

Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **61/62 (1913)**

Heft 12

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>

„Bei Materiallieferungen für die Gotthardbahn wird an der bisherigen Uebung der S. B. B. festgehalten, d. h. ein der Industrie aller Länder zugänglicher Wettbewerb eröffnet.“

Da in Artikel IV des Schluss-Protokolls, der nur von Materiallieferungen für die Gotthardbahn handelt, zweimal von der *bisherigen Uebung der S. B. B.* die Rede ist, schien es den schweizerischen Unterhändlern geboten, diese Uebung im Konferenz-Protokoll zu definieren oder, wie der Bericht des deutschen Reichskanzlers sich ausdrückt, festzulegen. Das ist geschehen, indem man allgemein feststellte, wie die S. B. B. zur Zeit bei Bauarbeiten, Kohlenlieferungen, Lokomotiv- und Waggonlieferungen verfährt. Diese Erklärungen im Konferenz-Protokoll sind also nur eine *nähere Erläuterung zu einem Ausdruck* (bisherige Uebung der S. B. B.) in Artikel IV des Zusatz-Protokolls, aber niemals bilden sie für die Schweiz vertragliche Verpflichtungen bezüglich der Lieferungen und Bauten der gesamten Bundesbahnen. *Die Schweiz ist einzig gebunden im Verfahren bei Submissionen für Materiallieferungen der Gotthardbahn.* Dass diese Auffassung die einzig richtige ist, sagt schon der Bericht des deutschen Reichskanzlers, indem er sich zum Vertrag im allgemeinen und zu Artikel IV im speziellen folgenderweise ausdrückt:

„Zum Vertrag im allgemeinen. Endlich hat sich die Schweiz für den Fall der *Elektrisierung der Gotthardbahn* verpflichtet, die Materiallieferungen auf dem Wege der öffentlichen Ausschreibung zu vergeben und damit die deutsche und italienische Industrie zum Wettbewerb zuzulassen. Bei den übrigen *Materiallieferungen* für das *Gotthardbahnnetz* soll die bisher von den *Schweizerischen Bundesbahnen beobachtete Praxis* beibehalten werden, wonach im Submissionsverfahren Aufträge für Lieferungen auch an ausländische Unternehmer vergeben werden (Schluss-Protokoll zu IV).

„Zu Artikel IV im speziellen. Durch diese Bestimmungen soll bei den zukünftigen *Investierungen* (selbstverständlich *Materiallieferungen*) des *Gotthardbahnnetzes*, namentlich im Falle der *Elektrisierung der Gotthardbahn*, der deutsch-italienischen Industrie eine Beteiligung ermöglicht werden. Solange die *Gotthardbahn* als Privatgesellschaft bestand, war anzunehmen, dass sie die Anschaffung ihres Materials nur nach kaufmännischen Grundsätzen, also bei der billigsten, wenn auch nicht schweizerischen Bezugsquelle, decken würde. Es entspricht einem Bedürfnis und einem Wunsche der deutschen Industrie, die Anwendung dieses Grundsatzes und damit die Beteiligungsmöglichkeit der deutschen Industrie auch für die Zukunft sicher zu stellen. Demgemäss ist für den Fall der *Elektrisierung der Gotthardbahn die öffentliche Ausschreibung der Materiallieferungen* vorgesehen, während für sonstige *Investierungen* (selbstverständlich der *Gotthardbahn*) die bisherige Praxis der Schweizerischen Bundesbahnen beibehalten werden soll.“

Es geht daraus hervor, dass die „Schweiz. Bauzeitung“ offenbar dem Artikel IV des Schluss-Protokolls eine vollständig unrichtige Interpretation gegeben hat. Auf keinen Fall geht es an, wie dies in Nr. 10, Band LXI, geschehen ist, aus dem Artikel IV den Teil eines Satzes herauszugreifen. Es heisst nicht: „die Schweiz hat nicht die Absicht, in dem derzeitigen Verfahren der S. B. B. eine Aenderung eintreten zu lassen“, sondern es heisst: „Hinsichtlich der sonstigen Materialbestellungen für die *Gotthardbahn* habe die Schweiz nicht die Absicht, in dem derzeitigen Verfahren der S. B. B. eine Aenderung eintreten zu lassen.“

Zürich, 14. März 1913.

Ingenieur A. Härry.

In der Diskussion im Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein vom 12. März, die den Herrn Einsender zu obiger Aeusserung veranlasst hat, habe ich meine Auffassung hinsichtlich der bezüglichen Vertragsverpflichtungen mit folgenden Worten präzisiert:

„Nach dem Wortlaut des Schlussprotokolls und der Auffassung unserer Unterhändler wäre diese *Festlegung der Praxis der Bundesbahnen* nur hinsichtlich aller mit der *Gotthardbahn* zusammenhängenden Bauarbeiten, Materialbeschaffungen usw. erfolgt. Nach der Art, wie das Reichskanzleramt selbst über diesen Erfolg bei den Unterhandlungen dem Reichstag berichtet hat, scheint es seinerseits solcher Festlegung eine weitergehende Bedeutung beizulegen.“

A. Jegher.

Literatur.

Die belgischen Kleinbahnen. Von Dr.-Ing. O. Kayser, Direktor der städtischen Vorortsbahnen zu Cöln. Berlin 1911, Verlag von Julius Springer. Preis geh. M. 3,60.

In einer Miscellanea-Notiz auf Seite 14 von Band LIX der „Schweiz. Bauzeitung“ ist früher schon auf die bedeutende Entwicklung hingewiesen worden, die das belgische Kleinbahnnetz in den letzten 30 Jahren genommen hat. In dem vorliegenden Werke finden sich nun alle wünschenswerten nähern Angaben über historische

und administrative Entwicklung, über Bau- und Kapitalverhältnisse, Betrieb, Tarife und Rendite. In einem Schlusswort zieht der Verfasser einen Vergleich zwischen den charakteristischen Verhältnissen des belgischen und des preussischen Kleinbahnwesens. Die Schrift, in einem Umfang von 86 Seiten Oktavformat und 9 Tafeln nebst einer Karte im Anhang, sei allen Interessenten bestens empfohlen.

W. K.

Das Bürgerhaus in der Schweiz. Band II: Das Bürgerhaus in Genf. Herausgegeben vom Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Verein. Format 23 1/2 x 32 cm. 84 Seiten Text mit über 400 Abbildungen auf 107 Seiten. Text in deutscher und französischer Sprache. Berlin 1912. Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G. Preis kart. 10 M.

Wir verweisen auf unsere Besprechung des Bandes nebst beigelegten vier Probetafeln auf den Seiten 159 u. 160 dieser Nummer. Wie bekannt, ist in Aussicht genommen, dass in jährlich einem oder zwei solcher Bände die bürgerlichen Bauwerke sämtlicher Schweizerkantone zur Darstellung und Beschreibung gelangen sollen.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten.

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

Jaugeages par Titrations et Essais comparatifs effectués à l'Usine hydroélectrique de l'Ackersand (à Stalden près Viège) simultanément avec une solution salée un moulinet électrique, un rideau et un déversoir par le Dr. Léon W. Collet, Directeur du Service de l'Hydrographie nationale, le Dr. R. Mellet, Professeur de chimie analytique à l'Université et à l'école d'ingénieurs des Lausanne, et O. Lütschg, ingénieur, directeur-adjoint du Service de l'Hydrographie nationale. Avec deux planches. Berne 1913, en vente au Secrétariat du Service de l'Hydrographie nationale. Prix br. 1 fr.

Construction métalliques. Résistance des matériaux. Assemblages. Poutres. Colonnes. Planchers. Escaliers. Combles. Ponts. Par J. Bonhomme, ingénieur des arts et manufactures, et E. Silvestre, professeur à l'école nationale d'arts et métiers d'Aix. Avec 867 figures et deux planches. Paris 1913, H. Dunod et E. Pianat, Editeurs. Prix broché 18 Fr., cartonné Fr. 19,50.

Bau, Einrichtung und Betrieb öffentlicher Schlacht- und Viehhöfe. Ein Handbuch für Schlachthofleiter, Schlachthoftierärzte und Sanitäts- und Verwaltungsbeamte. Von Dr. med. O. Schwarz. Vierte, vermehrte Auflage. Neu bearbeitet von H. A. Heiss, Direktor des Schlachthofes zu Straubing. Mit 499 Abbildungen und zahlreichen Tabellen. Berlin 1912, Verlag von Julius Springer. Preis geb. 32 M.

Luftschauben-Untersuchungen. Berichte der Geschäftsstelle für Flugtechnik des Sonderausschusses der Jubiläumsstiftung der deutschen Industrie für 1911 bis 1912. Von Dr.-Ing. F. Bendemann. Mit 75 in den Text gedruckten Abbildungen und zwei Tafeln. München u. Berlin 1912, Verlag von R. Oldenbourg. Preis geh. M. 2,50.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER.

Dianastrasse Nr. 5 Zürich II.

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Zirkular des Central-Comité
an die

Sektionen des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins
betreffend den Gotthardvertrag.

In Ausführung des Beschlusses der Delegierten-Versammlung vom 14. Dezember 1912 in Olten haben wir unsere Sektionen zur Bestellung vorberatender Kommissionen und zur Behandlung des Gotthardvertrages eingeladen. Mit Schreiben vom 6. März 1913 ersuchten wir sie, uns das Ergebnis der Beratungen mitzuteilen; es wurde die Einberufung einer ausserordentlichen Delegierten-Versammlung in Aussicht genommen.

Den eingegangenen Antworten entnehmen wir, dass nahezu die Hälfte der Sektionen sich über die Wünschbarkeit einer Delegierten-Versammlung gar nicht oder nur unbestimmt ausspricht, von den andern verzichtet eine kleine Mehrheit auf die Abhaltung einer solchen. Mit Rücksicht hierauf und auf die von den Sektionen eingenommene Stellung zum Verträge, ferner ganz besonders wegen der allzu kurzen Zeit, die für eine sorgfältige Vorbereitung der Verhandlungen zur Verfügung stand, verzichtet das Central-Comité auf die Einberufung der ausserordentlichen Delegierten-Versammlung.

Ueber ihre Stellung zum Verträge spricht sich ungefähr die Hälfte der Sektionen entweder gar nicht oder nur unbestimmt aus. Von der andern Hälfte ergibt sich eine kleine Mehrheit gegen die Annahme des Vertrages. Daraus lässt sich eine entschiedene Stellungnahme des Vereins zum Verträge nicht ableiten. Das mag sich damit erklären, dass nach der Veröffentlichung der Ergänzungsbotschaft leider zu wenig Zeit zu sorgfältiger Prüfung und Abklärung aller Vor- und Nachteile des Vertrages blieb und jener grosse Teil unserer Mitglieder, dem die eingehende Prüfung unmöglich war, sich lieber der Meinungsäusserung enthielt. Das Central-Comité vermag aber den von einzelnen Sektionen eingenommenen Standpunkt nicht zu teilen, wonach die Behandlung des Gotthardvertrages wegen seiner vornehmlich politischen und volkswirtschaftlichen Bedeutung nicht in den Rahmen unserer Vereinsaufgaben falle. Die Bestrebungen unseres Vereins sind doch immer mehr darauf gerichtet, die Techniker auch zur Mitsprache in volkswirtschaftlichen Fragen zu befähigen und zu interessieren. Im Hinblick auf die unverkennbaren Schwierigkeiten aber, welche die Beurteilung des Gotthardvertrages bietet, war das Verfahren einiger Sektionen, Referate für und gegen den Vertrag anzuhören, demjenigen anderer vorzuziehen, die sich darauf beschränkten, nur *einen* Referenten zu bestellen.

Als Ergebnis der Beratungen darf wohl konstatiert werden, dass der Vertrag und die seine Entstehung begleitenden Umstände solchen Bedenken rufen mussten, dass die gewaltete Prüfung und Kritik auf alle Fälle als nutzbringend für unser Land zu betrachten ist. Es darf auch die Erwartung ausgesprochen werden, dass künftig die beteiligten technischen und kommerziellen Kreise rechtzeitig angehört werden. Ferner scheint es uns aus verschiedenen Gründen der Prüfung wert, ob nicht auch im Falle der Annahme des Vertrages, die getrennte Rechnungsführung für die Gotthardbahn in passender Form wieder einzuführen sei.

Da die Stellung der „Schweizerischen Bauzeitung“, unseres deutschen Vereinsorgans, zur Gotthardvertragsfrage kritisiert worden ist, erklären wir, keinen Grund zu haben, an den guten Absichten der Redaktion zu zweifeln, obschon wir den Erörterungen derselben nicht in allen Teilen zu folgen vermögen. Wir erachten es als im Sinne unserer Bestrebungen liegend, wenn die Redaktion der „Schweiz. Bauzeitung“ wenigstens denjenigen Teil der Gotthardvertragsfrage, welcher unsere Industrie zunächst betrifft, in den Kreis ihrer Erörterungen einbezogen hat. Sie hat dadurch das Interesse vieler unserer Mitglieder wachgerufen. Selbstverständlich sind jene Aeusserungen nicht, wie man aus Einsendungen in Tagesblättern vermuten könnte, Kundgebungen des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins oder seiner Leitung, sondern lediglich solche der Redaktion der „Schweizerischen Bauzeitung“, die übrigens nie zu gegenteiligen Vermutungen Anlass gab.

Wir setzen das Vertrauen in unsere eidgenössischen Räte und erwarten von ihnen, dass sie im Bewusstsein ihrer Verantwortung den weittragenden Entscheid zum Wohle unseres Landes fällen werden.

Zum Schlusse danken wir denjenigen Mitgliedern, die sich mit Interesse dieser Frage widmeten und verbleiben

Mit Hochachtung und kollegialem Gruss!

Zürich, den 18. März 1913.

Für das Central-Comité des S. I. & A.-V.

Der Präsident: H. Peter. Der Sekretär: Ing. A. Härry.

Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

AUSZUG aus dem PROTOKOLL der ausserordentlichen Sitzung

vom 13. März 1913, abends 8^{1/4} Uhr, im Hotel „Pflister“. Vorsitzender: Architekt L. Mathys; anwesend 41 Mitglieder. TRAKTANDUM: Gotthardvertrag.

Nach Anhörung des Referates der vorberatenden Kommission, in deren Namen Herr Gemeinderat Herzog spricht, sowie eines Gegenreferates von Herrn Ingenieur Carl Jegher, welcher sich auf Einladung des Vorstandes hin nach Bern bemüht hat, wird nach längerer Diskussion, woran sich die Herren Direktor Winkler, Generaldirektor Sand und Dr.-Ing. Gallusser beteiligen, über die durch die Kommission vorgeschlagene Resolution abgestimmt und dieselbe mit 35 gegen 1 Stimme angenommen. Die Resolution lautet:

„1. Die Sektion Bern des S. I. & A. V. in der Ueberzeugung, dass der vom Bundesrat abgeschlossene neue Gotthardvertrag der Anwendung des alten Vertrages auf die verstaatlichte Gotthardbahn in finanzieller, betriebstechnischer und politischer Beziehung weit vorzuziehen sei und dass neue Verhandlungen mit günstigerem Ergebnis aussichtslos sind, spricht sich für den neuen Vertrag aus;

„2. sie hält die Einberufung einer Delegiertenversammlung für Behandlung dieser Frage weder für notwendig, noch für erspriesslich;

„3. die Sektion Bern bedauert, dass die „Schweiz. Bauzeitung“ als Vereinsorgan in dieser wichtigen Frage eine Stellung eingenommen hat, welche den Interessen des Vereins nicht entspricht.“

Es folgt hierauf noch die Wahl der zwölf Delegierten für die eventuell stattfindende ausserordentliche Delegiertenversammlung. Schluss der Sitzung 11 Uhr.

Der Präsident: L. Mathys, Architekt. Der Protokollführer: Eug. Probst, Ingenieur.

Gesellschaft ehemaliger Studierender der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht ein Maschinen-Ingenieur, tüchtiger und erfahrener Acquisiteur mit ausgedehnten Kenntnissen im Bau von Wasserturbinen und Regulatoren, Gewandtheit im Geschäftsverkehr. (1849)

Gesucht ein junger Architekt mit etwas Bureau Praxis nach Deutschland. Eintritt baldmöglichst. (1851)

Gesucht junger Maschinen-Ingenieur der französischen Schweiz mit zwei- bis dreijähriger Praxis, reformierter Konfession, für eine grosse Textilfabrik im Elsass. Anfangsgehalt etwa 4000 Fr. (1852)

Gesucht tüchtiger Bauingenieur, perfekter Trasseur, mit längerer Praxis in Wald- u. schmalspurigen Gebirgsbahnen, für einen Industrieunternehmer in Bosnien. (1853)

Gesucht Ingenieur mit abgeschlossener Hochschulbildung, der speziell mit dem Bau von Transportanlagen und mit der Trassierung betraut ist und sich auch für Reiseacquisition eignet. (1854)

Gesucht jüngerer Maschinen-Ingenieur mit Hochschulbildung und einiger Praxis in der Konstruktion von Dampfturbinen für die Dampfturbinenabteilung einer grösseren Maschinenfabrik der Schweiz. Eintritt baldmöglichst. Schriftliche Anmeldungen an das Sekretariat der G. e. P. (1855)

Gesucht junger Ingenieur mit Praxis in Vorarbeiten für Eisenbahnen zu baldigem Eintritt nach Brasilien. (1856)

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

Submissions-Anzeiger.

Termin	Auskunftstelle	Ort	Gegenstand
23. März	Hans Studer, Architekt	Weinfelden (Thurg.)	Sämtliche Arbeiten zu einem Neubau in Weinfelden.
25. "	Konsumverein	Nesslau (St. Gall.)	Sämtliche Arbeiten zum Bäckerei-Neubau des Konsumvereins.
26. "	Oskar Mörkofer, Arch.	Romanshorn (Thurg.)	Alle Arbeiten zu einem Neubau für den Lebensmittelverein.
29. "	Pfleghard & Häfeli, Arch.	St. Gallen	Grab-, Kanalisations- und Wegarbeiten zur Friedhofverweiterung in Teufen.
31. "	Gemeindekanzlei	Scanfis (Graub.)	Arbeiten und Lieferungen für die Erweiterung der Wasserversorgungs- und Hydrantenanlage.
31. "	Bauleit. Ing. der S. B. B.	Bern, Stadthachstrasse 28	Alle Arbeiten zur Erstellung der Wegunterführung in Ausserholligen.
31. "	Hochbaubureau d. S. B. B.	Basel	Zimmer- und Dachdeckerarbeiten der Rampendächer beim Transitpostgebäude.
31. "	Städt. Hochbauamt	Zürich, Thorgasse 6	Maurerarbeiten zur Warmwasserheizung und Aussenrenovation des Kreisgebäudes 7.
31. "	Oberingenieur der S. B. B.	Zürich	Lieferung und Montierung einer versenkten Wagenschiebebühne von 7,5 m Länge und 40 t Tragkraft für die Station Baar.
1. April	Städt. Tiefbauamt	St. Gallen	Erd-, Maurer- und Kanalisationsarbeiten in der St. Jakobstrasse.
1. "	Moser & Schürch, Arch.	Biel	Erstellung von zwölf Häusern der Eisenbahner-Baugenossenschaft Biel.
5. "	Waldenburgerbahn	Waldenburg (Baselland)	Verlegung der Bahn zwischen Oberdorf und Waldenburg.
5. "	Alfr. Lanzrein, Arch.	Thun (Bern)	Rohbauarbeiten, sowie innerer Ausbau des Bezirkskrankenhauses.
6. "	Rütli-Brunner	Balsthal (Solith.)	Schreiner- und Schlosserarbeiten für den Kirchenbau Balsthal.