

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Band:** 55/56 (1910)  
**Heft:** 19

## **Sonstiges**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 19.11.2024

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

**Bahnhof St. Gallen.** Die Verhandlungen über die Gestaltung der Hochbauten am neuen Bahnhofplatz sind immer noch nicht zum Abschluss gelangt. Im Personenbahnhof konnten infolgedessen nur wenige Arbeiten an der Geleiseanlage vorgenommen werden. Ferner wurde die Verlegung der Rosenbergstrasse durchgeführt und die östliche Personenunterführung in Angriff genommen. Das bestehende Aufnahmegebäude, das später als Dienstgebäude verwendet werden soll, wurde durch einen Anbau erweitert.

Im Güterbahnhof wurden die Arbeiten für die Erweiterung der Geleiseanlage unter Berücksichtigung der Einführung der Doppelspur und der Bodensee-Toggenburgbahn so weit gefördert, dass das verlegte Einfahrtsgeleise und die verlängerte Vonwil-Strassenbrücke dem Betrieb übergeben werden konnten.

**Station St. Fiden.** Die Verlegung und Eindeckung der Steinach wurde im Berichtsjahre fertig durchgeführt und das alte Steinachbett auf die Höhe der zukünftigen Stationsanlage eingeschüttet. Die Mauerwerksarbeiten für die östliche Strassenüberführung wurden in Angriff genommen und auf der Westseite die Stützmauern für die Zufahrtsstrasse zu den Verladeplätzen im Anschluss an die Arbeiten am Rosenbergstunnel erstellt.

**Bahnhof Oerlikon und Verbindungslinie Oerlikon-Seebach.** Die umfangreichen Erweiterungsbauten wurden im Berichtsjahre vollendet. Am 26. Mai konnte die neue Zentralanlage dem Betriebe übergeben und damit auch der Verkehr auf dem Verbindungsgeleise Oerlikon-Seebach eröffnet werden.

**Bahnhof Bulle.** In bezug auf die Durchführung des im Jahre 1906 genehmigten reduzierten Bauprogrammes für die Erweiterung der Perron- und der schmalspurigen Geleiseanlagen hat sich die Lage gegenüber dem Vorjahre nicht geändert.

Dagegen ist der Anschluss des Industriegeleises der Stadt Bulle entsprechend dem Verlangen des Departements im Berichtsjahre erstellt und in Betrieb genommen worden.

Von *ändern grössern Bahnhof- und Stationsumbauten*, die im Berichtsjahre begonnen oder fortgesetzt wurden oder im Stadium der Projektgenehmigung sich befanden, erwähnen wir folgende:

Renens, Vevey, Villeneuve, St. Maurice, Martigny, Sion, Valorbe, Cossonay, Serrières, Payerne, Vauderens, Aigle, Bex, Yvonand, Colombier, Travers, Alt-Solothurn, Münster, Aarburg, Sursee, Schüpfen, Konolfingen-Stalden, Ostermundigen, Delsberg, Schönbühl, Baden, Wädenswil, Uznach, Cham, Aarau, Affoltern a. Albis, Schwanden, Rüslikon, Rümikon-Mellikon, Wattwil, Rheineck, Romanshorn, Emmishofen-Kreuzlingen, Gossau, Rütli (Rheintal), Spiez, Schwarzenburg, Lauterbrunnen. (Forts. folgt.)

### Miscellanea.

**Lokomotivlieferungen „auf Probe“ für die französische Südbahn.** Wir haben bereits des sehr umfangreichen Elektrifikationsprogramms der französischen Chemins de fer du Midi gedacht und auf den hierfür unter verschiedenen Konstruktionsfirmen veranstalteten Wettbewerb zur Erlangung passender Lokomotivtypen für Einphasenwechselstrom hingewiesen.<sup>1)</sup> Bezüglich der technischen Lieferungsbedingungen erwähnen wir die massgebende Vorschrift, dass die Lokomotiven für das vorgesehene Tracé, das Steigungen bis 22‰ aufweist, angehängte Zugsgewichte von 400 t beschleunigen und angehängte Zugsgewichte von 280 t mit einer mittleren Geschwindigkeit von 40 km/std befördern sollen. Interessanter noch als die technischen, sind die kommerziellen Vorschriften, unter denen die wichtigste besagt, dass die Lokomotiven nur „auf Probe“ geliefert werden und eine definitive Bestellung erst erfolgt nach Beendigung der mit den sämtlichen gelieferten Lokomotiven angestellten Probefahrten; weiter wird die Bestellung auf weitere Lokomotiven abhängig gemacht von der Herstellung derselben in Frankreich. Soweit aus der Fachliteratur bekannt ist<sup>2)</sup>, erhalten die Chemins de fer du Midi auf Grund dieses Wettbewerbs eine Lokomotive von 1200 PS Dauerleistung (1500 PS Stundenleistung), welche die A. E.-G. Berlin, gemeinsam mit Henschel & Sohn, Kassel, erbaut und deren Antriebsanordnung und Typenskizze wir bereits an anderer Stelle veröffentlichten.<sup>3)</sup> Eine gleiche Anordnung soll gebaut werden von der französischen Thomson-Houston-Gesellschaft, sowie von Schneider-Creusot in Verbindung mit den Felten & Guillaume-Lahmeyerwerken; ähnliche Anordnungen werden ferner von den Ateliers de

Constructions Electriques, Jeumont und von der französischen Westinghouse-Gesellschaft geliefert. Eine Umformerlokomotive nach System Auvert und Ferrand soll endlich von der E.-G. Alioth in Verbindung mit der P. L. M.-Gesellschaft geliefert werden. Auf diese Weise werden die Chemins de fer du Midi mindestens sechs verschiedene Lokomotiven erhalten, so dass sie, um dieselben nicht vollzählig übernehmen zu müssen, von der Bestimmung der Lieferung „auf Probe“ gewiss weitgehenden Gebrauch machen und auf Grund der Handhaben, die die Vorschriften im weitern bieten, sicher verschiedene Typen bei der endgültigen Bestellung ausschliessen werden. Das dürfte auch der Grund sein, der verschiedene im Bau elektrischer Lokomotiven massgebende Firmen abgehalten hat, sich an diesem Wettbewerb zu beteiligen.

**Edison-Akkumulatoren für die elektrische Traktion.** Wir hatten unlängst Gelegenheit, unsere Leser auf die erstmalige Inbetriebnahme einer mit Edison-Akkumulatoren ausgerüsteten Akkumulatoren-Lokomotive auf der Haff-Uferbahn in Ostdeutschland aufmerksam zu machen.<sup>1)</sup> Nun gehen durch die Mehrzahl der Tageszeitungen Meldungen über unerwartete Erfolge, die der Edison-Akkumulator bei einem Versuchsbetrieb auf der New-Yorker Strassenbahn erzielt hätte; weiter ist auch von der Tagespresse gemeldet worden, die preussische Staatsbahn hätte sich für ihren Motorwagen-dienst mittels Akkumulatorenwagen, den sie auf gewissen Vorortstrecken bei schwachem Personenverkehr mit Erfolg unterhält,<sup>2)</sup> infolge der Nachteile der Blei-Akkumulatoren zur Verwendung von Edison-Akkumulatoren entschlossen, die in Zukunft ausschliesslich zur Verwendung gelangen würden. Zu diesen Sensationsmeldungen ist zu bemerken, dass sie der Begründung durchaus entbehren. Zur Zeit ist der Edison-Akkumulator dem Blei-Akkumulator, der ja nur in speziellen Fällen, sowie in sehr beschränktem Masse für die Traktion brauchbar ist, noch keineswegs überlegen, indem ihm namentlich sein erheblich schlechterer Wirkungsgrad im Wettbewerb mit dem Blei-Akkumulator nachteilig ist. Unbestrittene Vorzüge besitzt der heutige Edison-Akkumulator dank seiner geringen Empfindlichkeit gegenüber elektrischer und mechanischer Misshandlung zur Zeit nur für die Verwendung auf elektrischen Strassenautomobilen, wo die Haltbarkeit auf die Betriebskosten von grösserem Einfluss ist, als der Wirkungsgrad der Batterie. Die seit dem vor etwa sieben Jahren erfolgten Erscheinen des Edison-Akkumulators auf dem Markt an diesem Akkumulatortyp vorgenommenen Verbesserungen sichern ihm für letzterwähnten Zweck zunehmende Bedeutung.

**Die LI. Hauptversammlung des Vereins deutscher Ingenieure** wird dieses Jahr vom 27. bis 29. Juni in Danzig abgehalten. An den beiden ersten Tagen finden geschäftliche Sitzungen im grossen Saale des Friedrich-Wilhelm-Schützenhauses statt. Ausser der Behandlung von laufenden und Verwaltungsangelegenheiten wird Major von Parseval aus Charlottenburg einen Vortrag halten über: „Mein Lenkballon und meine Flugmaschine“; ferner wird der Vorstand dabei Bericht erstatten über: Ausbildung von Ingenieuren im höhern Verwaltungsdienst; Hochschulvorträge und Uebungskurse für Ingenieure; Technisches Schulwesen; Weltausstellung in Brüssel. Am 29. Juni soll die Versammlung in der Aula der kgl. technischen Hochschule in Danzig-Langfuhr tagen und Vorträge anhören von Prof. Holz aus Aachen über: „Die Wasserkräfte Norwegens im Dienste der Stickstoffindustrie“, von Prof. Dr.-Ing. Föttinger aus Danzig über: „Der hydrometrische Transformator, eine neue Anwendung des Turbinenprinzips“, und von Prof. Dr. Rössler aus Danzig über: „Die Hochspannungsanlage im elektrotechnischen Laboratorium der Technischen Hochschule Danzig.“

Im Anschluss an die Hauptversammlung wird Major von Parseval seinen lenkbaren Luftballon vorführen. Für den 30. Juni und den 1. Juli sind ein Waldfestspiel in Zoppot mit Aufführungen aus Tannhäuser, eine Seefahrt, die Besichtigung der Elbinger Schichauwerke u. a. m. geplant.

**Schweizerische Bundesbahnen.** Am 30. April d. J. hat der Verwaltungsrat der S. B. B. die Vorlagen genehmigt betreffend: 1. die Erweiterung der Station Pratteln mit Beseitigung von drei Niveauübergängen, im Kostenbetrage von 1280000 Fr.; 2. die Erweiterung der Station Weinfelden nebst den Arbeiten zum Anschluss der im Bau befindlichen Mittelthurgaubahn mit einer Ausgabe von rund 660000 Fr.; 3. die Erweiterung des Bahnhofes Wil ebenfalls behufs Anschluss der Mittelthurgaubahn nebst Durchführung des

<sup>1)</sup> Band LV, Seite 216. <sup>2)</sup> E. K. B. 1910, Seite 195.

<sup>3)</sup> Band LIV, Seite 202 und Band LV, Seite 31.

<sup>1)</sup> Band LV, Seite 41. <sup>2)</sup> Band LII, Seite 201.

zweiten Geleises Winterthur-St. Gallen, welche Arbeiten zusammen einen Aufwand von 1862000 Fr. beanspruchen werden.

Ferner wurde ein mit der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur abgeschlossener Vertrag über Lieferung von 16 Lokomotiven genehmigt.

An Stelle des aus Gesundheitsrücksichten zurücktretenden Direktor Hui beantragt der Verwaltungsrat der S. B. B. dem Schweiz. Bundesrat Ingenieur *J. Christen* von Itingen (Baselland) z. Z. Stellvertreter des Oberingenieur bei der Generaldirektion der S. B. B. in die Kreisdirektion II zu wählen.

**Schiffahrt auf dem Oberrhein.** Dem zweiten Rechenschaftsbericht der „Rheinhafen-Aktiengesellschaft Basel“ ist zu entnehmen, dass im Berichtsjahre 1909 der infolge ungünstigen Wasserstandes erst am 26. Mai eröffnete Betrieb bereits am 17. Oktober geschlossen werden musste. Der gesamte Güterverkehr auf dem Rhein von und nach Basel betrug 1909 40808 t (ohne die Kohlen für die Basler Gasfabrik 28332 t) gegen 15429 t im Vorjahre. Ungeachtet dieser Verkehrssteigerung schloss die Gesellschaft das Jahr mit einem Verlustsaldo; um aus Umschlag und Lagerung eine genügende Rendite zu ziehen, müssen sich die Umschlagsziffern noch bedeutend erhöhen. Da für 1910 die Schiffahrt ausnahmsweise bereits in den letzten Wochen eingesetzt hat, und schon Abschlüsse von mehr als 80000 t getätigt seien, hofft der Bericht für das laufende Jahr auf einen mässigen Betriebsüberschuss.

Die Stadt Basel lässt zwei weitere elektrische Verladekrane erstellen.

**Internationale Rheinregulierung.** (*Diepoldsauer Rheindurchstich.*) In ihrer Sitzung vom 21. April hat die internationale Rheinregulierungskommission den Bericht über den Fortgang der Arbeiten im 16. Baujahr behandelt. In diesem sind die Vorbereitungen für die Arbeiten am Diepoldsauer Durchstich getroffen worden, die im laufenden Jahr an die Hand genommen werden. Der Gesamtaufwand für das ganze Unternehmen beläuft sich zu Ende 1909 auf 12983000 Fr., worin die Generalabrechnung für den Fussacher Rheindurchstich mit rund 9400000 Fr. enthalten ist. Bei ihrer nächsten Sitzung im Juni d. J. soll die Kommission das Projekt für den Ausbau der Flusstrecke zwischen den beiden Durchstichen feststellen.

**Ausbildung der Geometer.**<sup>1)</sup> Der Bundesrat hat dem Begehren des „Vereins schweizerischer Konkordatsgeometer“ grundsätzlich zugestimmt, das Geometerprüfungswesen zu einem Zweige der Bundesverwaltung zu erheben und das Departement des Innern ermächtigt, eine Kommission von Fachleuten und Vertretern der beteiligten eidg. Behörden zur Lösung der Frage der Vorbildung und Fachbildung der zukünftigen Geometer, sowie zur Aufstellung eines Prüfungsreglements und eventuell eines Studienplanes einzuberufen.

**Flug-Sportplatz bei Zürich.** Ein Initiativkomitee, dem auch Regierungsrat Dr. *Haab*, Stadtpräsident *Billeter* und Oberst *U. Meister* angehören, fordert zur Gründung einer „Schweiz. Flugplatz-Gesellschaft in Zürich“ auf. Als Flugplatz ist das weite Feld im Glatt-Tal zwischen Dübendorf und Wangen in Aussicht genommen, auf dem eine Bahn von 4000 m Länge in genügender Breite und in der von den Aviatikern gewünschten sowie von den internationalen Vorschriften verlangten Anordnung geschaffen werden kann. Für die geplante Aktien-Gesellschaft ist ein Kapital von 250000 Fr. in Aussicht genommen.

**Das Telephon in Nordamerikanischen Städten.** Das Telephon, das bei seiner Einrichtung vor 30 Jahren in *New-York* von einer Zentrale aus 250 Abonnenten bediente, beschäftigte daselbst im vergangenen Jahre in 85 Zentralen über 5000 Angestellte zur Bedienung von rund 335000 Anschlüssen. In *Chicago* betrug die Zahl der letztern rund 185000, in *Philadelphia*, *Baltimore* und *Boston* je ungefähr 100000, die gleiche Zahl wie in *Gross-Berlin*.

**Die Restauration des Kunsthallegebäudes in Basel** war in der Jahresversammlung des Basler Kunstvereins vom 17. April Gegenstand der Verhandlungen. Als besonders dringend soll zuerst die Ersetzung der defekt gewordenen *Böcklinmasken* an der Gartensfassade durch Kopien in härterem Stein vorgenommen werden.

**Bodensee-Toggenburgbahn.** Die Unterbauarbeiten für die Linie *Ebnat-Nesslau*, von der wir auf Seite 243 der letzten Nummer berichteten, sind der Bauunternehmung *Aebli, Stambach & C<sup>o</sup>* in *Glarus* übertragen worden. Es ist beabsichtigt, die Strecke am 1. Mai 1912 dem Betrieb zu übergeben.

## Konkurrenzen.

**Schulhaus in Neuhausen** (Band LV, Seite 86). Bei diesem Wettbewerb sind rechtzeitig 182 Entwürfe eingereicht worden. Zu deren Beurteilung wird das Preisgericht voraussichtlich am 12. Mai zusammentreten.

**Post- und Gemeindegebäude in Colombier** (Seite 166). Es sind rechtzeitig 14 Entwürfe eingereicht worden; der Zeitpunkt der Beurteilung ist noch nicht bestimmt.

## Literatur.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten:

**Leitfaden der Bauverbandslehre.** I. Teil: Der Maurer. Für den Unterricht und zur Selbstbelehrung bearbeitet von Direktor *Hirsch* an der kgl. Preussischen Baugewerkschule zu Eckerförde unter gefl. Mitwirkung von Direktor Prof. *Wienkoop* an der grosshzgl. hessischen Landesbaugewerkschule zu Darmstadt. 4. Auflage, zum grossen Teil neu bearbeitet und bis auf die neueste Zeit ergänzt. Leipzig 1910, Verlag von H. A. Ludwig Degener. Preis geh. M. 1,60.

**Lehrbuch der Baustoffkunde** zum Unterricht an Baugewerkschulen und zum Selbstunterricht von Prof. Dr. *E. Glinzer*, Oberlehrer an der staatlichen Baugewerkschule zu Hamburg. 4. Auflage, zum grossen Teil neu bearbeitet und bis auf die neueste Zeit ergänzt. Leipzig 1910, Verlag von H. A. Ludwig Degener. Preis geb. M. 4,20.

**Alte und neue Baukunst in Hessen-Nassau.** Ein Vergleich. Vortrag, gehalten am 18. Dezember 1908 im Landeshaus zu Wiesbaden von *Carl Caesar*, Prof. an der kgl. tech. Hochschule, Berlin. Zweite Auflage. Mit 88 Textabbildungen. Berlin 1909, Verlag von Wilh. Ernst & Sohn. Preis geh. M. 2,80.

**Anzeiger für schweizerische Altertumskunde.** Herausgegeben von der *Direktion des Schweiz. Landesmuseums* in Zürich. Neue Folge, XI. Band. 1909, 2. Heft. Verlag des Schweiz. Landesmuseums. Abonnements-Preis: jährlich 5 Fr.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER.  
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

## Vereinsnachrichten.

### Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

#### Protokoll der XI. Sitzung im Wintersemester 1909/1910.

Mittwoch den 13. April 1910 auf der Schmiedstube.

Vorsitzender: Architekt *Otto Pflegehard*. Anwesend 77 Mitglieder und Gäste.

Das Protokoll der letzten Sitzung wird genehmigt.

Der Vorsitzende teilt mit, dass die Normenkommission des Zentralvereins die definitiven Vorschläge für *Dienstvertrag* und *Honorarvertrag* ausgearbeitet und in Druck gegeben hat. Interessenten können Exemplare beim Vorsitzenden beziehen.

Es werden zwei Schreiben verlesen, eines vom Gewerbeverband Zürich und eines vom Zentralverband der Arbeitgeber-Organisation, sowie die Antwort des Vorstandes des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins an den Gewerbeverband, wovon eine Kopie auch dem letztgenannten Verband zugestellt worden ist. Genannte Verbände machen auf die gegenwärtigen Differenzen zwischen Arbeitgeber und Arbeitern im Spengler- und Gipser-Gewerbe auf dem Platze Zürich aufmerksam, und ersuchen die Mitglieder des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins keine Arbeit an nicht organisierte Firmen oder an die beiden Arbeitergenossenschaften zu übertragen. In der Antwort wurde mitgeteilt, dass unsere Organisation keine solche ist, dass die Mitglieder vom Verein aus verpflichtet werden könnten, dem geäusserten Wunsche nachzuleben, dass aber das geschilderte Vorgehen der Arbeiter unsere Sympathien nicht besage.

Herr *M. U. Schoop* erhält das Wort für seine „*Mitteilungen über ein neues Verfahren zur Herstellung von Metall-Ueberzüge*.“ Eine Diskussion kann sich an die Ausführungen des Herrn Schoop nicht anschliessen in Anbetracht des nachfolgenden Vortrages des Herrn Stadtgenieur *V. Wenner* über den „*Ausbau der Kanalisation des rechten Ufers und Einführung der Schwemmkanalisation in Zürich*.“ Spezielle Referate über die beiden Vorträge folgen an anderer Stelle des Vereinsorgans.

An der sich an den Vortrag des Herrn Wenner anschliessenden Diskussion beteiligten sich die Herren Prof. *Zwicky*, Ingenieur

<sup>1)</sup> Vergleiche Band LIV Korrespondenz Seite 377 und Vereinsnachrichten Seite 378; ferner Band LV, Korrespondenz Seite 27.