fragen der Verkehrs-koordination, der Beförderung leichtverderblicher Güter, wie auch der Neugestaltung der nicht-staatlichen internationalen Eisenbahnorganisationen. Die Vereinbarung über die freie Durchfahrt im internationalen Strassenverkehr wurde bis Ende 1950 verlängert. Die Studien betreffend die Vereinheitlichung der auf den Frachtvertrag im Strassenverkehr bezüglichen Bestimmungen und die Einführung eines internationalen Frachtbriefes für Transporte mit Strassenfahrzeugen wurden fortgesetzt. (Forts. folgt)

## Das Primarschulhaus Felsberg in Luzern

Architekten EMIL JAUCH und ERWIN BÜRGI, Luzern

DK 727.1 (494.27)

Hierzu Tafeln 47/50

Das Schulhaus Felsberg (SBZ 1944, Bd. 124, S. 182\*), das in den Jahren 1946 bis 1948 in drei Etappen gebaut wurde, nimmt unter den vielen in der Nachkriegszeit gebauten Schulhäusern eine Sonderstellung ein. Es weicht stark von den herkömmlichen Lösungen ab und stellt den Typ des Pavillonbaues dar, bei dem die einzelnen Pavillons lose aneinander gereiht und sowohl in horizontaler als auch in vertikaler Richtung gestaffelt wurden, damit sie sich dem Gelände anschmiegen. Die Unterrichtsräume weisen Süd- und Südwestlage auf; sie sind gegen die schöne, zusammenhängende Parkfläche hin orientiert. Je vier der insgesamt zwölf Klassenzimmer sind zu Einheiten zusammengefasst, deren geräumige, nach Süden offene Pausenhallen sich auf Erdgeschosshöhe unter den Schulzimmern befinden. Die Rückseite dieses Geschosses wird von den Spezialräumen (Schulküche, Handfertigkeitzimmer und Lehrwerkstätten) gebildet. Am westlichen Ende befindet sich der Kindergarten, am östlichen der Singsaal, und in der südöstlichen Ecke des Grundstückes liegt die freistehende Turnhalle. Diese vermittelt die vorhandenen Niveauunterschiede und lässt mit ihrem vorgelagerten Spielplatz den Blick auf Stadt, See und Berge frei. Die glückliche Anpassung an das schwierige Gelände ergab auch eine wirtschaftlich günstige Lösung, weil grosse Terrainverschiebungen vermieden werden konnten. Die topographischen Gegebenheiten des nach Südwesten stark abfallenden Hanges verursachte den Wettbewerbsteilnehmern seinerzeit etliche Schwierigkeiten, und es ist dem damals tagenden Preisgericht hoch anzurechnen, dass es eine Lösung mit dem ersten Preise auszeichnete und zur Ausführung empfahl, die sich nicht an das Schema der unbedingten Südost-Orientierung hielt, sondern die Eigenart des Geländes vorteilhaft auszunutzen verstand. Die ausführenden Architekten Emil Jauch (Träger des 1. Preises) und

Erwin Bürgi (Träger des 2. Preises), die sich für den Bau der Anlage zusammenschlossen, verstanden es in der Folge, die Grundidee, wie sie im erstprämiierten Projekt niedergelegt war, folgerichtig weiter zu entwickeln. Das fertige Schulhaus zeichnet sich durch geringe Verkehrsflächen aus; das Wegfallen von eigentlichen Treppenhäusern und das Fehlen raumverschwendender Korridore im Erdgeschoss sind seine Merkmale. Die verschiedenen Altersstufen der Schüler können, da sie in kurzen Gebäudetrakten getrennt untergebracht sind, differenziert behandelt werden, weil auch für den Pausenbetrieb separate Spielflächen und Pausenhallen vorhanden sind.

Die horizontale Verbindung im Gebäude, die allerdings über drei Treppenläufe und die offenen Pausenhallen führt, ist nur im Erdgeschoss möglich, da die Obergeschosse der einzelnen Klassentrakte an die geschlossenen Pausenhallen angegliedert wurden. Diese Anordnung verhindert den durchgehenden Verkehr in den Korridoren vor den Schulzimmern. Die Spezialräume sind teilweise von den geschlossenen Pausenhallen, teilweise von den Vorplätzen vor dem Lehrer- und dem Hausvorstandszimmer zugänglich. Diese Vorplätze dienen gleichzeitig als Windfänge, die zwischen die offenen und geschlossenen Pausenhallen eingeschaltet sind. Der Kindergarten und der Singsaal erhielten separate Eingänge und Vorplätze, damit sie völlig unabhängig von der übrigen Anlage benützt werden können. Das gleiche gilt natürlich auch von der alleinstehenden Turnhalle, die wie der Singsaal abends von den Vereinen beansprucht wird. Sämtliche Eingänge sind vom Erkerfenster der Abwartwohnung aus zu überwachen.

Durch die starke Gliederung des langgestreckten Gebäudes wird der dem Kind angepasste Masstab gut getroffen. Man