

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Band: 59/60 (1912)
Heft: 25

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: 15.10.2024

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

Zum Gotthardvertrag. Die Delegierten-Versammlung des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins vom 14. Dezember in Olten beschloss auf gleichlautende Anträge aus der Ostschweiz und aus der Westschweiz, die Sektionen des Vereins seien einzuladen, den Vertragsentwurf in ihrem Schoosse zu behandeln, sobald die neue in Aussicht gestellte bundesrätliche Botschaft erschienen sein wird. Je nach den Äusserungen der Sektionen an das Zentralkomitee solle dieses in einer besondern Delegierten-Versammlung dem Gesamtverein Gelegenheit bieten, zu der Vorlage Stellung zu nehmen.

Aus einer der bezüglichen Antragsbegründungen geht hervor, wie die von den schweizerischen Technikern und Industriellen abgelehnten Bestimmungen des Vertrages ihre Schatten schon vorauswerfen. In der Studienkommission zur Einführung des elektrischen Betriebes auf den schweizerischen Eisenbahnen, sollte, nachdem die Hauptfragen nach jahrelanger Prüfung beantwortet waren, an die Aufstellung von Normalbestimmungen für die Durchführung der Elektrifizierung geschritten werden. In der vorberatenden Spezialkommission äusserte aber ein Vertreter der Schweizerischen Bundesbahnen dagegen Bedenken, denn nach dem „Gotthardvertrag“ sei für die Elektrifizierung der Gotthardbahn eine internationale Ausschreibung vorgesehen und man dürfe in der Schweizerischen Studienkommission keine Normen aufstellen, die möglicherweise den Ausländischen Bewerbern für diese Arbeiten nicht genehm sein könnten!

Einen Kommentar dazu dürfen wir uns wohl schenken.

Ueber die Berechnung gewölbter Platten hat Ingenieur *Huldreich Keller*, Zürich, der Eidg. Technischen Hochschule eine Arbeit vorgelegt, auf Grund deren und der vorschriftsgemäss abgelegten Prüfung er zum Doktor der technischen Wissenschaften promoviert wurde. Die Arbeit ist auch als Heft Nr. 124 der „Forschungsarbeiten“, herausgegeben vom Verband deutscher Ingenieure, erschienen und in der „Zeitschrift“ dieses Vereins kürzlich auszugsweise veröffentlicht worden. Im Gegensatz zu den bisher bekannt gewordenen Berechnungsverfahren der Festigkeitsverhältnisse gewölbter Platten ermöglicht das von Dr. H. Keller ausgebildete neue Verfahren die Berechnung von Platten, die veränderliche Dicke, veränderlichen Wölbungsradius und eine Bohrung in der Mitte aufweisen können. Wir werden auf diese Arbeit zurückkommen.

Elektrisches Kraftwerk Molinis-Lüen. Der Grosse Stadtrat von Chur hat einstimmig dem Antrage des Kleinen Stadtrates beigestimmt, nach dem durch die Stadt Chur an der Plessur bei Molinis-Lüen ein neues Elektrizitätswerk erstellt werden soll. Aus diesem sind im ersten Ausbau 3000 PS zu gewinnen bei einer veranschlagten Kostensumme von 2 370 000 Fr.; der weitere Ausbau, der ebenfalls 3000 PS ergeben sollte, würde weitere 600 000 Fr. Kosten erfordern. Als Hauptabnehmerin ist die Chur-Arosa-Bahn in Aussicht genommen, während auch in Chur für weitem Kraftbezug eine Reihe von Anmeldungen vorliegen, denen zur Zeit nicht entsprochen werden kann. Die von Ingenieur *L. Kürsteiner* und Professor *Blattner* entworfene Anlage soll in zwei Jahren betriebsfertig erstellt werden.

Schweiz. Bundesrat. Die Bundesversammlung hat für 1913 zum Bundespräsidenten Bundesrat *Ed. Müller* und zum Vizepräsidenten Bundesrat *Dr. Arthur Hoffmann* gewählt.

In seiner Sitzung vom 14. Dezember hat der Bundesrat für das kommende Jahr die Departements-Verteilung wie folgt vorgenommen:

| | | Vorsteher | Vertreter |
|--|---------------------|------------|------------|
| Departement des Auswärtigen | HH. Bundespräsident | Müller | Hoffmann |
| Departement des Innern | „ Bundesrat | Perrier | Decoppet |
| Justiz- und Polizeidepartement | „ „ | Decoppet | Müller |
| Militärdepartement | „ „ | Hoffmann | Motta |
| Finanz- und Zolldepartement | „ „ | Motta | Schulthess |
| Handels-, Industrie- und Landwirtschafts-Departement | „ „ | Schulthess | Forrer |
| Post- und Eisenbahn-Departement | „ „ | Forrer | Perrier |

Verbesserung der Abdampf-Druckverhältnisse an grossen Dampfturbinen. Im Anschluss an unsere Notiz auf Seite 260 von Band LX haben wir ebenfalls darauf hinzuweisen, dass die Maschinenfabrik Oerlikon bereits seit einigen Jahren an ihren Turbinen Dampfaustrittsleiträder anwendet, die den Dampf aus dem letzten Laufrad auffangen und den Abflusskanälen zum Kondensator zuleiten; es wird so die dem Dampf noch innewohnende Geschwindigkeit dazu benützt, die Widerstände im Abflussraum zu überwinden, wobei die Dampfaustrittsquerschnitte, der verfügbaren grossen Geschwindigkeitshöhe entsprechend, kleiner gehalten werden können.

Ausnützung der Wasserkräfte in Graubünden. Zum Studium der Ausnützung von Wasserkräften in Graubünden hat sich ein Syndikat gebildet, bestehend aus der Schweizerischen Eisenbahnbank in Basel, der A.-G. Albert Buss & Cie in Basel, der Société générale d'Entreprises in Paris, den Kraftwerken Brusio, der Société d'applications industrielles in Paris, der A.-G. Motor in Baden und der Rhätischen Bahn. Diesem Syndikat ist nunmehr auch der Kanton beigetreten. An der Spitze steht ein Komitee, in dem der Kanton durch Direktor *Schucan* von der Rhätischen Bahn und Nationalrat *A. v. Planta* als Präsident der Brusiowerke vertreten ist.

Konkurrenzen.

Bebauungsplan Gerhalde-Tablat (Seite 142 und 315). Nach zweitägiger Beratung hat das Preisgericht am 17. Dezember folgende Preise zuerkannt:

I. Preis (2000 Fr.) Motto: „O quae mutatio rerum!“, Verfasser: Architekten von *Ziegler & Balmer* in St. Gallen, und Geometer *J. Schneebeli* in St. Fiden.

II. Preis (1500 Fr.) Motto: „Notker“, Verfasser: Architekten *Schäfer & Risch*, Chur, und Ingenieur *Ad. Salis*, Zürich.

Die Ausstellung aller Entwürfe in der Turnhalle des Gerhalde-Schulhauses in St. Fiden ist geöffnet bis zum 5. Januar 1913 und zwar an Sonn- und Feiertagen von 9 bis 12 und 2 bis 5 Uhr. Zu den gleichen Stunden können Fachleute die Ausstellung auch an den übrigen Tagen besichtigen gegen Vorweisung einer Ausweiskarte, die vom Bauamt Tablat (St. Fiden) unentgeltlich zu beziehen ist.

Literatur.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten.

Zu beziehen durch *Rascher & Co.*, Rathausquai 20, Zürich.

Schweizer Kalender für Elektrotechniker. Begründet von *F. Uppenborn*. Unter Mitwirkung des Generalsekretariats des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins, herausgegeben von *G. Dettmar*, Generalsekretär des Verbandes Deutscher Elektrotechniker, Berlin. X. Jahrgang 1913. In zwei Teilen. I. Teil: Taschenbuch in Brieftaschenform, gebunden. II. Teil: Nachschlagebuch auf den Arbeitstisch, geheftet. Mit 389 Figuren im Text und einer Tafel. Zürich, München und Berlin 1913, Verlag von R. Oldenbourg. Preis zusammen 5 M.

Deutscher Baukalender. Herausgegeben von der *Deutschen Bauzeitung*. XXXXVI. Jahrgang 1913. Nebst zwei besondern Beigaben. (Teil II und III). I. Teil in Brieftaschenform, gebunden. II. Teil: Nachschlagebuch für den Arbeitstisch, geheftet. III. Teil: Skizzenbuch, geheftet. Berlin S. W. 11, Verlag der Deutschen Bauzeitung G. m. b. H. Preis der drei Teile (I. Teil geb. in Leder, II. und III. Teil geh.) zusammen M. 3,50.

Kalender für Gesundheits-Techniker. Taschenbuch für die Anlage von Lüftungs-, Zentralheizungs- und Badeeinrichtungen. Herausgegeben von *Hermann Recknagel*, dipl. Ingenieur, Berlin. XVII. Jahrgang 1913. Mit 102 Abbildungen und 98 Tabellen. München und Berlin 1913, Verlag von R. Oldenbourg. Preis in Brieftaschenform gebunden 4 M.

Beton-Kalender 1913. Taschenbuch für Beton- und Eisenbetonbau, sowie die verwandten Fächer. Unter Mitwirkung hervorragender Fachmänner herausgegeben von der Zeitschrift „Beton & Eisen“. VIII., neubearbeiteter Jahrgang. Mit 1135 in den Text eingedruckten Abbildungen. I. Teil in Leinen gebunden; II. Teil geheftet. Berlin, Verlag von Wilh. Ernst & Sohn. Preis zusammen 4 M.

Fehlands Ingenieur-Kalender 1913. Für Maschinen- und Hütten-Ingenieure, herausgegeben von Professor *Fr. Freytag*, königl. Baurat, Lehrer an den Technischen Staatslehranstalten in Chemnitz. In zwei Teilen. I. Teil: Taschenbuch in Brieftaschenform, gebunden. II. Teil: Nachschlagebuch auf den Arbeitstisch, geheftet. Berlin 1913, Verlag von Jul. Springer. Preis zusammen 4 M.

Uhlands Ingenieur-Kalender 1913. Begründet von *Wilh. Heinrich Uhland*. Bearbeitet von *F. Wilcke*, Ingenieur in Leipzig. In zwei Teilen. I. Teil: Taschenbuch, gebunden. II. Teil: Nachschlagebuch für den Konstruktionstisch, geheftet. Leipzig, Verlag von Alfr. Kröner. Preis zusammen in Leinenband 3 M., in Lederband 4 M.

Beton-Taschenbuch 1914. In zwei Teilen. I. Teil: Taschenbuch, gebunden. II. Teil: Nachschlagebuch auf den Arbeitstisch, geheftet. Berlin N. W. 21, Verlag von Zement und Beton G. m. b. H. Preis zusammen 2 M.

Kalender für Architekten 1913. Herausgegeben von dipl. Ingenieur *Alb. Heintz Hess*, Regierungsbaumeister a. D. Mit 227 Abbildungen im Texte. Berlin C., Verlag von W. & S. Loewenthal.

Annuaire pour l'an 1913. Publié par le bureau des longitudes. Avec des Notices scientifiques. Paris, Imprimerie Gauthier-Villars, Quai des Grands Augustins 55. Prix br. fr. 1,50.

Bodes Westentaschenbuch für Ingenieure. Neu bearbeitet von Dipl.-Ing. *Georg Promnitz*. Essen, Verlag von G. D. Baedeker. Preis in Ganzleinen gebunden 3 M.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER.

Dianzstrasse Nr. 5 Zürich II.

Vereinsnachrichten.

St. Gallischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

PROTOKOLL

der I. Sitzung im Winterhalbjahr 1912/13

Freitag, den 20. September 1912, abends 8¹/₂ Uhr
im Restaurant „Bierhof“.

Vorsitzender: Architekt *K. Lang*. Anwesend: 29 Mitglieder und Gäste.

Traktandum: Behandlung der Eingabe von Architekt *H. Ditscher* betreffend Motion an den Gemeinderat St. Gallen in Sachen „Umbau der Altstadt“.

Nach einigen einleitenden Worten des Vorsitzenden ergreift Architekt *Ditscher* das Wort zwecks Bekanntgabe und Begründung seiner Vorschläge. Der Motionär stellt fest, dass es sich heute nicht um eine detaillierte Behandlung der schwebenden Baufrage handeln könne, dass vielmehr durch eine zu wählende Spezialkommission diese Frage zuerst studiert werden solle. Herr *Ditscher* legt dem Verein nahe, zu den momentan spruchreifen, wichtigen Baufragen, wie: „Notvestein-Durchbruch und Rathaus-Neubau“ bei Zeiten Stellung zu nehmen, um ja nicht, wie es seiner Zeit in Zürich bei der Stadthausbaufrage geschehen sei, den Zeitpunkt zu verpassen. Der Motionär spricht sodann zu Gunsten einer Plan-Konkurrenz, die vom heutigen Standpunkt der Städtebaukunst zu begrüßen wäre. Im weiteren sei es moralische Pflicht der Sektion St. Gallen, zu dieser bedeutenden Bauaufgabe Stellung zu nehmen und den schweizerischen Architekten das Mitspracherecht in dieser Bauaufgabe zu sichern, durch Verlangen nach einer Plan-Konkurrenz. Zum Schlusse seiner Ausführungen stellt Architekt *Ditscher* folgenden Antrag:

„Es sei im Prinzip die Zustimmung zu einer Konkurrenz über die Alt-Stadt zu beschliessen und eine Kommission zu ernennen, die diese Frage näher zu prüfen habe. Gleichzeitig sei dem Stadtrat in einem Antrag die Annahme der Motion zu empfehlen und derselbe zu ersuchen, mit der Spezialkommission des Ingenieur- und Architekten-Vereins Rücksprache zu nehmen.“

Stadtbaumeister *M. Müller* entgegnet auf das Votum des Herrn *Ditscher*. An Hand von Planmaterial weist er nach, dass vom Bauamte über die bauliche Entwicklung der Stadt weitblickende Ideen genug entwickelt werden, dass speziell die innere Stadt durch ihre historische Entstehung auch für die Zukunft in ihrer baulichen Ausgestaltung soweit dies nötig, genügend vorbestimmt sei, sodass eine generelle Konkurrenz nur zu einem unnatürlichen Zwang und zu einer ungesunden Einschränkung der Tätigkeit der Privatarchitekten werde.

Er weist im speziellen nach, dass auch für das Brühlort und das Rathaus eine Konkurrenz unnötig, sogar voraussichtlich wenig zweckmässig sei, da beides Aufgaben seien, bei welchen sich jemand langsam in alle die unendlich vielen Einzelanforderungen hineinarbeiten müsse und nur so das herausentwickeln könne, was die Stadt bedürfe. Der Hinweis auf sehr viele resultatlos verlaufene Konkurrenzen einerseits und auf die Aufgaben, welche im Auslande den beamteten Architekten überlassen werden andererseits, bekräftigen die Ansicht, es sei im vorliegenden Falle besser, wenn von einer Konkurrenz Umgang genommen werde.

Nationalrat *Wild* unterstützt den Standpunkt des Herrn *Müller* und weist darauf hin, dass Konkurrenzen bei Baufragen allgemeiner Natur zu begrüßen seien, spezielle Baufragen, wie die in Frage kommenden, seien aber anders zu entscheiden.

In der anschliessenden *Diskussion* einigte man sich auf folgenden Antrag von Nationalrat *Wild* und Eug. Schlatter, Architekt:

„Der Ingenieur- und Architekten-Verein St. Gallen spricht sich nach Behandlung der von Gemeinderat *Schelling* im Gemeinderat eingebrachten Motion dahin aus, dass unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse von der Veranstaltung einer Konkurrenz abzusehen sei, dass er aber von der Behörde im weitern Verlaufe dieser Baufrage Gelegenheit zur rechtzeitigen Kenntnisnahme und Meinungsäusserung erwarte.“

Dieser Antrag wird mit 15 Ja gegen 4 Nein bei 4 Enthaltungen angenommen. Schluss der Sitzung 12 Uhr.

Der Aktuar: *V. M.*

PROTOKOLL

der II. Sitzung im Winterhalbjahr 1912/13

Dienstag, den 29. Oktober 1912, abends 8 Uhr
im Kaufmännischen Vereinshaus.

Vorsitzender: Architekt *K. Lang*. Anwesend: 26 Mitglieder und Gäste.

Als Referent für den heutigen Abend hat sich in verdankenswerter Weise Ingenieur *K. Vogt* zur Verfügung gestellt mit einem Berichte über die Studien für einen „Umbau der bestehenden Eisenbahnbrücke über die Sitter in eine Strassenbrücke.“

Im letzten Jahre wurde im Grossen Rat die Frage aufgerollt, ob die durch Neubau frei werdende, bestehende Eisenbahnbrücke nicht in eine Strassenbrücke umgebaut werden könne. Seither wurden auf dem Kantons-Ingenieur-Bureau diesbezügliche Studien gemacht, die nunmehr zu ihrem Abschluss gelangt sind.

Die heutige Geleisefahrbahn ist 1 m unter Oberkante der 4,00 m hohen Parallelträger; die Strasse müsste also bei einem Abstand der Träger von nur 3,90 m im Lichten über die Träger gelegt werden. Die Fahrbahn der Strasse würde eine Breite von 5,00 bis 6,00 m erhalten. Die Anordnung von Trottoirs wäre unmöglich, da die Belastung zu gross würde; die Nutzlast ist für den vorgesehenen Umbau auf 250 kg/m² angesetzt worden, gegenüber den eidgen. Vorschriften, welche für ähnliche Verhältnisse 250 bis 400 kg/m² vorsehen. Die Zufahrten könnten unter annehmbaren Steigungsverhältnissen günstig erstellt werden. Die Kosten würden betragen:

| | |
|-----------------------------------|-------------|
| für den Umbau der alten Brücke | 100 000 Fr. |
| für die Zufahrtsstrassen | 175 000 Fr. |
| für den Ankauf der Brücke | 50 000 Fr. |

Total 325 000 Fr.

Gleichzeitig vorgenommene Studien für den Bau einer neuen Strassenbrücke haben Baukosten von 1 200 000 bis 1 500 000 Fr. ergeben, je nachdem eine mehr nördliche oder südlichere Lage gewählt würde. Die bezüglichen Kosten kämen also gegenüber jenen für einen Umbau der Eisenbahnbrücke bedeutend höher zu stehen.

Mit dem Umbau würde aber höchstens ein Provisorium geschaffen, für den Verkehr wäre die umgebaute Eisenbahnbrücke schon heute ungenügend. Ferner birgt die Nähe der neuen Eisenbahnbrücke in höchstens 25 m Abstand eine Gefahr für den Fuhrwerkverkehr in sich, für welche die Bundesbahnverwaltung ausdrücklich jede Verantwortung von vorneherein abgelehnt hat. Auch vom Standpunkte des durchgehenden Verkehrs aus könnte der Umbau als Provisorium nicht ernstlich in Frage kommen. Ungeachtet dieser gegen den Umbau sprechenden Bedenken hat das Kantons-Ingenieur-Bureau unter gewissen Bedingungen den Antrag gestellt, dass der geplante Umbau ausgeführt werden solle, dass aber, weil derselbe für die bestehende Staats-Strassenbrücke keinen vollgültigen Ersatz bieten könne, die ganze Verkehrsfrage in erster Linie Sache der Gemeinde Straubenzell sei und diese daher über die weitern Schritte vorerst zu entscheiden habe. Das kantonale Baudepartement hat dementsprechend den Gemeinderat von Straubenzell vom Ergebnis obiger Studien in Kenntnis gesetzt. Diese Instanz teilte im allgemeinen die Auffassung des Kantons-Ingenieur-Bureau, lehnte jedoch eine Beteiligung bei der Bauausführung und beim Ankauf der Brücke ab. Gestützt darauf entschied der Regierungsrat, es sei auf die Anregung betreffend Ankauf und Umbau der Eisenbahnbrücke nicht weiter einzutreten.

Die sich anschliessende *Diskussion* wurde eifrig benützt, eine Resolution wurde indessen nicht gefasst.

Anschliessend kamen noch die *Statuten* zur Verlesung, über die in einer zweiten Sitzung abgestimmt werden soll.

Schluss der Sitzung 11¹/₂ Uhr.

Der Aktuar: *V. M.*