

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 10

PDF erstellt am: **29.06.2024**

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.

Fortschritt der Diagramme, Oktober bis Dezember 1910.

Diagramme (Tunnellänge 14536 m)	Nordseite		Südseite		Total Stand am 31.XII.10
	Leistg. im Quartal	Stand am 31.XII.10	Leistg. im Quartal	Stand am 31.XII.10	
<i>Ausbruch.</i>					
Sohlenstollen m	764	6668	498	6644	13312
Firststollen m	548	4668	369	4677	9345
Vollausbruch m	547	4647	560	4514	9161
Tunnelkanal m	600	4200	580	3800	8000
Gesamtausbruch m ³	33535	305916	31151	275965	581881
<i>Mauerung.</i>					
Widerlager m	417	4366	550	4137	8503
Deckengewölbe m	382	4263	593	4013	8276
Sohlgewölbe m	115	372	0	54	426
Tunnelkanal m	615	4215	520	3740	7955
Gesamtmauerung m ³	5587	62606	7971	50283	112889

Auf der *Südseite* verwendete man im Firststollen 4 bis 6 Ingersollmaschinen, im Vollausbruch 4 Maschinen und 15 Bohrhämmer. Der m³ Vollausbruch erforderte 6,03 Bohrer, 2,46 Bohrlöcher und 0,52 kg Sprengstoff, gegen einen Sprengmittelverbrauch von 4,61 kg/m³ im Sohlenstollen, 3,76 kg/m³ im Firststollen und 1,07 kg/m³ im gesamten Tunnelausbruch. Von der Gesamtmauerungsleistung des Quartals entfallen 5136 m³ auf die Diagramme (5,44 m³ Widerlager, 6,08 m³ Gewölbe) und 2835 m³ = 35,6% des Total auf Mehrmauerung. Die sekundäre Ventilation besorgen hier vier Sulzersche Zentrifugal-Ventilatoren, die bei Km. 3,550—4,150—4,330 und 5,350 hintereinander auf Druck arbeitend von den 790 000 m³ in 24 Stunden Gesamt-Frischwettermenge (= 9,15 m³/sek.) etwa 0,81 m³/sek. in die sekundäre Leitung vor Ort blasen. Die für den Installationsbetrieb erforderliche Kraft betrug am Quartalschluss 2200 P.S. Auf Lawinen-Verbauungen wurden in Goppenstein 1236 Tagschichten verwendet. (Schluss folgt.)

Miscellanea.

Die XLIV. Generalversammlung des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins trat Sonntag den 27. August im Grosssaal zu St. Gallen zusammen.

Die Geschäfte der in üblicher Weise auf den Vorabend, den 26. August, einberufenen Delegiertenversammlung wurden bei aller Reichhaltigkeit des Traktandenverzeichnisses rasch, und ohne längerer Diskussion zu bedürfen, abgewickelt.

Das offizielle Protokoll der *Delegiertenversammlung* wird unter „Vereinsnachrichten“ erscheinen; hier sei aus den Verhandlungen nur kurz mitgeteilt, dass der Vertrag mit der Sektion Waadt betreffs des „Bulletin Technique“ als französisches Vereinsorgan auf der alten Grundlage erneuert und mit der Sektion Tessin auf ähnlicher Grundlage ein Vertrag betreffs die Unterstützung der „Rivista tecnica“ genehmigt wurde. Mit grossem Bedauern nahm die Delegierten-Versammlung den Entschluss des Vorsitzenden, Herrn Oberst Naville, zur Kenntnis, von der Präsidentschaft zurückzutreten.

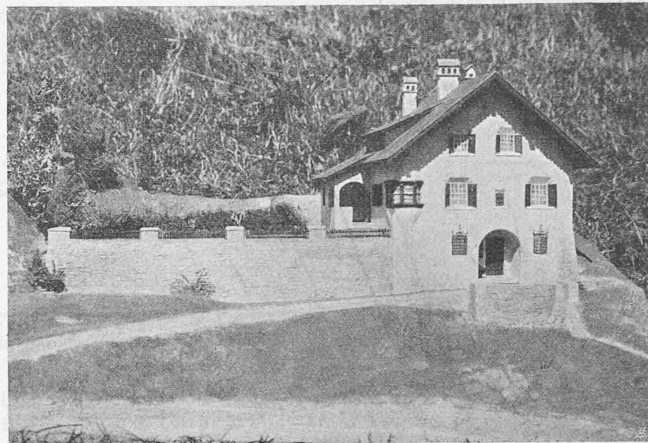
Die *Generalversammlung* wurde vom Präsidenten des Lokal-Komitees, Stadtingenieur W. Dick, in Anwesenheit von etwa 250 Mitgliedern um 10¹/₄ Uhr vormittags eröffnet. In seinen Begrüßungsworten erwähnte der Vorsitzende, dass die St. Galler Kollegen angesichts der vielen grossen Bauten, die erst in Ausführung begriffen sind, gerne die Einladung an den Verein noch um einige Jahre hinausgeschoben hätten, um auch diese, das Stadtbild mächtig beeinflussenden Bauten fertig zeigen zu können. Immerhin glauben sie auch die soeben zum Abschluss gelangten neuen Eisenbahnlinien mit ebenso berechtigtem Stolz vorführen zu dürfen. Diese bilden auch den Inhalt der an die Teilnehmer überreichten „Denkschrift“¹⁾ und sind das Ziel der für den folgenden Tag auf dem Programm stehenden Ausflüge.

Er weist dann auf die wichtigen Traktanden hin, die zur Erledigung vorliegen und die der Weiterentwicklung des Vereins, z. T. auf neuem Boden, dienen sollen. Insonderheit auf die neuen Statuten, die nach langer Vorberatung zu Stande gekommen sind, und die, entsprechend den im Jahre 1907 in der Oltener Tagung zum Ausdruck gelangten Bestrebungen, die Standesfragen mehr in den Vorder-

¹⁾ „Bodensee-Toggenburg-Zürichsee“, Denkschrift des St. Gallischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Siehe Seite 133 unter Literatur.

grund stellen. Parallel dazu sei die Neuregelung unserer Technischen Hochschule gegangen, der nunmehr auch das Recht zur Doktorpromotion erteilt wurde. Er hofft, der Verein und seine Mitglieder werden auch in Zukunft stetsfort kräftig und in voller Erkenntnis ihrer bezüglichen Pflichten für die Hebung des Technikerstandes einstehen.

Ueber den *Geschäftsbericht des Zentral-Komitees*, der gedruckt vorlag, berichtete der Vereinspräsident, Oberst G. Naville. Der Bericht sei länger ausgefallen, als ursprünglich beabsichtigt, und eigne sich deshalb weniger zur Verlesung oder zur eingehenden



Engadiner Museum in St. Moritz.
Modell der zum ersten Preis der Verlosung bestimmten Villa in St. Moritz.

Diskussion in der Generalversammlung. Er gedenkt der in dem Bericht aufgezählten, leider langen Reihe der seit zwei Jahren verstorbenen Kollegen, unter denen er besonders unserem langjährigen Präsidenten und spätem Ehrenmitgliede A. Geiser Worte der Erinnerung und des Dankes widmet.

Die *neuen Vereins-Statuten* werden von der Generalversammlung in der vorliegenden endgültigen Fassung¹⁾ einstimmig gutgeheissen. Ebenso wird ein Reglement für das „Legat Geiser“, mit Vorbehalt der Beibringung einer korrekten französischen Uebersetzung, genehmigt und die neugegründete Sektion Thurgau in den Verein aufgenommen.

Von der Sektion Waadt liegt die Einladung zur Abhaltung der nächsten *Generalversammlung 1913 in Lausanne* vor, die mit Akklamation angenommen wird.

An Stelle des austretenden Oberst G. Naville wird zum neuen Mitgliede des Zentral-Komitee Ingenieur E. Huber-Stockar von Zürich gewählt. Als Vorsitzenden bezeichnet die Generalversammlung, nachdem Professor F. Bluntschli, z. Z. Vizepräsident, die Wahl abgelehnt hat, das langjährige Mitglied des Zentral-Komitee Ingenieur H. Peter, Direktor der städtischen Wasserversorgung in Zürich.

Mit Akklamation wurden zu *Ehrenmitgliedern* ernannt: der zurücktretende Präsident Oberst G. Naville, dessen grosse Verdienste um den Verein von seinem Mitarbeiter im Zentral-Komitee, Architekt O. Pflughard, gewürdigt werden, und a. Oberingenieur Dr. R. Moser, der unermüdlische Förderer unseres Eisenbahnwesens und namentlich des Baues steinerner Brücken.

Die Tagung der Generalversammlung schloss ein einlässlicher, von der Versammlung mit Dank aufgenommener Vortrag von Baudirektor Stadtrat Kilchmann über die Bodensee-Toggenburg-Bahn, in welchem deren Entstehen, Baugeschichte und Aussichten für die Zukunft allseitig beleuchtet wurden.

Dem Protokoll der Generalversammlung wird Näheres über den Verlauf und das Ergebnis der Tagung zu entnehmen sein. Wir selbst beschränken uns hier auf vorstehende Notizen und überlassen es auch dem Festberichterstatter, unsern Lesern den schönen Rahmen zu schildern, in den die unermüdlische Festkommission all das Schöne und Wissenswerte, das uns geboten wurde, zu fassen verstand, unterstützt von der lebhaften Teilnahme der Kollegen aus der ganzen Schweiz und dem schönsten Wetter, in dem das liebe St. Galler- und Appenzellerland erglänzte, das uns diese Tage beherbergt hat.

¹⁾ Siehe Seite 134 bis 136 unter Vereinsnachrichten.

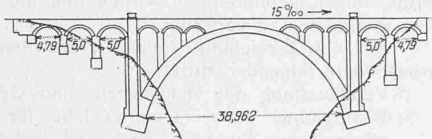
Engadiner Museum in St. Moritz.¹⁾ Die „Gesellschaft für die Erhaltung des Engadiner Museums“ in St. Moritz ist bekanntlich genötigt gewesen, um die für den Ankauf neben den zahlreichen freiwilligen Beiträgen noch erforderliche Summe aufzubringen, eine Verlosung zu veranstalten. Deren Ziehung ist nun endgültig auf den 30. September d. J. festgesetzt.

Als erster Gewinn ist eine kleine Villa in St. Moritz bestimmt, die einschliesslich des Baugrundes einen Wert von rund 69000 Fr. darstellt. Die Architekten *Nikolaus Hartmann & Co* in St. Moritz, denen die Gesellschaft den Bau übertragen hat, konnten mit den Arbeiten bereits in diesem Sommer beginnen und gedenken diese derart zu fördern, dass der Bau schon im nächsten Winter beziehbar sein wird. Wir hatten kürzlich Gelegenheit, in St. Moritz das Modell zu besichtigen, von dem wir hier eine Ansicht wiedergeben können.

Die Lage des Bauplatzes, auf einer Anhöhe, unweit des Waldes am Westende des Dorfes St. Moritz, ist ausserordentlich schön. Das Gebäude zeigt die Bauart des Engadiner Wohnhauses, wobei aber offensichtlich unsern modernen Ansprüchen an Luft, Licht und freier Aussicht durch Anlage grösserer Fenster einige Konzessionen gemacht worden sind. In einem Untergeschoss, einem Hauptgeschoss und einem Obergeschoss enthält der Bau alle Räumlichkeiten, die einer mittelgrossen Familie, sei es zum vorübergehenden oder auch zum dauernden Aufenthalt von Nöten sind, wie: Vestibül, Wohnzimmer, Veranda, fünf Schlafzimmer mit Bad und W. C., Küche und Spense, Dienstbotenzimmer, sowie Waschküche und die nötigen Vorratsräume. Dem Genusse der herrlichen Aussicht dienen die beim Engadinerhause übliche Bank beim Eingang, ein kleiner Balkon an der Ostseite, der Wohnzimmer-Erker, die Veranda, sowie der auf hoher Terrasse liegende Garten.

Weltausstellung Turin 1911. Preisgericht. Das Verzeichnis der schweizerischen Mitglieder des Preisgerichtes, das wir auf Seite 122 der letzten Nummer brachten, hat nachträglich eine Aenderung erfahren. Ingenieur Hermann Sieber in Basel, der für Gruppe XII, Klasse 67 und 68 und Gruppe XIII, Klasse 75 (sämtliche das Heizungsfach betreffend) bezeichnet war, ist in letzter Stunde zurückgetreten. Für ihn hat sich unser Kollege, Ingenieur *Albert Beutter*, Direktor der Zentralheizungsfabrik Bern bereit erklärt, das Preisrichteramt zu übernehmen. — Das Preisgericht wird nicht, wie früher berichtet, auf den 3. sondern auf den 5. September einberufen.

Neue Linien der Rhätischen Bahn. Auf der Engadiner-Linie Bevers-Schuls ist am Abend des 29. August das Lehr-Gerüst des im Bau begriffenen Mela-Viaduktes bei Km. 112,524 aus z. Zt. unbekanntem Ursachen eingestürzt. Der Viadukt übersetzt die Mela-Schlucht unmittelbar oberhalb des 895 m langen Tunnels gegenüber der Ortschaft Brail mit einer Hauptöffnung von 39 m bei einer Höhe der Bahn nivelette über der Bachsohle von rund 33 m. Nebenstehende Skizze zeigt die Hauptabmessungen des Objektes. Der Unfall hat leider Opfer gefordert, da 11 Arbeiter tot blieben und ebensoviele schwer verletzt wurden.



Schweizerische Wasserrechtsgesetzgebung (Band LVII, Seite 336). Die vom eidg. Departement des Innern zur Redaktion eines Bundesgesetzes über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte bestellte engere Kommission hat ihre Arbeiten beendet und in Begleitung eines motivierenden Berichtes einen neuen Entwurf eingereicht. Das Departement hält diesen Entwurf zur Verfügung der interessierten Kreise und erklärt sich bereit, allfällige Wünsche und Bemerkungen zu seinem Inhalt bis zum 15. Oktober 1911 entgegenzunehmen. — Von dieser Einladung sollten die Interessenten nicht versäumen, rechtzeitig Gebrauch zu machen.

Nekrologie.

† **Oberst Robert Reber.** Im Alter von 61 Jahren starb in Gstaad am 25. August d. J. nach längerem Leiden Oberst R. Reber, Adjunkt der Schweiz. Landestopographie, an welcher Anstalt er während 29 Jahren gewirkt hat. Geboren zu Diemtigen im Simmental, besuchte er die Sekundarschule in Wimmis, darauf das bernische Lehrerseminar, studierte sodann in Bern Mathematik und erwarb sich 1873 das Patent als Konkordatsgeometer. Praktisch betätigte

er sich zuerst bei der Juragewässerkorrektur, 1873 bis 1876 beim Bau der linksufrigen Zürichseebahn, worauf er als selbständiger Geometer Katastervermessungen und Triangulationen im Kanton Bern ausführte. Im Frühjahr 1882 vom damaligen Chef des topographischen Bureaus, Oberst Jules Dumur, an diese Anstalt berufen, erledigte er die Triangulationen höherer Ordnung des grössten Teiles von Graubünden, eines Teiles vom Berner Oberland, der Kantone St. Gallen und Appenzell und eines Teiles vom Berner Jura. Als Nachfolger des als Professor ans eidg. Polytechnikum berufenen Ingenieurs M. Rosenmund wurde Reber im Jahr 1903 zum Adjunkten der Landestopographie gewählt, in welcher Stellung er tätig war, bis ein Herzleiden, das er sich durch Ueberanstrengung bei seiner Arbeit im Gebirge zugezogen hatte, ihn im Februar 1911 auf das Krankenlager warf.

Als Offizier im Geniekorps durchlief Reber alle Grade und wurde im Januar 1902 zum Oberst und Geniechef des IV. Armeekorps ernannt.

Ernste Pflichterfüllung zeichnete den Verstorbenen bei allen seinen Arbeiten aus; keine Mühen konnten ihn abhalten, sein Ziel unentwegt zu verfolgen. Das zeigte sich namentlich bei den schwierigen Triangulationsarbeiten im Hochgebirge, die er mit vollem Erfolge durchführte. Man braucht nur darauf hinzuweisen, dass die Absteckungen der Albul-, Ricken- und Lötschberg-Tunnels auf seinen Triangulationen basierten. In den letzten Jahren hat Reber viel für die Neugestaltung des schweiz. Vermessungswesens gewirkt. Ein tätiges Mitglied des Ingenieur- und Architekten-Vereins, hatte er während mehrerer Jahre das Präsidium der Sektion Bern inne. Als grosser Freund und Kenner der Berge hielt er treu zum Alpenklub, dessen Bestrebungen er mit Rat und Tat unterstützte und in dessen Kreis er gerne seine Erholung suchte.

Mit Reber ist ein liebenswürdiger Mensch und treuer Kamerad hingschieden.

† **J. Röthlisberger.** Nach längerem Leiden entschlief am 25. August d. J. auf dem Chaumont bei Neuchâtel Ingenieur J. Röthlisberger im 61. Lebensjahr. Wir werden in nächster Nummer einen dem heimgegangenen Kollegen von befreundeter Seite gewidmeten Nachruf bringen.

Literatur.

✎ Bodensee-Toggenburg-Zürichsee. ✎

Denkschrift über die Eisenbahnverbindung Romanshorn-St. Gallen-Wattwil-Uznach. Herausgegeben vom **St. Gallischen Ingenieur- und Architekten-Verein** zur 44. Generalversammlung des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins in St. Gallen vom 26. bis 28. August 1911. Buchdruckerei Zollikofer & Co.

Zu beziehen, soweit der kleine Vorrat reicht, innert drei Wochen beim Ingenieur- und Architekten-Verein St. Gallen zum Preis von Fr. 12,50 für die Mitglieder des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins und der Lokalsektionen und zu Fr. 15,50 für Nichtmitglieder; franko, Porto und Nachnahme in der Schweiz.

Von Jahr zu Jahr wird im Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein der Vorsatz erneuert, seine Jahresversammlungen tunlichst einfach zu gestalten, um die Sektionen, die es jeweils übernehmen, den Gesamtverein gastlich aufzunehmen, möglichst vor Kosten und Arbeit zu bewahren. Von Jahr zu Jahr wird man aber, was die die Hauptversammlung begleitende Festschrift anbelangt, diesem Vorsatz untreu, und — wir gestehen es — wir freuen uns dessen. Liegt doch darin der Beweis des emsigen und freudigen Schaffens unserer Kollegen, die ihr Licht nicht unter den Scheffel stellen wollen.

Haben uns bei der letzten Generalversammlung die Tessiner in ihrer reichen Festschrift ein Bild von der Vielseitigkeit ihres Wirkens auf allen Gebieten der Technik aufgerollt, so greifen diesmal die Freunde in St. Gallen ein besonderes, allerdings sehr vielseitiges Objekt heraus, das uns von ihnen mit aller Gründlichkeit vorgeführt wird. „Non multa sed multum“ ist diesmal ihre Devise. Die beiden Linien der Bodensee-Toggenburg-Bahn und der Rickenbahn, die zu Ende letzten Jahres in Betrieb genommen wurden, bieten in der Tat nach allen Seiten eine solche Fülle des Interessanten, dass jede der vielen Richtungen, in der unsere Kollegen tätig sind, in der Denkschrift auf ihre volle Rechnung kommt. Wenn in dem Vorwort die Denkschriftkommission (Ingenieure *A. Acatos*, *A. Seitz*, *H. Sommer*), glaubt sich entschuldigen zu sollen, dass da und dort ihre Arbeit noch besser und weiter hätte ausgebaut werden sollen, so zeigt solche kaum gerechtfertigte Bescheidenheit nur, mit welchem Eifer und mit welcher Gewissenhaftigkeit sie an ihre Aufgabe herantreten ist.

Die Aufzählung der Mitarbeiter, die sie gewinnen konnte, und der von diesen behandelten Kapitel gewährt eine Uebersicht über die Reichhaltigkeit der Schrift. Es haben mitgewirkt die Ingenieure *H. Sommer* für die geschichtliche Einleitung, die Organisation und die Unterbauarbeiten der zweiten Sektion; *A. Acatos*:

¹⁾ „Schweiz. Bauztg.“ 1906 Band XLVIII, Seite 165 und 177.