

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **77/78 (1921)**

Heft 27

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.

viele Bauten wären aufzuzählen. Diese Umriss mögen indessen genügen, uns einen Begriff zu geben von dem enormen Umfange der von ihm bewältigten Aufgaben. Keine Arbeit war ihm zu viel; vom Achtstundentag wusste er nichts; auch ausser der Dienstzeit beschäftigte den Dahingeshiedenen das Wohl und Wehe der Schweizerischen Bundesbahnen unablässig. Seine freien Samstag Nachmittage sowie Sonntagsausflüge und Ferienreisen hatten sehr oft die Besichtigung technischer Werke zum Ziel. So suchte er seinen Gesichtskreis zu erweitern und aus fremden Erfahrungen zu lernen, zum Nutzen und Frommen der Bundesbahnen.

Als Ingenieur hätte er wohl manche baulichen Anlagen gerne grosszügiger ausgeführt als es möglich war. Im Interesse der Verwaltung musste er aber jene Zurückhaltung üben, die ihm die zur Verfügung stehenden beschränkten Mittel auferlegten. Er hatte daher oft die undankbare Aufgabe, den nicht selten weitgehenden Begehren und Wünschen kantonaler und kommunaler Behörden und Privater entgegenzutreten zu müssen. Er tat dies im Bewusstsein der Pflichterfüllung und im Vertrauen darauf, dass man später einmal seiner Wirksamkeit Gerechtigkeit widerfahren lassen werde.“

„Im Auftrage der Generaldirektion und des Verwaltungsrates möchte ich hier erklären, dass Otto Sand den schweizerischen Bundesbahnen unvergessliche Dienste geleistet hat und dass ihm vom Schweizervolk der verdiente Dank für seine unermüdete, fruchtbare Arbeit und seine Pflichttreue ausgesprochen wird.“ —

Namens der Berufskollegen nahm der Präsident des S.I.A., Prof. A. Rohm, auch für die G.E.P. sprechend, von dem verstorbenen Freunde Abschied. Seiner Rede seien die nachfolgenden Sätze entnommen, die wohl die Empfindungen Aller zum Ausdruck bringen, die dem Verewigten als Kollegen näher standen.

„Otto Sand war einer der Unsrigen, einer von denen, die durch alle Stürme des Lebens ihrer alma mater und dem gewählten Berufe mit ganzer Zuneigung treu geblieben sind. Er gehörte zu uns nicht nur von berufswegen, sondern auch in seinem manchmal etwas derben Auftreten — denn wer sich als Ingenieur in leitender Stellung im Kampfe mit den Naturkräften wie mit den Menschen durchringen muss, dem bleibt es nicht erspart, dass auch die äussere Schale im Sturm erhärtet. Wir Alle wissen aber auch, welch warmes Gemütsleben sich bei Sand hinter der rauhen Schale verbarg. Wir wissen, dass es ihm schwer fiel, sich so zu geben, wie sein Inneres war, aber diejenigen, die mit ihm traute Stunden der Geselligkeit verbringen konnten, wie jüngst noch an der Generalversammlung der G.E.P. im schönen Tessin, werden sich stets seines geraden, offenen und lauten Charakters erinnern.

Als Ingenieur hat Sand zweifellos viel gelitten. Er war in einer höchst exponierten Stellung, in der sein Verhalten zu kritisieren jeder Schweizerbürger sich für berechtigt hielt. Er hat als Ingenieur gelitten, weil er oft zu Unrecht, sogar in Dingen, die ihn gar nicht betrafen, angegriffen wurde, wie es eben keinem erspart bleibt, der sich im öffentlichen Leben betätigt. Besonders bitter hat Sand jene ungerechtfertigten Angriffe empfunden, die dem ihm so lieb gewordenen Werk der S.B.B.-Elektrifizierung galten. Als Vertreter des S.I.A. muss ich neuerdings am Grabe eines Kämpfers mein schmerzliches Bedauern darüber äussern, dass selbst in technischen Kreisen oft so wenig Solidarität zu spüren ist, dass wir so oft gegeneinander statt miteinander das gemeinschaftliche Ziel erstreben.

Im Namen des S.I.A., insbesondere seiner Sektion Bern, der der Verstorbene während 20 Jahren angehört hat, nicht minder aber auch namens der G.E.P., deren Ehrenmitglied er war, sprechen wir den Angehörigen des lieben Kollegen unsere tiefgefühlte Teilnahme aus. Wir danken Otto Sand für alle Freundschaft, die er uns geboten, und für all' das, was er dem Lande gegeben hat!“ —

### Zur Neubestellung der S. B. B.-Generaldirektion.

So sehr es uns widerstrebt, sozusagen im gleichen Atemzuge mit dem Nachruf auf Sand von seinem Nachfolger zu sprechen — das gefährdete Interesse der S. B. B. zwingt dazu.

Aus Bern erfahren wir von unterrichteter Seite, dass politische Aspirationen am Werke seien, um an Stelle des Ingenieurs Sand einen juristisch geschulten, womöglich ostschweizerischen Verwaltungsbeamten zu setzen. Da die Generaldirektion kurz nacheinander in den Herren Dinkelmann und Sand ihre beiden einzigen

Ingenieure verloren hat, bestünde sie demnach aus lauter Juristen, da auch die verbleibenden Herren Zingg und Niquille dieser Fakultät angehören. Was das, gerade im Moment der Reorganisation unseres grössten und so eminent *technischen* Staatsbetriebes zu bedeuten hätte, wird jeder ermassen, der auch nur eine Ahnung hat von den Aufgaben, die an den Vorsteher des Baudepartements herantreten.

Wäre somit die Berufung eines Juristen an sich schon höchst bedauerlich, so würde sie geradezu unbegreiflich angesichts des Umstandes, dass ja die Nachfolgeschaft Sands klar gegeben ist und die *sachlich* in jeder Hinsicht einwandfreie Lösung sich förmlich aufdrängt. Wenn die S. B. B. so gutes eigenes Holz zur Verfügung haben, wie dies nach allgemeinem Urteil der fachtechnischen Kreise der Fall ist, wäre es doppelt verfehlt, wollte man z. B. einen Zürcher um des „Zürchers“ willen wählen. Mit diesem unheilvollen Kantönlisystem der Herren Politiker muss in derartigen Fragen, wo es sich um die Wahl von Sachverständigen, von *Fachmännern* handelt, endlich einmal gebrochen werden.

Diese Stellungnahme, in der wir uns eins wissen mit der ganzen Technikerschaft unseres Landes, hat mit Standesfragen gar nichts zu tun. Es handelt sich für uns nur um die Sache, um die *sachlich* richtige Lösung, für die einzig ein in Bau, Betrieb und Verwaltung erfahrener und bewährter *Fachmann* in Frage kommen kann. Wir zählen auf die Einsicht des Chef des Eisenbahndepartements, wie der ganzen Wahlbehörde, die sich in dieser, für unsere S. B. B. lebenswichtigen Frage ihrer Verantwortung bewusst bleiben werden.

### Miscellanea.

**Schiffahrt auf dem Oberrhein.** Die „N. Z. Ztg.“ vom 21. d. M. (Nr. 1836) veröffentlichte folgende, vermutlich „offiziöse“ Verlautbarung über die jüngsten Verhandlungen der „Zentralkommission“ in Strassburg:

„In der eben zu Ende gegangenen Session der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, die vom 5. bis 17. Dezember dauerte, wurden über eine grössere Zahl von Geschäften Beschlüsse gefasst, die für die Schiffahrt von Bedeutung sind (Jahresbericht, Passformalitäten, Ausstattung der Schiffe mit Trinkwasser, Vorgehen mit Bezug auf die Revision der Mannheimer Akte). In der Frage des Ausbaues des Rheins unterhalb Basel fasste die Kommission eine Resolution, die im wesentlichen folgenden Inhalt hat: Das von Frankreich vorgelegte Projekt (das bekanntlich einen linksrheinischen Seitenkanal vorsieht) bezieht sich vorläufig nur auf die Strecke Hünningen-Kembs.<sup>1)</sup> Die Kommission stellt fest, dass Frankreich bereit ist, in Ergänzung seines Projektes u. a. folgende Bedingungen anzunehmen: ausreichende Möglichkeit für die Schiffe, Anker zu werfen; Kanal und Schleusen fertigzustellen und für die Schiffahrt benützbar zu machen, bevor die Arbeiten für das Stauwehr im Rhein begonnen werden; Vergrösserung der proj. Schleuse auf 185 Meter mal 25 Meter mit Möglichkeit der Verlängerung auf 270 Meter; Erstellung einer zweiten Schleuse von 100 Meter auf 25 Meter; Erstellung eines obern Vorhafens von mindestens 1000 Meter Länge, 75 Meter Breite und mindestens drei Meter Tiefe (Wassergeschwindigkeit während der Schleusenfüllung höchstens 20 Zentimeter in der Sekunde); Erstellung eines untern Vorhafens von 500 Meter Länge und gleicher Breite; Bedienung der Schleusen zu allen Tages- und Nachtzeiten, sowie an Sonn- und Feiertagen; unentgeltliches Hereinbringen der Schiffe in die Schleusen und Herausziehen aus denselben; unentgeltliche Beleuchtung des Kanals und der Schleusenzugänge; Anbringung zweier Wendebecken von 400 Meter Länge, 200 Meter Breite und mindestens drei Meter Tiefe im Oberwasserkanal; Vornahme von Baggerungen an der Ausmündungsstelle des Unterwasserkanals; Unterstellung der Schiffahrt auf dem Kanal unter die gleiche internationale Ordnung wie im Rheine selbst; Verzicht auf die Erhebung irgend einer Abgabe oder Taxe für die Benützung des Schiffahrtsweges und der Schleusen. (Die Rechte und Pflichten, die aus Art. 358 des Versailler Vertrages hervorgehen, bleiben vorbehalten).

Die Prüfung der Frage der Wassergeschwindigkeit für den ganzen Kanal hat sich die Kommission noch vorbehalten. Darüber und über die Frage einer allfälligen Ausdehnung des Staus bis über die Schweizergrenze hinaus wird Frankreich sich mit den

<sup>1)</sup> Vergl. Seite 243 ff. letzten Bandes (Mai/Juni 1921), sowie unsern Sonder-Abdruck „Technische Grundlagen zur Beurteilung schweizer. Schiffahrtsfragen“

andern Uferstaaten ins Einvernehmen setzen. Alle Delegationen werden sich bemühen, dass die Zentralkommission das französische Projekt in der Aprilsession behandeln kann. Zu einzelnen Punkten der Resolution haben einige Delegationen besondere Erklärungen und Vorbehalte angebracht. — Vorgängig der Sitzung der Zentralkommission wurde in der seinerzeit bestellten Subkommission für die Frage des Ausbaues der Strecke Basel-Strassburg das Regulierungsprojekt besprochen. Die Besprechung soll fortgesetzt werden.“ —

Man wird präzisere Angaben abwarten müssen, um ein richtiges Bild vom tatsächlichen Stand der Verhandlungen zu gewinnen. Insbesondere ist etwas problematisch der Klammerausdruck wegen der *Wassergeschwindigkeit* von „höchstens 20 Zentimeter in der Sekunde“; sollte damit  $V_{max}$  im mindestens 1000 m langen obern Vorhafen gemeint sein, so wäre, bei im Mittel  $800 \text{ m}^3$  auszunützender Wassermenge, ein Wasserquerschnitt von über  $4000 \text{ m}^2$  erforderlich, was kaum denkbar ist. Aber auch die davon abweichende Darstellung der „Basler Nachrichten“ (Nr. 545, 2. Beilage, vom 22. Dez.), wonach diese Wassergeschwindigkeit „höchstens 20 Kubikmeter in der Sekunde“ betragen dürfe, ist unbegreiflich. Angesichts dieser und anderer Unklarheiten müssen wir die von einigen Delegationen an dieser „Resolution“ angebrachten Vorbehalte unsererseits auch auf diese Presse-Berichterstattung ausdehnen. Im übrigen verweisen wir auf unsere Ausführungen unter der Ueberschrift „Technische Grundlagen“ usw. in diesem und dem letzten Bande.

**Schweizerischer Bundesrat.** Ueber die Verteilung der Departemente im Jahre 1922 hat der Bundesrat folgenden Beschluss gefasst:

	Herr Bundesrat	Vorsteher:	Vertreter:
Politisches Departement	Herr Bundesrat	G. Motta	Schulthess
Departement des Innern	" "	E. Chuard	Häberlin
Justiz- und Polizeidepartement	" "	Häberlin	Haab
Volkswirtschaftsdepartement	" "	Ed. Schulthess	Scheurer
Militärdepartement	" "	K. Scheurer	Chuard
Finanz- und Zolldepartement	" "	J. Musy	Motta
Post- und Eisenbahndepartement	Bundespräsident	R. Haab	Musy.

Zum Bundespräsidenten wählte die Bundesversammlung für das Jahr 1922 Herrn Dr. *Robert Haab*, zum Vizepräsidenten Herrn *Karl Scheurer*.

**Binnenschiffahrtswege im nordamerikanischen Osten.** Zur Ergänzung unserer bezüglichen Mitteilungen auf Seite 260 dieses Bandes (26. November 1921) verweisen wir unsere Leser auf einen Artikel „Die Schifffahrtskanäle des Staates New York“, der im „Zentralblatt der Bauverwaltung“ vom 15. und 19. Oktober erschienen ist. Er enthält nähere Angaben und weitere interessante Bilder, insbesondere des New York Barge Kanals und des kanalisierten Mohawk Rivers.

**Theoretische Erörterungen zur Wassermessmethode von N. R. Gibson.** Zu diesen auf Seite 41 dieses Bandes (23. Juli 1921) erschienenen Ausführungen von Oberingenieur *Robert Dubs* ist uns ausser den auf Seite 205 (22. Oktober 1921) veröffentlichten Aeusserungen von Ingenieur Karl J. Karlsson noch eine Erwidmung von Ingenieur *N. R. Gibson* selber zugekommen; wir müssen jedoch diese Veröffentlichung auf eine nächste Nummer verschieben.

**Elektrische Pumpen-Warmwasserheizung der Reparatur-Werkstätte der S. B. B. in Bellinzona.** Auf Seite 111 dieses Bandes (27. August 1921) haben wir bereits kurz auf diese Heizungsanlage hingewiesen. Anschliessend an die betreffende Notiz machen wir unsere Leser noch darauf aufmerksam, dass eine ausführliche Beschreibung dieser Anlage im „Bulletin des Schweizer. Elektrotechnischen Vereins“, und zwar im Oktoberheft dieses Jahres erschienen ist.

**Abwärme-Verwertung.** In diesem Artikel wurde zu den Abbildungen 15 und 16 auf Seite 259 aus Versehen nicht mitgeteilt, dass die beiden Abwärme-Verwertungsanlagen in den Kraftwerken Eglisau und Küblis von der Firma Gebrüder Sulzer A.-G. ausgeführt worden sind, was wir hiermit auf Wunsch des Verfassers nachtragen.

## Nekrologie.

† **Joseph Bühlmann.** In München starb Anfang November im hohen Alter von 78 Jahren der ordentliche Professor für Baukunst an der Technischen Hochschule in München, Geheimer Hofrat Dr.-Ing. h. c. Joseph Bühlmann. Schweizer von Geburt, kam Bühlmann früh nach München, wo er seine fachliche Ausbildung genoss und sein ganzes Leben erfolgreicher Lehrtätigkeit widmete. Ihm war es vergönnt, die Kunst der Griechen und Römer in das Kunstleben der Gegenwart einzuführen und die antike Kunst, unbeirrt von allen Modeströmungen, hochzuhalten. Er war, wie die „D. B. Z.“ hervorhebt, einer der glänzendsten Vertreter der Formensprache des klassischen Altertums.

† **F. v. Thiersch.** In München ist im 70. Lebensjahr Architekt Prof. Dr. Friedrich von Thiersch gestorben, der Erbauer des Münchner Justizpalastes, der auch in den schweizerischen Architektenkreisen viele Freunde und Verehrer zählte.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL.  
Dianastrasse 5, Zürich 2.

## Vereinsnachrichten.

### Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

#### Delegierten-Versammlung

Samstag den 14. Januar 1922, vormittags 11 $\frac{1}{4}$  Uhr  
in der „Krone“ in Solothurn.

#### Tagesordnung:

1. Protokoll der D.-V. vom 19. März 1921 in Freiburg („Bauztg.“ Band LXXVII, Seite 204).
2. Reglement der Fachgruppe für Beton- und Eisenbeton-Ingenieure.
3. a) Bedingungen für die Lieferung und Einrichtung von Sanitären Anlagen, Nr. 132.  
b) Bedingungen u. Messvorschriften für Linoleumböden, Nr. 133.  
c) Aenderungen an den Allgem. Bedingungen für Tiefbau-Arbeiten, Nr. 118 a.
4. Mitteilungen des C.-C. betreffend die Normen Nr. 122, 126, 128.
5. Besprechung der finanziellen Lage des Bürgerhaus-Unternehmens.
6. Antrag des C.-C. betreffs Reduktion der Mitgliederzahl der Kommissionen.
7. Budget 1922.
8. Wahl eines C.-C.-Mitgliedes.
9. Diverses.

Die Sektionen werden gebeten, die Delegierten bis zum 10. Januar 1922 dem Sekretariat namhaft zu machen.  
Zürich, den 23. Dezember 1921.

Im Auftrag des Central-Comités  
Das Sekretariat: C. Andreae.

## Stellenvermittlung.

### Gesellschaft ehemaliger Studierender der E. T. H.

Jüngerer Maschinen- und Elektro-Ingenieur von Pariser Patentanwaltsbureau für den Platz Zürich gesucht. (2307)  
Auskunft erteilt kostenlos Das Bureau der G. E. P.  
Dianastrasse 5, Zürich 2.

## Abonnements-Einladung.

Zu dem mit 7. Januar 1922 beginnenden 40. Jahrgang unserer Zeitung richten wir an alle technischen Betriebs-, Ingenieur- und Architektenbureaux, öffentlichen Aemter usw., sowie in erster Linie an die Mitglieder des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins und der Gesellschaft ehemaliger Studierender der Eidgen. Technischen Hochschule, die noch nicht zu unsern regelmässigen Abonnenten zählen sollten, die höfliche Einladung, sich als solche anzumelden.

Wie für das ablaufende Jahr 1921 stellt sich der Abonnementspreis vom 1. Januar 1922 an für direkte Abonnenten und für Post-Abonnenten im Inland auf 40 Fr. jährlich, für direkte Abonnenten im Ausland (Weltpostverein) auf 50 Fr. Die Mitglieder der eingangs genannten Vereine, deren offizielles Organ die „Schweizerische Bauzeitung“ ist, geniessen den Vorzugspreis von 32 Fr. für die Schweiz, bzw. 40 Schweizerfranken für das Ausland, sofern sie direkt abonnieren bei den

Zürich, den 31. Dezember 1921.

Dianastrasse 5, Postcheck-Rechnung VIII 6110.

Verlegern und Herausgebern der „Schweizerischen Bauzeitung“

A. & C. Jegher.