

Die Schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1913

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **63/64 (1914)**

Heft 23

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-31475>

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.

Die Schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1913.

Uebungsgemäss entnehmen wir dem Bericht des eidg. Eisenbahndepartements über seine Geschäftsführung im Jahre 1913 einige unsere Leser interessierende Angaben.

Organisation und Personal.

Im Berichtsjahre waren drei Kontrollingenieure zu ersetzen, der eine infolge Hinscheidens, die zwei andern infolge Austrittes aus der Verwaltung.

Gesetze, Verordnungen und Postulate.

Die Vorlage betreffend Erhebung von Gebühren für Konzessionierung von Transportanstalten, die das Departement mit Botschaft vom 31. Mai 1912 vorgelegt hatte, wurde von den eidg. Räten im Berichtsjahre noch nicht endgültig erledigt.

Mit Beschluss vom 7. Juni 1913 wurde eine Verordnung betreffend Berechnung und Untersuchung der eisernen Brücken und Hochbauten der der Aufsicht des Bundes unterstellten Transportanstalten aufgestellt. Durch diese Verordnung, die am 1. Juli 1913 in Kraft trat, wurde diejenige vom 19. August 1892 betreffend Berechnung und Prüfung der eisernen Brücken und Dachkonstruktionen auf den schweizerischen Eisenbahnen ersetzt.

Eisenbahnrückkauf und Verwaltung der Bundesbahnen.

Rückkauf der Linie Genf-La Plaine und Erstellung der Verbindungsbahn zwischen den beiden Bahnhöfen Cornavin und Eaux-Vives. Wie wir im letztjährigen Berichte

ausgeführt haben, hätte der zwischen der Bundesbahnverwaltung und der P.-L.-M.-Bahngesellschaft unterm 4. April/23. Mai 1912 abgeschlossene Vertrag betreffend den Durchlauf der Züge auf der Linie Genf-La Plaine und ihre Zulassung in den Bahnhof Genf-Cornavin allseitig vor dem 25. Dezember 1912 genehmigt werden sollen. Die Schwierigkeiten, denen die französische Regierung hauptsächlich in der Kammer bei Behandlung dieser Angelegenheit begegnete, hatten zur Folge, dass der Vertrag von der französischen Abgeordnetenversammlung erst am 25. Juni 1913 angenommen wurde. Der Senat seinerseits genehmigte die Vorlage am 30. Juli 1913. Da schweizerischerseits der Verwaltungsrat der S. B. B. dem Vertrag bereits am 20. Juli 1912 seine Zustimmung erteilt hatte, kann die Angelegenheit als endgültig erledigt betrachtet werden.

Rückkauf des Jura-Neuchâtelois. Die Bundesversammlung behandelte das Geschäft in der Juni-Tagung und beschloss, nach dem Antrage des Eisenbahn-Departements, die Genehmigung des Vertrages über den freihändigen Erwerb der Bahn. Der Besitzübergang fand auf 1. Juli statt.

Rückkauf der Tösstalbahn und Wald-Rüti-Bahn. Die vom Eisenbahndepartement in Verbindung mit den S. B. B. vorgenommenen Untersuchungen über den Rückkaufswert der beiden Bahnen schritten im Berichtsjahre soweit vor, dass die bundesrätliche Eisenbahndelegation zu Ende des Jahres ermächtigt werden konnte, mit den Gesellschaften der Tösstalbahn und Wald-Rüti-Bahn unter Beiziehung des Regierungsrates Zürich Rückkaufverhandlungen anzuknüpfen. Eine erste Konferenz fand im Februar 1914 statt.

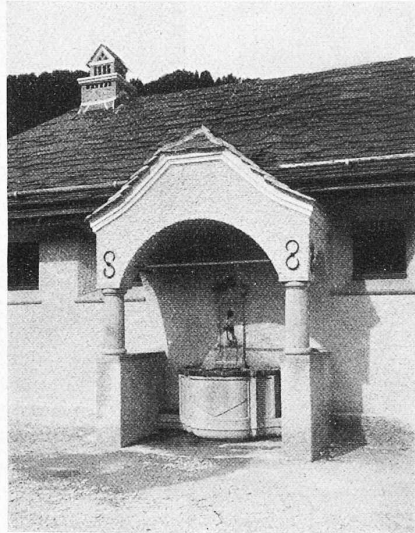


Abb. 9. Brunnen auf Station Schuls-Tarasp.

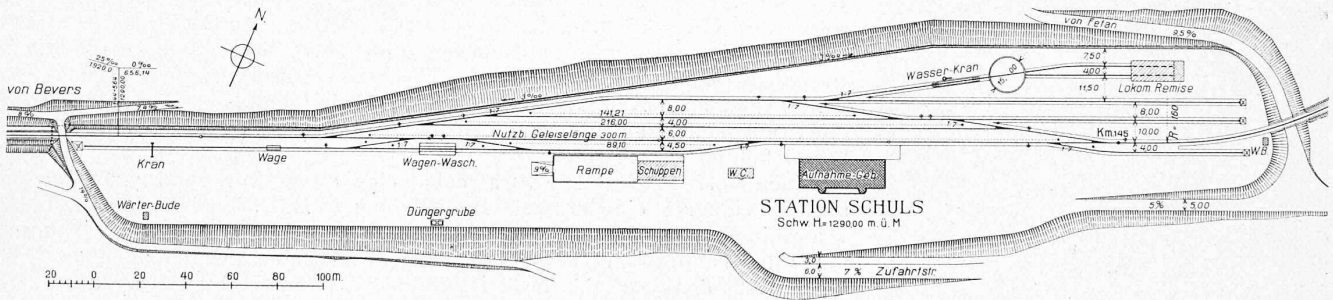


Abb. 5. Lageplan der vorläufigen Endstation Schuls-Tarasp. — Masstab 1 : 3000.

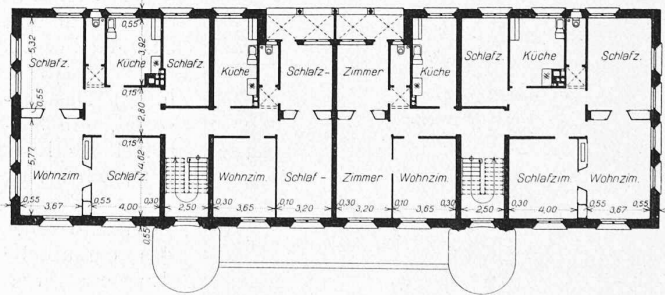
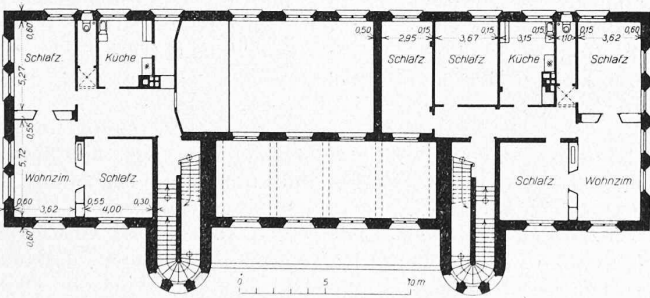
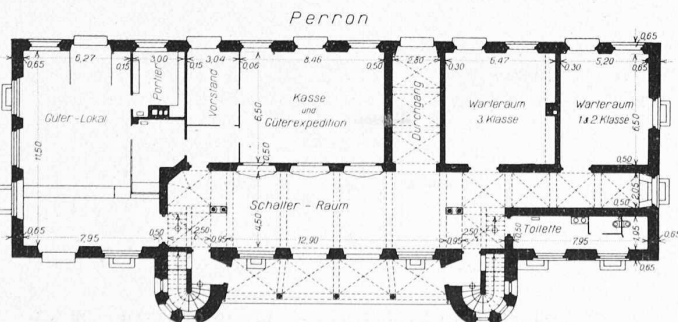


Abb. 6 bis 8. Aufnahmegebäude Schuls-Tarasp. — 1 : 400.



Verwaltung der S. B. B. An Stelle der zurückgetretenen Herren Ed. Eckenstein, Kaufmann in Basel und Oberstdivisionär Köchlin von Basel sind die HH. *Walter Boveri*, Ing., Präsident des Verwaltungsrates der Firma Brown, Boveri & Cie. in Baden, und *Walter Sängler*, Kaufmann, Präsident der Basler Kantonalbank in Basel, als Mitglieder des Verwaltungsrates gewählt worden. Der aus dem Kreiseisenbahnrat II ausgetretene Herr Alioth-Vischer wurde durch Herrn *Wilh. Preiswerk-Imhoff*, Vizepräsident der Handelskammer, in Basel ersetzt. In den Kreiseisenbahnrat IV wurde an Stelle des zurückgetretenen Herrn W. Sträuli-Knüsli Herr Dr. *Hans Sträuli*, Stadtpräsident von Winterthur, gewählt. (Forts. folgt.)