Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **57/58 (1911)**

Heft 13

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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

Miscellanea.

Fortbildungskurse für Ingenieure. Die fortschreitende Entwicklung auf den verschiedensten Gebieten hat dazu geführt, auch für die Männer des praktischen Lebens Fortbildungskurse einzurichten. Dass solche Kurse gerade für die Ingenieure besonders nötig sind, liegt auf der Hand. Es hat deshalb auch der Verein deutscher Ingenieure bereits vor Jahren unter Benutzung der reichen Unterrichtsmittel der deutschen Technischen Hochschulen Gelegenheit zu solcher Fortbildung geschaffen. Den Anklang, den diese Ingenieurkurse gefunden haben, beweist deren starker Besuch. In den vergangenen Jahren wurden Kurse in Braunschweig und in Dresden abgehalten; der diesjährige Fortbildungskursus wird an der Grossherzogl. Technischen Hochschule in Karlsruhe vom 2. bis 14. Oktober abgehalten werden. Alle weitern Auskünfte sind durch das Sekretariat der Techn. Hochschule in Karlsruhe zu erfahren.

Ausnutzung der Niagara-Fälle. Die gegenwärtige Ausnutzung der Niagara-Fälle ist nach „Electrical World" auf etwa 273 000 *PS* zu beziffern, von denen 126 000 *PS* für elektrochemische Zwecke, 56 200 *PS* für Bahnbetrieb, 36 400 *PS* für Beleuchtung und 54 500 *PS* für verschiedene Kraftbetriebe verwertet werden. Durch einen zwischen den Vereinigten Staaten und Kanada abgeschlossenen Vertrag ist die Ausnutzung auf 672 000 *PS* eingeschränkt.

Ein unterirdisches Telephonkabel von 765 *km* Länge, das die Städte Boston und Washington über New-York verbindet, ist vor kurzem in Betrieb genommen worden. Das Kabel von 64 *mm* ⊖ enthält 14 Paar Drähte von 2,6 *mm* und 42 Paar von 1,8 *mm* ⊖.

Schweizerische Binnenschiffahrt. Der am 19. d. M. geschlossene Verbandstag des deutsch-österreichisch-ungarischen Verbandes für Binnenschiffahrt hat beschlossen, in Erweiterung des Arbeitsprogramms auch die Schweiz in den Verband aufzunehmen. Der nächste Verbandstag soll 1913 in Konstanz stattfinden.

Die Schweizerische Abteilung an der Turiner Ausstellung 1911.

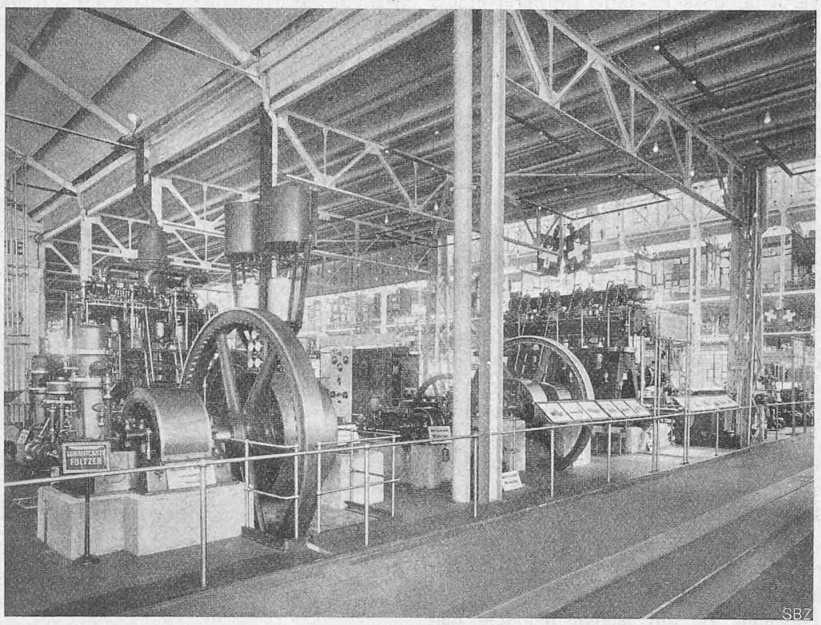

Abb. 3. Betriebsgruppe der *Schweizerischen Lokomotivfabrik Winterthur* und der *Elektrizitäts-Gesellschaft Alioth* in Münchenstein.

Nekrologie.

† H. Schleich. Der nach längerer Krankheit zu Zürich am 11. September verstorbene Ingenieur Heinrich Schleich war in Zürich am 18. Juni 1840 geboren. Nach Absolvierung der Zürcher Industrieschule bezog er im Herbst 1857 das Eidgen. Polytechnikum und erwarb im Jahre 1860 unter gleichzeitiger Lösung einer Preisaufgabe das Diplom als Bauingenieur. Seine erste praktische Arbeit war die Ausarbeitung eines Kanalprojektes in Brugg. Im Jahre 1861 trat er in das städtische topographische Bureau in Zürich ein, auf dem er bis 1868 arbeitete; in gleicher Richtung war er hierauf bis 1872 als Ingenieur-Topograph des eidgenössischen Stabsbureaus tätig. Eine Reihe von Kartenblättern des Siegfriedatlasses, die zu den besten aus jener Periode zu zählen sind, wurden von ihm aufgenommen und bearbeitet. Schleich war nicht nur ein flotter topographischer Zeichner, sondern verstand es auch geologisch zu charakterisieren. Im Jahre 1872 ging er zum Eisenbahnbau über, arbeitete zunächst bei der Nordostbahn an den Aufnahmen für die Linie Koblenz-Stein, dann bis 1877 bei der Schweizerischen Zentralbahn für die Projektierung und beim Bau der aargauischen Südbahn und von 1878 bis 1880 als Ingenieur der Gotthardbahn in Wassen und Amsteg.

Als die Stadt Winterthur Ende der siebziger Jahre aus Spar-

Haus „zum Haggen" hinauf, von der sich eine wunderbare Aussicht bot in das Gmündertobel mit der neuen Strassenbrücke[1]) und das Sittertal mit dem Säntisgebirge im Hintergrund sowie in das weite Niederland nach Westen und Norden.

Von dem schönen Spaziergang erquickt und gestärkt, bestieg man um 10^{50} Uhr wieder den Zug, der uns nach Herisau brachte, wo sich die ganze Gesellschaft wieder zusammen fand.

Hier besichtigte man unter Führung von Ingenieur A. Sommer die Anlagen des weitläufigen Gemeinschaftsbahnhofes der Bodensee-Toggenburg-Bahn und der Appenzellerbahn, bei dem die Geländeverhältnisse äusserst umfangreiche Massenbewegungen und Strassen-Unter- und Ueberführungen erforderlich gemacht haben.[2]) Alle diese Anlagen der Bodensee-Toggenburg-Bahn, sowie die Bahnhofbauten und die in der Folge noch befahrenen Objekte der Strecke bis Lichtensteig finden sich in der „Festschrift" so eingehend beschrieben und zeichnerisch gut dargestellt, dass wir hier auf nähere Beschreibung füglich verzichten können.

Die Weiterfahrt mittels Extrazuges war auf 12 Uhr angesetzt. In herrlichstem Sonnenschein zeigten sich Strecke, Gelände und die zahlreichen Ortschaften mit ihren schmucken Stationsgebäuden. Interessant war es namentlich, die vielen, weitausgreifenden Rutschungen in ihren Spuren an Einschnitten und Dämmen zu erkennen, was durch öfteres Langsamfahren erleichtert wurde. Das Befahren der ausserordentlich kurven- und objektereichen Bahnstrecke bietet schon aus diesem Grunde dem Techniker mannigfach Bemerkenswertes, ganz abgesehen von der lieblichen Gegend und den weiten Fernblicken auf den Bodensee und darüber hinaus.

So kam man in bester Stimmung gegen 1 Uhr in Lichtensteig, dem alten Toggenburger Städtchen an. Der grosse Saal der „Krone" konnte mit Mühe die Zahl von über 200 der Hungrigen fassen, die an langen Tischen sich niedergelassen hatten; der Hitze wegen entledigte man sich grösstenteils der Röcke und aus dem gleichen Grunde wurden sogar teilweise die Fensterflügel ausgehängt, sodass sich das Mahl in höchst ungezwungener, ländlicher und fröhlicher Weise vollzog.

So wollen auch wir uns in der Berichterstattung über die Toaste kurz fassen und nur bemerken, dass Stadtingenieur W. Dick, der rührige Festpräsident, die Gesellschaft nochmals begrüsste, seiner Freude über deren offenkundige Befriedigung Ausdruck gebend. In aller Namen dankte ihm und den St. Galler Kollegen für die flotte Veranstaltung Architekt O. Pfleghard, der an die Bankettrede Dr. Scherrers anknüpfend darauf hinwies, dass die Erbauer der Bodensee-Toggenburgbahn in Ekkehard einen illustern Vorläufer hatten, da sie wie jener dafür gesorgt haben, dass man ohne den Boden zu berühren, nach St. Gallen kommen kann. Und Kollege Dick, den erfolgreichen Schwemm-Kanalisator St. Gallens, verglich er dem heiligen Gallus; beiden hatte es die Steinach angetan, jedem in seiner, wenn auch nicht gleich poetischen Art. In donnerndem Beifall bestätigten alle den Dank des Vereins an die St. Galler und die eidg. Baudirektion liess diesem, wie auch den andern Rednern durch ihren eifrigen Adjunkten als Anerkennungszeichen je einen

[1]) Band LIII, Seite 95. [2]) Lageplan in Band IL, Seite 291.