

Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1911

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **59/60 (1912)**

Heft 23

PDF erstellt am: **18.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-29996>

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.

Neues Aufnahmegebäude des Bahnhofs der S. B. B. in Lausanne.

Endgültiger, in Ausführung begriffener Entwurf der Architekten *Tailens & Dubois* und *Monod & Laverrière* in Lausanne.



Gesamtansicht gegen den Bahnhofplatz. — Masstab 1:1200.

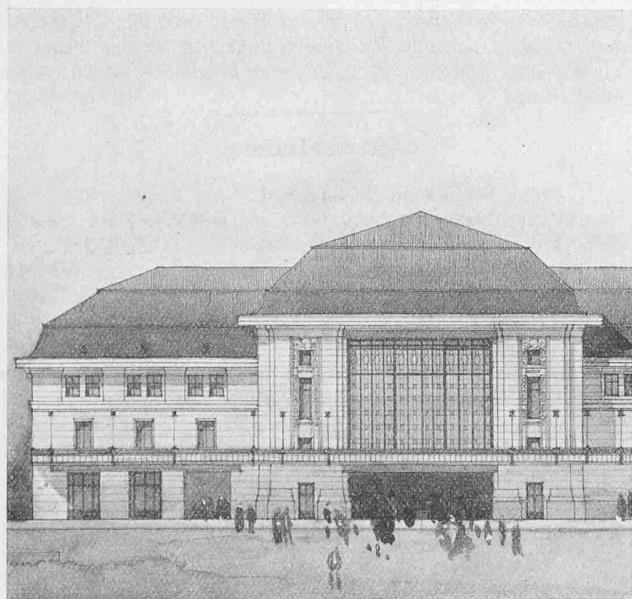
Feldmitte zu berechnen sein mit $M = \frac{p \cdot l^2}{14,4}$, bzw. $\frac{p \cdot l^2}{17,1}$;

diese Werte entsprechen einer andern Bauweise als die meistens übliche; ihre Berechtigung hängt nicht allein von der Ausbildung der Deckenenden, sondern auch von der Qualität des Mauerwerks ab.¹⁾

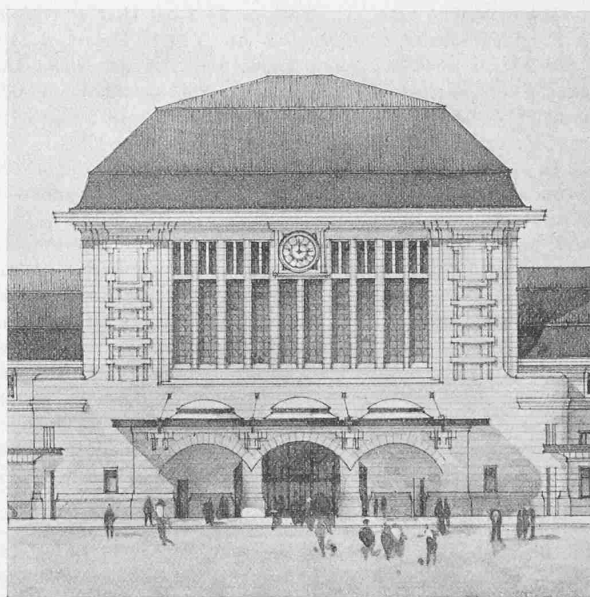
Zürich, den 23. Mai 1912.

Der neue Bahnhof Lausanne der S. B. B.

Auf dieser Seite bringen wir drei Ansichten des im Bau begriffenen Aufnahmegebäudes im Bahnhof Lausanne nach einer uns von den Architekten *Tailens & Dubois* und *Monod & Laverrière* freundlichst zur Verfügung gestellten Zeichnung. Nach Vollendung der Arbeiten hoffen wir, unsern Lesern den Bau im Detail vorführen zu können. Es bietet immerhin Interesse, heute schon an Hand dieser Abbildungen sich Rechenschaft zu geben, welche Wandlungen das Projekt von dem im Jahre 1908 prämierten



Eingang zu den Perrons und Durchgang.



1:500.

Haupteingang zu den Schaltern.

Entwurf (Band LII, Seiten 97 bis 99) bis zu seiner endgültigen Festlegung durchgemacht hat.

¹⁾ *Berichtigung.* In den Ausführungen von Ing. R. Maillart in letzter Nummer haben sich auf Seite 297 Spalte rechts, in den Gleichungen für M_q drei Kommafehler eingeschlichen, die bei der Korrektur übersehen worden sind. Es muss natürlich heissen (20. Zeile von unten):

- a) $M_q = 0,067 \text{ g} \cdot l^2 + 0,45 \text{ p.}$
- b) $M_q = 0,033 \text{ g} \cdot l^2 + 0,45 \text{ p.}$
- c) $M_q = 0,056 \text{ g} \cdot l^2 + 0,6 \text{ p.}$

Die Redaktion.

Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1911.

Aus dem Bericht des eidg. Eisenbahndepartement über das Jahr 1911, veröffentlicht im Bundesblatt Nr. 15 vom 10. April d. J., geben wir auszugsweise im Folgenden wieder, was für unsere Leser von Interesse ist.

Organisation und Personal. Herr Oeri, Kontrollingenieur der technischen Abteilung, der zum Stellvertreter des Oberingenieurs bei der Generaldirektion der Schweiz. Bundesbahnen gewählt wurde, ist durch Herrn *E. Arbenz*, Ingenieur in St. Gallen, ersetzt worden.

Gesetze und Verordnungen. Im Berichtsjahre ist mit den Arbeiten für die Revision des Bundesgesetzes betr. den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen vom 29. März 1893, sowie des Transportreglements der schweiz. Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen vom 1. Januar 1894 begonnen worden.

Die Reorganisation des schweiz. Eisenbahn-Departements wurde im Berichtsjahre soweit vorbereitet, dass im Laufe des Jahres 1912 die Vorschläge über die beabsichtigte Reorganisation vorgelegt werden können.

Eisenbahnrückkauf und Verwaltung der Bundesbahnen.

Nachdem anlässlich der am 18. und 19. Mai 1911 abgehaltenen bundesgerichtlichen Verhandlungen zur Entscheidung der Frage des Erneuerungsfonds u. der anderweitigen Forderungen wegen materieller Minderwerte das Bundesgericht nach Anhörung der mündlichen Parteivorträge die Vertagung der Urteilsberatung beschlossen hatte, um den Parteien noch die Möglichkeit zu einer Verständigung zu geben, schlossen diese am 10. Juni 1911 vor dem Präsidenten des schweizerischen Bundesgerichtes unter beidseitigem Ratifikationsvorbehalt einen gerichtlichen Vergleich ab, wonach die der *Gott-hardebahn-gesellschaft* in Liquidation zu zahlende restanzliche Rück-

kaufentschädigung 83 750 000 Fr., Wert 1. Mai 1909, beträgt. Der Vergleich ist von der Liquidationkommission der Gotthardbahngesellschaft am 9. Juli 1911, von der Generalversammlung der Aktionäre am 26. August 1911 und vom Bundesrat am 29. August 1911 genehmigt worden. Die Bundesversammlung hat dem Vergleiche durch Bundesbeschluss vom 5. Dezember 1911 die Genehmigung erteilt.

Rückkauf der Linie Genf-La Plaine und Erstellung der Verbindungsbahn zwischen den beiden Bahnhöfen Cornavin und Eaux-Vives. Nach genauer Prüfung des im letztjährigen Berichte erwähnten Memorials des Staatsrates des Kantons Genf vom 25. Februar 1910 beantwortete das Eisenbahn-Departement dasselbe eingehend unterm 6. Oktober 1911. In seiner Antwort erklärte es sich mit dem Bau des sogenannten Raccordement, d. h. der Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Cornavin und Eaux-Vives vor der Erstellung der Faucillebahn grundsätzlich einverstanden. Im Laufe der weiteren Verhandlungen, die mit dem Staatsrate des Kantons Genf stattfanden, einigte man sich dahin, dass der Kanton ein Drittel der auf 24 bis 25 Millionen Fr. veranschlagten Erstellungskosten der Verbindungsbahn übernehmen wird. Die andern zwei Drittel werden vom Bunde und von den Bundesbahnen übernommen werden müssen. Im fernern wird der Kanton Genf dem Bunde die ihm gehörende Linie Vollandes-Annemasse im vollkommenen Zustande unentgeltlich abtreten und den Rückkauf der Linie Genf-La Plaine gemäss dem ihm zustehenden Rückkaufsrechte für Rechnung des Bundes durchführen. Ueber diesen letztern Punkt ist zu berichten, dass mit der P. L. M. Bahngesellschaft in einer Konferenz, die am 19./20. Oktober 1911 in Genf stattfand, und an welcher auch die Bundesbahnverwaltung vertreten war, eine Einigung über die Grundsätze, nach denen der Rückkaufspreis zu berechnen ist, zustande kam.

Verwaltung der Bundesbahnen. An Stelle der im Januar und September verstorbenen Herren Nationalrat *Geilinger*, Stadtpräsident von Winterthur, und Ingenieur *Manuel*, Direktor der Ingenieurschule in Lausanne, wurden als Mitglieder des Verwaltungsrates gewählt die Herren *Hans Knüsel*, gewesener Direktor der Lokomotivfabrik Winterthur, in Winterthur, und *P. Weissenbach*, gewesener Präsident der Generaldirektion der S. B. B.

Mit Schreiben vom 23. September 1911 hat Herr *P. Weissenbach*, Präsident der Generaldirektion der S. B. B. erklärt, dass er auf den Ablauf der Amtsdauer, Ende 1911, von der Stelle eines Mitgliedes der Generaldirektion zurücktrete und eine allfällige Wiederwahl nicht annehmen könne. Am 28. November 1911 starb Herr *Joseph Flury*, Vizepräsident der Generaldirektion.

Die bisherigen Mitglieder, nämlich die Herren *Sand*, *Dinkelmann* und *Colomb* wurden für eine neue, mit dem 31. Dezember 1917 ablaufende Amtsdauer bestätigt und neu gewählt die Herren Dr. *Robert Haab*, Regierungsrat in Zürich, und *Joseph Zingg*, Präsident der Kreisdirektion V, von und in Luzern. Für eine neue mit dem 31. Dezember 1914 ablaufende Amtsdauer sind die Herren *Dinkelmann* als Präsident und *Sand* als Vizepräsident gewählt worden.

An Stelle des zurückgetretenen Herrn *Lusser* wurde als Mitglied der Kreisdirektion V Herr *Anton Schrafl*, von Bellinzona, Stellvertreter des Oberingenieurs des Kreises V in Luzern, gewählt. Sodann sind sämtliche bisherigen Mitglieder der Kreisdirektionen I bis V für eine neue mit dem 31. Dezember 1917, und ihre Präsidenten und Vizepräsidenten für eine neue mit dem 31. Dezember 1914 ablaufende Amtsperiode bestätigt worden.

Internationale Verhältnisse. Die Vorarbeiten für die Entwürfe zu Staatsverträgen behufs Regelung des Zoll-, Post-, Telegraphen-, Sanitäts- und Viehseuchenpolizeidienstes im zukünftigen internationalen Bahnhöfe Vallorbe sind im Berichtsjahre an Hand genommen und dem Abschlusse nahe gebracht worden.

Die Genehmigung des neuen *Gotthardvertrages* war Ende des Jahres seitens Italiens und der Schweiz noch nicht erfolgt.

Die internationale *Simplon-Delegation* trat während des Jahres 1911 zweimal zusammen, nämlich am 26./27. April und am 20. und 21. September. Sie befasste sich wie gewohnt mit den Fahrplänen und Tarifen der Simplonlinie. In seiner Sitzung vom 28. September 1911 hat der Bundesrat Herrn Nationalrat *Camille Décoppet* als Mitglied der schweizerischen Vertretung in der Delegation an Stelle des verstorbenen Herrn Ingenieur *Paul Manuel* gewählt. Durch Beschluss vom 20. September 1911 wählte ferner der Bundesrat zum Mitglied der schweizerischen Vertretung in der Delegation Herrn *P. Weissenbach*, zurücktretenden Präsidenten der Generaldirektion

der S. B. B. an Stelle des Herrn *H. Dinkelmann*, der infolge seiner Ernennung zum Präsidenten der Generaldirektion der S. B. B. ex officio Präsident der Delegation wird.

Auch im Berichtsjahre fand eine Verständigung über den Bau des zweiten *Simplontunnels* zwischen der Firma Brandt, Brandau & Co und den schweizerischen Bundesbahnen nicht statt. Ueber die Frage, welche Verpflichtungen sich aus den Bauverträgen für die genannte Firma ergeben, ist ein Prozess vor Bundesgericht anhängig.

Da aber die Erstellung des zweiten *Simplontunnels* dringlich ist, haben die S. B. B. angesichts der Weigerung der Firma, denselben zu erstellen, im Dezember 1911 die fragliche Arbeit zur öffentlichen Konkurrenz ausgeschrieben.

Ostalpenbahn. Das Eisenbahndepartement hat in der Dezembersession das allgemeine Gutachten und das technische Gutachten der Generaldirektion der S. B. B. über die Ostalpenbahn vom 2. November 1907 und vom 6. Juni 1908 den Räten vorgelegt. Vom Kleinen Rat des Kantons Graubünden ist denselben das in seinem Auftrage erstellte kommerzielle Gutachten des Herrn Würmli, Beamten der Rhätischen Bahn, vom September 1911 zugestellt worden. Die Generaldirektion ist vom Eisenbahndepartement eingeladen worden, über dieses kommerzielle Gutachten und über die vom Greinakomitee zur Verfügung gestellten Druckschriften des Herrn Bernhardt, Beamter der S. B. B., über die Ostalpenbahn eine gemeinsame Vernehmung zu erstatten.

Sobald das Departement im Besitze dieser letztern sein wird, können die Akten vorläufig als geschlossen betrachtet werden und das Departement wird alsdann mit Beförderung über die ganze Angelegenheit seine Anträge vorlegen.

In Sachen der Revision der *gemeinsamen Schifffahrts- und Hafenordnung für den Untersee und den Rhein* zwischen Konstanz und Schaffhausen sind im Berichtsjahre der Grossherzoglich Badischen Regierung unsere Gegenvorschläge, die im Benehmen mit den schweizer. Schifffahrtsbeteiligten und den Regierungen der Kantone Thurgau und Schaffhausen bereinigt wurden, übermittelt worden.

Von der italienischen Regierung sind im Berichtsjahre neuerdings Gegenvorschläge und Bemerkungen zum Entwurf für das *schweizerisch-italienische Uebereinkommen betr. die Schifffahrt auf dem Luganer- und dem Langensee* zugestellt worden. Dieselben wurden einer Prüfung unterzogen; eine Erledigung jedoch ist noch nicht erfolgt.

(Forts. folgt.)

Miscellanea.

Eidg. Technische Hochschule. Am Samstag den 1. Juni fand in der Aula der Technischen Hochschule eine *Trauerfeier zum Andenken* an den verstorbenen Professor Dr. *H. F. Weber* statt.

Die Familie hatte gewünscht, dass die Bestattung in aller Stille erfolge und so ging diese während der Pfingstferien vor sich, ohne dass weder die Professorenschaft noch die Studierenden Gelegenheit gefunden hätten, dabei die Gefühle ihrer Wertschätzung und ihres Dankes für den Kollegen und Lehrer zum Ausdruck zu bringen, welchem Herzensbedürfnis an der Feier in der Aula genügt werden konnte.

Es sprachen namens der Hochschule der Rektor Professor Dr. *Vetter* und die Kollegen des Heimgegangenen Professor Dr. *P. Weiss* und Professor Dr. *W. Wyssling*, von denen der erste ein allgemeines Bild von Webers Lebenslauf und eine Charakteristik seines Wirkens als Gelehrter und als Professor gab, während Wyssling speziell Webers Beziehungen und grossen Einfluss auf die Entwicklung der Elektrotechnik schilderte. Beide Redner schlossen mit herzlichen Worten der Anerkennung für ihren Lehrer und Mitarbeiter, sowie des lebhaften Bedauerns für den Verlust, der die Hochschule und die Wissenschaft getroffen. Für die Studentenschaft brachte in tief empfundenen Dankesworten cand. mech. *A. Wächter* die Verehrung zum Ausdruck, welche seine Kommilitonen für den hochangesehenen Lehrer empfanden, der ihnen in Lehre und Arbeit ein leuchtendes Beispiel bleiben wird.

Gerne hätten wir namentlich Professor Wysslings Rede, deren sachlicher Inhalt einen klaren Ueberblick über das Werden der Elektrotechnik bot, mit der Weber gross geworden ist, abgedruckt, wenn es uns nicht dafür an Raum gebrähe. Unsere Leser finden aber beide Reden wörtlich in der „Neuen Zürcher Zeitung“ wieder, jene von Professor P. Weiss, die die kurzen Daten unseres Nach-