Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **19/20 (1892)**

Heft 24

PDF erstellt am: **02.05.2024**

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

INHALT: XXXIV. Jahresversammlung des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins am 21./22. Mai 1892 in Aarau. — Ideen-Concurrenz für ein Bürgerasyl in St. Gallen. (Schluss.) — Betriebsresultate der Berner Tramway. — Zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes auf den schweizerischen Bahnen. — Concurrenzen: Quartieranlage für Unterbedienstete der Eisenbahn-, Post- und Telegraphen-Verwaltung in Stuttgart. Empfangsgebäude für den Bahnhof Dresden-Altstadt. Schul- und Gemeindehaus in Châtelard (Montreux). — Miscellanea: Normal-Sicherheits-Kuppelung für Eisenbahnwagen. Stundenzonenzeit. Eidg. Polytechnikum. Der Schifffahrtscanal Thunersee-Interlaken. — Vereinsnachrichten: Gesellschaft ehem. Studirender der eidg. polytechn. Schule in Zürich. Stellenvermittelung.

Hierzu eine Tafel: Ideen-Concurrenz für ein Bürgerasyl in St. Gallen.

XXXIV. Jahresversammlung des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins am 21./22. Mai 1892 in Aarau.

General-Versammlung im Grossrathssaal zu Aarau.

Der Präsident des Local-Comites, Herr Nationalrath Ing. *Olivier Zschokke,* eröffnet, Vormittags 9 Uhr, die Sitzung mit folgender Rede:

Hochverehrte Herren Collegen!

Die aargauische Section des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins hat mich beauftragt Sie auf aargauischem Boden zu begrüssen. Die Stadt Aarau und der Canton wissen die Ehre bestens zu würdigen, welche Sie erweisen, indem Sie heute Aarau zu Ihrem Sammelort erwählt haben. Empfangen Sie daher unser Aller freundschaftlichste Grüsse.

Der Canton ist ein junger Genosse im Bunde der Eidgenossen, noch keine hundert Jahre alt. Er hat daher noch keine grosse Centrale, von welcher, wie in Nachbarcantonen, anregend und befruchtend der Geist des Fortschritts in segensreichen Werken verkörpert über das Land ausgeht. Er ist aus vier, ursprünglich ganz heterogenen, Elementen zusammengesetzt; dem alten bernischen Aargau, der Grafschaft Baden, den freien Aemtern und dem Frickthal, ehemals östreichischem Besitzthum. Es gehörte daher Zeit dazu, bis sich diese Landestheile verstehen lernten, und war es mit eine Segnung des neuen Bundes, welcher die Bande enger schloss, und den Aargau Schulter an Schulter in die Reihen seiner Miteidgenossen einordnete. Der Canton Aargau lebt daher in denjenigen Ideen, welche heute den Bund bewegen, bietet gerne Hand zu dem, was ihm und dem Gemeinwohl frommt, und will aber auch Theil nehmen an dem Wettbewerb unter den Eidgenossen. Hiezu hat auch die Lage des Cantons im schweizerischen Vaterland seinem Volke eine Art providentielle Aufgabe zugewiesen.

Vorerst hatte er das Glück so gelegen zu sein, dass die schweizerischen Bahnnetze, wenigstens theilweise, das Interesse hatten ihn mit ihren Schienensträngen und ohne Belästigung der Staatsfinanzen zu durchziehen.

Sodann ist aber der Aargau derjenige Theil des Schweizerlandes, wo der Rhein die grössten Ströme seines Flussgebietes sammelt und, mit denselben vereinigt, in Basel die Grenze des deutschen Reiches überschreitet. Der Canton Aargau kann also theilnehmen an jenen grossen Werken mitzuarbeiten, welche heute die wirthschaftliche Bewegung der Schweiz in hohem Mass beherrschen.

Was zunächst die Gewässerfrage betrifft, so haben sich Staat und Gemeinden kräftig der Lösung derselben zur Verfügung gestellt. Das erste grosse Werk, die Correction der unteren Aare, wurde mit üblicher Subvention des Bundes an Hand genommen und soweit ihrer Vollendung entgegengefördert, dass man heute schon einen günstigen Erfolg der Arbeit voraussehen darf. Dabei ging man von der gewiss richtigen Erwägung aus, dass es sich zunächst darum handeln müsse, dem Hauptstrom der Aare an seinem Auslauf in den Rhein die Möglichkeit unbehinderten Abflusses zu schaffen. Dieser Correction sollen nun die oberen Theile der Aare, dann der Seitenströme und Zuflüsse der letztern folgen. Es wird angenommen, dass der Canton sich hier vor einer Ausgabe von etwa 3—4 Millionen Fr. befinde, welche innert einer Reihe von Jahren dem Flussbau zugewendet werden müssten.

Eine zweite Aufgabe ist an den Canton Aargau herangetreten: die Nutzbarmachung seiner Wasserkräfte, seitdem, man darf es als Schweizer mit stolzem Bewusstsein aussprechen, die Maschinenfabrik Oerlikon das erste Etablissement des Continents war, welches den Gedanken der Uebertragung der Wasserkraft auf grosse Distanzen und durch Electricität practisch und definitiv gelungen zur Ausführung brachte, und mit dem berühmten Versuch in Lauffen bewies, dass auf die Distanz von etwa 180 Kilometer an der übertragenen Kraft höchstens 30 % verloren gehen werden. Seitdem sind im Aargau, abgesehen von kleineren Installationen, Kraftanlagen bei Baden und Brugg in Bau gesetzt worden; Aarau wird demnächst nachfolgen. Ferner sind in Projectirung begriffen: Kraftanlagen an der Reuss bei Bremgarten und Fischbach; an der Limmat: bei Neuenhof oberhalb Wettingen; an der Aare: oberhalb Aarburg. Am Rhein wurden Untersuchungen gemacht über die Kräfte des sog. Lauffen bei Lauffenburg.

Am weitesten vorgeschritten sind in dieser Richtung die Projecte für Nutzbarmachung der Wasserkräfte des Rheins bei Rheinfelden, deren Pläne im Vorzimmer zu Ihrer Einsicht vorliegen. Die näheren Verhältnisse sind hier folgende. Die Erhebungen des Herrn Oberbauinspectors v. Salis sel. ergaben als Minimalwassermenge des Rheins in den letzten hundert Jahren 300 m^3 per Secunde. Die von den zwei Uferstaaten, Grossh. Baden und Aargau und Bund, definitiv ertheilten Concessionen gestatten hiervon 210 bis 220 m^3 per Secunde zu Industriezwecken zu benützen. Der Rest soll für den Fischzug sowie andere Zwecke dem Rheine erhalten bleiben. Das Gefäll beträgt: bei niedrigstem Wasserstand etwa 7,50 *m* und beim höchsten etwa 6,50 *m*. Die gewonnene Kraft soll bei Rheinfelden und in der Industriezone Basel-Wiesenthal practische Verwendung finden. Das Project ist baureif. Gegenwärtig werden nun die Bemühungen für Financierung der Unternehmung gemacht. Dieselben fallen leider in eine kritische Periode der Muthlosigkeit und Abneigung gegen neue industrielle Unternehmungen, eine Krisis, welche über den ganzen Continent ihre Schatten wirft. Man darf aber annehmen, dass es den Bemühungen der Interessenten gelingen wird, auch diese Schwierigkeiten zu bewältigen, und wird daher die Ausführung nur als eine Frage der Zeit aufgefasst werden dürfen. Es darf beigefügt werden, dass der Canton Aargau in seinen Strömen etwa 35—40,000 P. S. birgt, welche sämmtlich der Industrie nutzbar gemacht werden können.

In Eisenbahnsachen habe ich gesagt, dass der Canton Aargau in glücklicher Lage gewesen sei. Es ist dies insofern wahr, als er von Westen nach Osten von den grossen Verkehrslinien durchzogen wurde. Dagegen liessen seine bisherigen Linien namentlich nach Norden zu wünschen übrig. Zunächst wünscht man seit Jahren die alten Verbindungen und Beziehungen mit Basel wieder herzustellen. Das Mittel hiezu ist die Schafmattbahn, deren Concessionirung vor den eidg. Räthen liegt. Wir hoffen zuversichtlich auf deren Verwirklichung in absehbarer Zeit. Sodann verfolgen wir den Zweck, die in das Aarethal einmündenden Seitenthäler durch Schienenstränge mit den grossen Ostwestlinien in Schienenverbindung zu bringen. Es soll daher die Wynenthalbahn Aarau-Reinach-Menziken, sowie die Suhrenthalbahn: Aarau-Sursee ihrer Ausführung entgegengefördert werden. Endlich will man die zürcherische Wehnthalbahn bis Döttingen fortzusetzen und an die Bahn Turgi-Waldshut anschliessen. Ihrer baulichen Vollendung schreitet entgegen die Bahn längs dem Rhein, von Coblenz nach Stein, wodurch ein sehr wichtiges Zwischenglied in die zweite internationale Ostwestlinie nach Basel eingefügt werden wird.

Sie erkennen, meine Herren, dass auch in Eisenbahnsachen im Canton Aargau immer noch weite Ziele fast naturgemäss bestehen, deren Erreichung der Strebsamkeit und Thatkraft des Volkes und seiner Behörden gesetzt sind. Aber auch im Hochbauwesen sind wir nicht zurückgeblieben. Ich nenne, indem ich mich blos auf die jüngsten Schöpfungen beschränken will: vorerst die durch den Bund unterstützte Restauration