

Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **59/60 (1912)**

Heft 14

PDF erstellt am: **08.08.2024**

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>

Kasino Bern alle Fachleute eingeladen werden, die sich für Eisenbeton interessieren. Indem wir hierauf aufmerksam machen, geben wir gleichzeitig unserer Meinung dahin Ausdruck, dass es nach eingezogenen Erkundigungen über die Beweggründe der an der Sache interessierten Initianten doch möglich sein sollte, die Bedürfnisse der Schweiz. Eisenbeton-Industrie auch ohne einen neuen Verein zu befriedigen, und zwar in wirtschaftlicher Hinsicht im Schweiz. Baumeister-Verband und in wissenschaftlich-fachlicher Beziehung im dafür ja organisierten Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein.

Vertretung der A. E. G. in Bern. Schweizerische Handelsblätter registrieren die Nachricht von einer neu zu errichtenden Vertretung der A. E. G. in Bern und äussern die Meinung, es dürfte sich darum handeln, bezüglich der Elektrifizierung der Gotthardbahn leichter auf dem Laufenden gehalten zu werden, da der *Gotthardvertrag* vom Oktober 1910, der allerdings bis jetzt einzig von Deutschland ratifiziert worden ist, folgende Bestimmung enthalte:

„Für den Fall, dass aus Anlass einer spätern *Elektrifizierung der Gotthardbahn* Materialbestellungen notwendig werden, erklärt die Schweiz, dass die Schweizerischen Bundesbahnen in Ansehung dieser Lieferungen an ihrer bisherigen Uebung festhalten und einen allgemeinen, der Industrie aller Länder zugänglichen Wettbewerb eröffnen werden. Hinsichtlich der sonstigen Materialbestellungen für die Gotthardbahn erklärt die Schweiz, nicht die Absicht zu haben, in dem derzeitigen Verfahren der Schweizerischen Bundesbahnen eine Aenderung eintreten zu lassen.“

Internationale Ausstellung in Gent 1913. In Anbetracht der schwachen Beteiligung schweizerischer Aussteller an der Internationalen Ausstellung in Brüssel 1910 und mit Rücksicht auf die bevorstehende Landesausstellung in Bern 1914 hat der Bundesrat beschlossen, dass sich die Schweiz an der Internationalen Ausstellung in Gent 1913 nicht beteiligen wird, was im Lande wohl allseitig begrüsst werden dürfte.

Sollten sich gleichwohl vereinzelte Aussteller dafür interessieren, so steht ihnen die „Schweiz. Zentralstelle für das Ausstellungswesen“, Börsenstrasse Nr. 10 in Zürich, für Raterteilung zur Verfügung. Beiträge an die Kosten von Seite des Bundes sind jedoch unter keinen Umständen zu erwarten.

Grosse Hochdruck-Francis-Turbinen. In der *White-River-Anlage* Summen bei Seattle (Washington U. S.) sind zwei grosse Hochdruck-Spiral-Francis-Turbinen von je 18000 PS bei 134 m Gefälle und 360 Uml/min jüngst in Betrieb gesetzt worden. Die von der Store & Webster Engineering Corporation Boston (Mass.) für die Pacific Coast Power Co. in Seattle erbauten Turbinen wiesen bei der Uebergabe unter normaler Belastung einen Wirkungsgrad von über 90% auf und bei voller Belastung und einer Leistung von 21700 Bremspferden noch einen Wirkungsgrad von 88%. Wir hoffen von der interessanten Anlage eine einlässliche Darstellung im Laufe des Jahres bringen zu können.

Schweizerische Bundesbahnen. Der Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen hat am 29. März, dem Antrag der ständigen Kommission entsprechend, Generalsekretär der S. B. B. *Louis Mürset* von Diesse (Bern) mit 32 von 41 Stimmen zum *Mitglied der Kreisdirektion V* vorgeschlagen und der Bundesrat hat denselben endgültig gewählt.

Als Kuriosum sei bemerkt, dass politische Blätter, die ernst genommen werden wollen, bei diesem Anlass herausgefunden haben, es sei die katholische Konfession in den Kreisdirektionen der S. B. B. nicht vertreten, welchem Mangel durch von ihnen präsentierte Kandidaten abgeholfen werden sollte!

Internationaler technischer Kongress für Unfallverhütung und industrielle Hygiene in Mailand 1912. Das Organisationskomitee erlässt die Einladungen zu dem vom 27. bis 31. Mai 1912 in Mailand abzuhaltenden Kongress unter Beilage eines Generalreglements, aus dem zu ersehen ist, dass sich der Kongress ausschliesslich mit den *technischen* Fragen der Unfallverhütung und industriellen Hygiene befassen soll, unter Ausschluss der Fragen der ärztlichen Behandlung, der Versicherung u. a. m. Nähere Auskunft über Mitgliedschaft, Traktanden u. s. w. ist erhältlich beim Generalsekretär des Kongresses, Ingenieur *Francesco Massarelli*, Foro Bonoparte 61 in Mailand.

Die Frühjahrs-Diskussions-Versammlung des Schweiz. Elektrotechnischen Vereins findet Sonntag den 14. April, nachmittags 1 $\frac{3}{4}$ Uhr, im Bernoullianum in Basel statt. Es werden Vor-

träge gehalten über „Ueberspannungsschutz im Elektrizitätswerk Wangen“ (Referent Ingenieur *Cesar*, Solothurn), „La situation économique future des entreprises électriques et sa correlation avec l'utilisation rationnelle des forces motrices hydrauliques“ (Referent Direktor *H. Maurer*, Freiburg) und „Das Moorelicht“ (mit Vorführung einer Anlage) von Ingenieur *K. P. Täuber*.

Internationale Rheinkorrektion. Ueber die infolge der Rheinkorrektion bei der Ausmündung des Fussacher Durchstiches sich bildenden Auffüllungen im Bodensee sollen regelmässige Beobachtungen vorgenommen und fortgeführt werden. Da nun die beidseitigen Bauleitungen der Rheinkorrektionsarbeiten nach deren Vollendung aufgelöst werden sollen, ist die *Schweizerische Abteilung für Landeshydrographie* beauftragt worden, diese Arbeiten zu besorgen. Eine erstmalige Aufnahme ist im vergangenen Herbst erfolgt.

Schlachthaus für Liestal. Die Gemeindeversammlung von Liestal beschloss den Bau eines Schlachthauses an der Ergolz im Voranschlag von 242000 Fr. Die Anlage umfasst Kühlanlage, Schlachthallen für Gross- und Kleinvieh und Pferde, Pumpwerk und Wasserreservoir, Verwaltungsgebäude und Wagenschuppen, Stallungen und Magazine. Mit der Ausarbeitung der Detailpläne wurde Architekt *Brodbeck* in Liestal betraut.

Schweizerischer Bundesrat. Das neugewählte Mitglied, Bundesrat *Louis Perrier*, wird das Post- und Eisenbahndepartement, das bisher Bundesrat *Comtesse* inne hatte, übernehmen, und sein Amt am 15. April antreten. Die von uns in Band LVIII, Seite 357, mitgeteilte Departementsverteilung für 1912 erleidet im übrigen keine Aenderung.

Konkurrenzen.

Gemeindehaus Locle (Band LIX, Seite 167). Da für das Gemeindehaus ein anderer Bauplatz in Aussicht genommen wurde, werden die konkurrierenden Architekten ersucht, mit ihren Arbeiten zurückzuhalten, bis ihnen in einigen Tagen die neuen Angaben zugehen. Der Einreichungstermin wird vom 15. Juni auf Ende Juni verschoben werden.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER.

Dianastrasse Nr. 5 Zürich IL.

Vereinsnachrichten.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

REFERAT

über den Vortrag vom 20. März d. J. betr. „*Ostalpenbahn*“ von Dr. *Rob. Moser* und über die anschliessende Diskussion:

In der Einleitung erinnerte der Vortragende an Hand eines ausgestellten umfangreichen Planmaterials an seine früheren Berichte über diese Angelegenheit, die in ihren wesentlichen Teilen in der „Schweiz. Bauzeitung“ niedergelegt sind. Wir begnügen uns daher, um hier nicht alles wiederholen zu müssen, mit dem Hinweis auf Bd. XXXV. S. 95 (Splügenprojekt 1890), Bd. XLVII S. 55 (Greina 1905), Bd. IL S. 107 (Splügen tief 1906) und Bd. L S. 2 (Greina tief 1907). Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass das Splügenprojekt 1906 noch eine Umarbeitung erfahren hat (Splügen 1909), indem die Nordrampe bis Thusis auf dem rechten Rheinufer über Rothenbrunnen geführt wurde. Das Südportal des grossen Tunnels ist von Gallivaggio um etwa 140 m höher, auf 936 m ü. M. gelegt worden, wodurch sich die Tunnellänge um etwa 1,84 km auf rund 24,3 km und die Steigung im südlichen Tunnelschenkel auf 7,6‰ ermässigen liessen. Infolge dieser Hebung verläuft die Südrampe im Lirotal linksseitig und ohne Entwicklung viel weiter ins Bergell hinein, als im Locher'schen Projekt von 1906. Im zweiten Teil des Vortrages verbreitete sich Dr. Moser anhand zahlreicher Zahlentabellen über die wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Verhältnisse der Ostalpenbahn auf Grund des S. B. B. Gutachtens 1907, wobei das Gutachten Würmli 1911 als tendenziös und daher unmassgeblich geschildert wurde¹⁾.

Den wirtschaftlichen Gesamtaufwand der Schweiz für den Splügen berechnet der Referent auf rund 400 Millionen, während für die Greina mit höchstens 160 Millionen zu rechnen wäre, wovon 145 für den Bau und 15 Millionen für elektrische Kraft in Anschlag zu bringen sind. Dr. Moser kam daher zu folgenden Schlussfolgerungen: Die technischen Verhältnisse liegen bei der Greina

¹⁾ Bezüglich dieser beiden Gutachten siehe Bd. LVIII S. 342.

bedeutend günstiger als beim Splügen, ihre Baukosten sind viel niedriger; in wirtschaftlicher Beziehung wird die Schweiz durch den Splügen aufs schwerste betroffen und durch den Uebergang der Führung in der Tarif- und Verkehrspolitik an Italien empfindlich benachteiligt. Die Erstellung der Splügenbahn wäre eine grosse politische Unklugheit und ein nicht mehr gut zu machender Fehler. Sie ist besonders vom militärischen Standpunkt aus unannehmbar und geeignet, die nationale Ehre und Unabhängigkeit der Schweiz in Frage zu stellen¹⁾.

Die *Diskussion* wurde eröffnet von G. Bener, Obergeringieur der Chur-Arosa-Bahn, der nach einigen technischen Berichtigungen an einen Auspruch des preussischen Ministers v. Sydow erinnerte: „Ohne Splügen keine Rhein-Bodensee-Schiffahrt!“ Es sei eine Utopie, zu glauben, die Schweiz könne auf eigene Faust und unabhängig von den Nachbarstaaten Verkehrspolitik treiben. Die ganze Frage sei heute keine technische, sondern in erster Linie eine volkswirtschaftliche, weshalb dem Bundesrat und der Bundesversammlung das Vertrauen entgegenzubringen sei, dass sie unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte die richtige Lösung finden werden. Dr. Ing. *Bertschinger* verteidigt das Gutachten Würmli, das keinesfalls tendenziöser sei als die Ausführungen des Referenten. Das Gutachten der S. B. B. erkläre sich aus dem Umstande, dass sein Verfasser zugleich derjenige des Gutachtens für das Greina-Komitee sei; die S. B. B. kennen und vertreten nur fiskalische Interessen. Herr *Würmli* verteidigte dann selbst seine Berechnungen indem er auf verschiedene Divergenzen in den beidseitigen Rechnungsgrundlagen aufmerksam machte, wodurch z. B. der von den S. B. B. errechnete Einnahmen-Ausfall, den die G. B. durch die Splügenbahn erfahren müsste, mehr ausmache, als die gesamten Verkehrseinnahmen auf den betr. Linien überhaupt.

Der geologische Experte für das Splügenprojekt, Prof. Dr. *Schmidt* aus Basel, erklärte, dass wohl noch nie für einen zu bauenden Alpentunnel so gründliche geologische Vorstudien gemacht worden seien, wie dies in vorbildlicher Weise die Regierung von Graubünden seit 1907 für den Splügen besorgen lässt.

In seinem Schlusswort verdankt der Präsident, Architekt *Pfleghard*, sowohl das ausgezeichnete Referat wie die Voten der Herren Diskussionsredner. Er will es vermeiden, sich heute für oder gegen das eine oder das andere Projekt auszusprechen, und mag auch kein allzu grosses Gewicht legen auf die sich so stark widersprechenden Berechnungen der beiden Parteien, die natürlich je nach dem Standpunkt sehr verschieden ausfallen müssen. Auf einen Irrtum des Herrn Würmli macht er aufmerksam, der die Einnahmeausfälle der gesamten Schweizerischen Bundesbahnen mit den Einnahmen der Gotthardbahn verglichen hat. Allein der Vorsitzende verhehlt sich immerhin nicht, dass ihm die Greina aus patriotischen und wirtschaftlichen Gründen, wie auch wegen der geringeren Kosten mehr einleuchten würde. Die Vertröstung auf spätere Staatsverträge kann den Vorsitzenden nicht beruhigen. Wir haben unsere Erfahrungen gemacht beim Simplon, wo wir mit der Ausmündung des Tunnels auf fremdem Boden auch das Mitbestim-

¹⁾ Ein ausführlicher Bericht, der das Referat ziemlich getreu wiedergibt, findet sich in den „Basler Nachrichten“ vom 23., 24. und 25. März 1912.

mungsrecht des Auslandes einräumen mussten. Wir sind bis jetzt noch nicht recht klug daraus geworden, *warum* eigentlich die Bündner durchaus den Splügen wollen. Wir wissen nur, *dass* sie ihn wollen, aber eine genügende Erklärung ihrer Gründe dafür sind sie uns bis heute schuldig geblieben. Aus der ganzen bisherigen Diskussion geht aber mit aller Deutlichkeit hervor, dass es in dieser eminent wichtigen Frage nicht allein darauf ankommen darf, was die Bündner gerne hätten, sondern dass hier die Interessen des Gesamt Vaterlandes den bündnerischen Wünschen unbedingt überzuordnen sind. Können uns die Bündner darüber beruhigen, dass ihre speziellen Wünsche mit den Landesinteressen nicht kollidieren, so wird die Ostschweiz mit Freuden dabei sein, ihrer Forderung zum Durchbruch zu verhelfen. Aber das dürfen die Bündner nicht vergessen, dass sie erst gründlich beweisen müssen, der Splügen sei für die Schweiz ebenso vorteilhaft und ungefährlich wie die Greina. Deutlich erkennbar ist bis jetzt auf ihrer Seite nur eine grosse Besorgnis, die Stadt Chur könnte durch eine künftige Tödiabahn abgefahren werden. Wenn aber die militärischen Gründe in so hohem Grade, wie es der Fall zu sein scheint, für Greina und Tödi sprechen, so muss hinter ihnen auch das lokale Interesse von Chur zurücktreten. Für Zürich müsste sodann in dieser Frage auch das Interesse des grössten Handelsplatzes der Schweiz, das Interesse Zürichs demjenigen von Chur vorangehen, wenn es durch die Greina besser als durch den Splügen gewahrt werden könnte. Es sollen aber solche bedeutungsvollen Fragen nicht vom lokalpatriotischen Gesichtspunkt aus beurteilt, sondern auf den allgemein schweizerischen Boden gestellt werden.

Gesellschaft ehemaliger Studierender

der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht ein *Bauingenieur* als Hauptlehrer für Tiefbau fächer an der Fachschule eines kantonalen Technikums der Zentralschweiz. Antritt mit Beginn des Sommersemesters. (1768)

Gesucht ein tüchtiger *Ingenieur* für Eisenbetonbau und Acquisition nach Budapest. Derselbe wäre einem dortigen Filialleiter unterstellt und hätte sich auch mit der Baukontrolle zu befassen. Eintritt sofort. (1772)

Gesucht ein *Ingenieur* für Bauten in Nordafrika; er hätte sich mit der Baukontrolle zu befassen und muss perfekt französisch sprechen. (1773)

On cherche un Directeur agé de 40 à 50 ans ayant déjà servi comme Directeur ou Adjoint dans une usine ayant des fours rotatifs. Il doit connaître à fond la fabrication des Ciments et des Chaux Hydrauliques et savoir parler et écrire le français. (1774)

Gesucht ein jüngerer *Ingenieur* mit Erfahrung im Bahnbau für die Trassierung und Projektierung einer elektrischen Schmalspurbahn. Eintritt baldmöglichst. (1775)

Gesucht ein *Ingenieur* mit Praxis im Bau von Bergbahnen zur Vermessung (Survey) und Projektierung einer Bergbahn in der Kapkolonie. (1776)

Auskunft erteilt:

Das Bureau der G. e. P.
Rämistrasse 28, Zürich I.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Auskunftstelle	Ort	Gegenstand
8. April	Obering. d. S. B. B., Kr. IV	St. Gallen	Bauarbeiten für die neue Zollhalle im Bahnhof Romanshorn.
8. „	A. Cuttat, Architekt	St. Gallen	Bauarbeiten für das Verwaltungsgebäude Helvetia Transport St. Gallen.
9. „	Wasserversorgung	Horgen (Zürich)	Anlage eines Reservoir in arm. Beton für die Gemeindevasserversorgung.
9. „	Heinr. Müller, Architekt	Thalwil (Zürich)	Erd- und Maurerarbeiten, Kunststeinlieferung für das „Bürgerheim“.
9. „	Joh. Meier, Architekt	Wetzikon (Zürich)	Maler- und Parkettarbeiten, Bodenbeläge im Krankenasyl Rüti.
9. „	C. Werner, Architekt	Buchthalen (Schaffh.)	Verschiedene Bauarbeiten zum Schulhausbau Buchthalen.
10. „	Stadtbaumeister	Zürich	Alle Bauarbeiten für die Pflegeanstalt in Ober-Uster.
11. „	Keiser & Bracher, Arch.	Zug	Kunststeine für das kantonale Verwaltungsgebäude in Zug.
12. „	Sektionsing. der S. B. B.	Zofingen (Aargau)	Umbau des Aufnahmegebäudes auf der Station Zofingen.
13. „	Städt. Strassenbahn	Zürich	Grabarbeiten für Kabelverlegung der städtischen Strassenbahn.
13. „	Gottlieb Hodel	Steffisburg (Bern)	Zweigleitung für die Wasserversorgung in 100 mm Eisenröhren.
13. „	Rhätische Bahn	Chur	Rohbauarbeiten an den Hochbauten der Linie Bevers-Schuls.
14. „	A. Rimli, Architekt	Frauenfeld	Eisernes Vordach und Fassaden-Anstrich am kantonalen Laboratorium.
19. „	Otto Schmid, Architekt	Diessenhofen (Thrg.)	Bau des Gemeindehaus in Unter-Schlatt.
20. „	Verwaltungsbureau	Höngg (Zürich)	Arbeiten und Lieferungen für die Gasversorgung in Höngg.
20. „	Bureau der schweiz.	Bern,	Kanalisationsarbeiten auf dem Neufeld und Viererfeld für die Schweizerische
24. „	Landesausstellung	Bubenberplatz 17	Landesausstellung in Bern 1914.
	Direktion der S. B. B.	Lausanne	Lieferung und Aufstellung der eisernen Brückenteile des obern Ueberganges in Payerne. Gewicht etwa 115 t.
1. Mai	Kant. Bauleitung	Zug	Unterbauarbeiten für die elektrische Strassenbahn im Kanton Zug.