

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 14

PDF erstellt am: **12.07.2024**

### **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.

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 stellen<sup>1)</sup>.

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-

<sup>1)</sup> 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.