

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **53/54 (1909)**

Heft 20

PDF erstellt am: **22.09.2024**

### **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 Anfang zu einem Pilatusrelief in 1:10000. Berneroberrland und Rigi waren eigentlich als Schulrelief gedacht. Sie sind vollendet in der Ausführung wie keines vorher und zur Vervielfältigung bereit. Die Konferenz der schweizerischen Erziehungsdirektoren hat in letztjähriger Sitzung in Sarnen diese beiden Typen schweizerischer Landschaften einstimmig als für den geographischen Unterricht an allen Mittelschulen wünschenswert erklärt in der richtigen Einsicht, dass gerade das Beste nur den vollen Dienst leisten kann, und hat sich mit der Bitte um Mithilfe zur Vervielfältigung an die eidgenössischen Behörden gewendet. Hoffentlich bleibt die Angelegenheit nicht auf dem Stadium eines frommen Wunsches stehen, sondern trägt den Namen des urschweizerischen Topographen auch in die Schulen hinein!

Imfelds Hand war allmählich etwas unsicher geworden, sein Auge aber nie. Dafür wusste er seinen vortrefflichen Mitarbeiter, Kunstzeichner C. Meili, den er selbst zur Reliefarbeit herangezogen und in diese tüchtig eingeschult hatte, ganz in seinem Sinne zu lenken. Meili war Imfelds kräftiger Helfer geworden. In der Malerei der Reliefs liess Imfeld seinem künstlerisch durchgebildeten Mitarbeiter manchmal gerne das tonangebende Wort. Schliesslich arbeiteten beide zusammen, als ob sie nur eine Person wären, beide in eindringendes Schauen, Auffassen und Wiedergeben versenkt und nach dem gleichen Ideale strebend, dem Ideale, das in Imfelds Genius begründet war.

Alle Reliefarbeit Imfelds gehört zu der «Zürcher Relief-Schule», d. h. sie geht von dem Standpunkte aus, dass das Relief nicht bloss eine mechanische oder gar dazu eine dilettantische Uebersetzung der Karte in die Körperlichkeit sein darf, sondern dass es auf allseitiger fachmännischer, die Karten reichlich ergänzender Naturbeobachtung und Naturaufnahme beruhen muss und viel mehr leisten soll, als die Karte es kann. Die Natur sei sein Vorbild, nicht die Karte. Die Detaillierung soll soweit gehen, als es der Masstab erlaubt.

Auch von Reliefs sind nicht nur fertige Exemplare ausgestellt. Ein Pilatusrelief, eben vorbereitet in Kurven in 1:10000 ist zu sehen, Reliefs landschaftlich bemalt, solche geologisch bemalt und unbemalte, galvanoplastischer Vervielfältigungsguss und ähnliches mehr, und überall hilft gute Etikettierung zum Verständnis.

Der den Besuchern der Ausstellung unentgeltlich verabfolgte Katalog enthält ein wohlgetroffenes Porträt Imfelds. Er gibt ein gutes Bild seines Schaffens dadurch, dass er im Anhang auch noch die Arbeiten Imfelds aufzählt, die nicht zur Ausstellung gebracht werden konnten und bei manchen derselben notiert, wo sie zu finden sind.

Alb. Heim.

### Miscellanea.

Die Hauptversammlung des Vereins Deutscher Ingenieure in Wiesbaden und Mainz beginnt nach dem erschienenen Programm Sonntag 13. Juni abends mit einer Begrüssung im Paulinenschlösschen zu Wiesbaden. Die Festsitzung findet Montag um 9 $\frac{1}{2}$  Uhr im Kurhaus Wiesbaden, die zweite Sitzung am Dienstag 9 $\frac{1}{2}$  Uhr am gleichen Orte, die dritte am Mittwoch 16. Juni im Konzerthaus der Liedertafel in Mainz statt. Auch die geselligen Veranstaltungen mit den Damen sind abwechselungsweise auf Mainz und Wiesbaden verteilt und das reichhaltige Programm stellt auch in dieser Hinsicht abwechslungsreiche Genüsse in Aussicht. Von technischen Besichtigungen erwähnen wir auszugswise für Dienstag 15. Juni solche des Kurhauses zu Wiesbaden (Heizung, Lüftung, elektrische Einrichtungen u. a. m.) und der städtischen Kanalisation, für Mittwoch 16. Juni: Städtische Werke beider Städte, Zementfabrik Dyckerhoff & Söhne, Schiffswerft Christoph Ruthof (Stapellauf), Werk Gustavsburg der M. A. N., Steinfabrik Mainz, Werke für Gasapparate, Beleuchtungskörper usw., ferner verschiedene Brauereien, Schaumweinfabriken (Henkell, Kupferberg) und Kellereien, eine Schokoladenfabrik u. a. m., sodass die Auswahl eine grosse ist. Endlich soll am Donnerstag 17. Juni eine Dampferfahrt bis zur Loreley mit Abendessen an Bord und bengalischer Beleuchtung das Fest würdig beschliessen. Der Preis der Festkarten für Herren beträgt 20 M., für Damen 10 M.; deren Bestellung unter Einsendung des Betrages durch Postanweisung hat möglichst sofort an Herrn Gewerberat Baentsch, Breidenbacherstrasse 19 in Mainz zu erfolgen, wo sich bis zum 11. Juni die Geschäftsstelle befindet.

**Schweizerische Bundesgesetzgebung über Ausnützung der Wasserkräfte.**<sup>1)</sup> Die Expertenkommission, die am 3. Mai zu ihrer zweiten Tagung zusammengetreten war, hat in vier Tagen die Beratung des Vorentwurfes des eidg. Departements des Innern zu Ende geführt. Ueber das Ergebnis der Verhandlungen sind in der Tagespresse nur sehr lückenhafte Angaben erschienen, sodass zum weitem Eingehen auf die Materie, die

<sup>1)</sup> Siehe laufender Band S. 77.

durch das Referat von Direktor E. Frey in der Diskussionsversammlung des Schweiz. Elektrotechnischen Vereins zu Bern am 28. März und die sich daran anschliessende Diskussion<sup>1)</sup> eine eingehende fachmännische Beleuchtung erfahren hat, wohl am besten die nun wohl bald erfolgende neue Redaktion des Vorentwurfes des Departementes abgewartet wird. Als wesentliche Momente aus der Expertenberatung seien nur hervorgehoben die Erhöhung der Maximaldauer der Konzessionen auf 80 Jahre, die Anwendung des eidgenössischen Expropriationsrechtes auch für Durchführung kantonaler Konzessionen und die Ausschaltung eines grossen Teils der im Vorentwurf einbezogenen Tarif- und Verrechnungsbestimmungen. Zu wünschen wäre, dass bei Neuordnung technisch-fachmännische und erfahrene Berater in umfassenderem Masse zugezogen würden, als es bei dem Vorentwurf der Fall gewesen zu sein scheint. Dies umso mehr, als bei Beratung in der Expertenkommission Bundesrat Ruchet gelegentlich erklärte, das Departement wünsche über alle Teile des Entwurfes nur die Ansicht der Kommission zu hören, verlange aber keine ausgearbeiteten, redaktionell bereinigten Vorlagen, worauf die Kommission auf nähere Präzisierung einzelner besonders wichtiger Fragen verzichtet zu haben scheint.

Der Bodensee-Bezirksverein deutscher Ingenieure hielt Sonntag den 9. Mai zur Feier seiner Gründung<sup>2)</sup> eine Festversammlung in Konstanz ab, zu der gegen 100 Mitglieder und Gäste sich einfanden. Im Stadthausaal fand eine Sitzung statt, die der Vorsitzende, Geh. Rat A. v. Jhering, um 12 $\frac{1}{4}$  Uhr mit einer Ansprache eröffnete. Als Ziel des neuen Bezirksvereins bezeichnete er die Sammlung der Vertreter von Technik und Industrie rings um den Bodensee zum Zwecke der Förderung gemeinsamer Interessen. Dem Vortrag war zu entnehmen, dass dem Vereine z. Zt. 175 Mitglieder angehören, wovon etwa die Hälfte in der Schweiz wohnen. Es sind dies in der Hauptsache Ingenieure der Maschinenindustrie in Winterthur, Zürich, Baden, Schaffhausen, bisher Einzelmitglieder des V. d. I., denen die Zugehörigkeit zu einem Bezirksverein gewisse Vorteile bringt. Die Sitzungen des Vereins finden in der Regel in Romanshorn statt; Vorträge haben an solchen bisher gehalten unsere Kollegen Prof. Rohn über das Schiffshebewerk Oehlhafen-Löhle<sup>3)</sup>, Dr. Ing. H. Bertschinger, Bericht über den Bau des Panamakanals<sup>4)</sup> und Ing. R. Gelpke über die Schifffahrt auf dem Oberrhein. Der Festrede des Vorsitzenden schlossen sich verschiedene Ansprachen an, u. a. eine des stellvertretenden Direktors des V. d. I., Reg.-Bmstr. Linde, der namens des Hauptvereins den jüngsten Spross willkommen hiess. Auf diese Sitzung folgte um 2 Uhr ein Festmahl im Seehotel, das gewürzt durch zahlreiche Toaste und echte Konstanzer Tafelmusik einen recht animierten Verlauf nahm und die internationale Techniker-Gemeinde bald in gehobene Stimmung versetzte.

### Monatsausweis über die Arbeiten am Lötschbergtunnel. April 1909.

(Alte Tunnellänge 13 735 m)	Nordseite	Südseite	Total
Fortschritt des Sohlenstollens im April	m 257	123	380
Länge des Sohlenstollens am 30. April	m 1911	3602	5513
Gesteinstemperatur vor Ort	°C 10,5	26,5	
Am Tunnelportal ausfliessende Wassermenge l/sek.	80	45	
Mittlere Arbeiterzahl im Tag:			
ausserhalb des Tunnels	353	445	798
im Tunnel	591	1210	1801
im ganzen	944	1655	2599

*Nordseite.* Der Vortrieb bewegte sich weiter im Malm, dessen Schichten N 30° O streichen und vorwiegend schwach nördlich fallen. Mit durchschnittlich vier Meyerschen Maschinen wurde ein mittlerer Tagesfortschritt von 8,86 m erreicht. Zu Ostern blieben die Arbeiten eingestellt und nahm die Unternehmung eine Achskontrolle vor.

Bohrloch I (Km. 2,700) im Gasterntal erreichte am 6. April die vorgesehene Tiefe von 220 m<sup>5)</sup>, worauf die Arbeit eingestellt wurde. Bohrloch II (Km. 2,870) wurde bis Monatschluss auf 198 m Tiefe getrieben.

*Südseite.* Das erschlossene Gestein bestand aus sedimentären und metamorphen Schichten der Trias- und Juraformation; in den letzten Tagen trat der Richtstollen in die primäre Schieferhülle des Gasterntalgranit ein. Das Streichen der Schichten wird mit N 60° bis 90° O, das Fallen zwischen 40° und 60° südlich angegeben. Mit vier Ingersoll-Maschinen wurde (an 27 Arbeitstagen) durchschnittlich ein Tagesfortschritt von 4,56 m erzielt.

<sup>1)</sup> Siehe laufender Band S. 182, 199 und 211.

<sup>2)</sup> Bd. LII, S. 307, 321. — <sup>3)</sup> Bd. L, S. 253 mit Abbildungen. — <sup>4)</sup> Bd. LIII, S. 204.

<sup>5)</sup> Die Bohrstelle I liegt etwa 170 m über dem Scheitel des verschütteten Stollens bei Km. 2,675; somit konnte dieses Bohrloch gegen 50 m unter das alte Tunneltracé hinabgesenkt werden. Vergl. das Profil des Gasterntals in Bd. LII, S. 201.

Die Red.

**Ueber ländliche Heimstätten in Deutschland.** Im letzten Heft des « Städtebau » zieht *Bernh. Wehl* in Berlin eine interessante Parallele zwischen den « Gartenstädten » in England und den gleichgearteten Bestrebungen in Deutschland bzw. auf dem Kontinent. Auf seine frühere Arbeit « die Gartenstädte in Theorie und Praxis » hinweisend, hebt Wehl hervor, dass die Verschiedenheit der Grundbesitzverhältnisse bzw. der Preise einerseits für Erbpacht, andererseits für Erwerbung des Baugrundes die Anlage solcher Gartenstädte z. B. bei Berlin nur in weiter Ferne von der Stadt möglich mache. Ferner seien die Lebensgewohnheiten und Ansprüche der Bevölkerungskreise, für die solche Gartenstädte bestimmt sind, in England weitaus bescheidener bzw. geringer und andererseits die baupolizeilichen Vorschriften lange nicht so streng wie bei uns, was dort die Anlage solcher Quartiere mit erheblich niedrigeren Kosten ermögliche. Von den gemeinnützigen Baugenossenschaften z. B., deren es in der Umgebung Berlins eine ganze Reihe gibt, seien, soweit sie landhausmässigen *Kleinwohnungsbau* betreiben, wenig erfreuliche Erfahrungen zu berichten. Nur wenn der gemeinnützige Verein selbst zum Unternehmer wird und *grössere Häuser* baut, pflegt er einigermaßen vorwärts zu kommen, hauptsächlich aber nur wegen der billigen Hypotheken aus staatlichen Mitteln.

**Schweizerische Bundesbahnen.** Aus den Verhandlungen des Verwaltungsrates vom 29./30. April ist noch nachzutragen, dass in ihrer Antwort auf die Einladung des Verwaltungsrates, sich hinsichtlich der *Elektrifizierung der S. B. B.* zu äussern, die Generaldirektion auf die bisherigen Ergebnisse der Studienkommission verwies, die diese bisher in drei « Mitteilungen » veröffentlicht hat und die unsern Lesern bekannt sind.<sup>1)</sup> Sie fügte bei, der Rest der programmässigen Arbeiten werde in der Hauptsache in einem Projekt für die Elektrifizierung der Gotthardbahn und der Linien des Kreises II der schweizerischen Bundesbahnen, sowie in einer Baukostenrechnung und einer vollständigen Betriebsrechnung bestehen, an Hand welcher Arbeiten man sich über die Vor- und Nachteile der elektrischen Traktion gegenüber dem Dampfbetrieb werde Rechenschaft geben können.

**Eidgenössisches Polytechnikum.** Diplomerteilung. Der Schweizerische Schulrat hat nachfolgenden Studierenden des eidg. Polytechnikums auf Grund der abgelegten Prüfungen das Diplom verliehen:

*Diplom als technischer Chemiker:* Clemente Cirio, von Castellamare di Stabia (Italien).

*Diplom als Kulturingenieur:* Leo Braegger, von Hemberg (St. Gallen), Johann Jagsich, von Oszlop (Ungarn), Ladislaus Limanowski, von Warschau (Russ.-Polen), Max Schwarz, von Wülflingen (Zürich), Heinrich Spiess, von Bülach (Zürich), Rudolf Tank, von Zürich.

Neue Regulative. Die auf Seite 235 des laufenden Bandes angekündigten, vom Bundesrat genehmigten neuen *Regulative*, die *Promotionsordnung*, sowie die *Normalstudienpläne* sind seither zur Ausgabe gelangt. Wir behalten uns vor, darüber eingehender zu berichten.

**Eine Architekturabteilung an der Kunstgewerbeschule Düsseldorf,** ist unter der trefflichen Leitung von Direktor Prof. *Wilhelm Kreis* mit dem 1. April d. J. ins Leben getreten. Der Lehrplan umfasst das Entwerfen in einfacher, bürgerlicher und monumentaler Bauweise, Innendekoration, Wohnräume, Gartengestaltung, Bearbeitung von Einzelheiten aller Art, Aufnahme alter Bauten u. a. m. Das Ziel der Abteilung ist die rein künstlerische Ausbildung technisch bereits ausgebildeter Schüler, weshalb der Unterricht in verhältnismässig kurzer Zeit zu einem künstlerisch befriedigenden Ergebnis wird führen können.

**Schweizerische Binnenschifffahrt.** Die Gesellschaft, die sich zu Anfang des Jahres in Genf zum Studium der Schifffahrtsstrecke Rhone-Rhein gebildet hat<sup>2)</sup> und deren Vorsitz Herr alt Staatsrat *Henri Romieux* übertragen ist, soll die für die Vorstudien vorgesehenen Mittel von rund 100000 Fr. bereits gesichert haben und mit den Studien demnächst beginnen; für diese ist ein Zeitraum von zwei Jahren in Aussicht genommen.

**Die Baukunstausstellung in Mannheim<sup>3)</sup>,** die gegenwärtig in dem Anbau an die städtische Kunsthalle abgehalten wird, ist von zahlreichen Architekten mit gut ausgewählten Werken beschenkt worden und bietet, wie die « D. Bauhütte » berichtet, ein wohlalberndes Bild des gegenwärtigen Bauschaffens in jener Stadt. Die Ausstellung dauert bis 1. Juni d. J.

**Davos-Filisur.** Am 7. Mai ist das Geleise auf dieser neuen Linie der Rhätischen Bahn zusammengeschlossen worden und am 12. Mai fuhr der erste Materialzug über den grossen Wiesener Viadukt. Eine eingehende Beschreibung der an Kunstbauten reichen Strecke erfolgt demnächst in diesem Blatte.

<sup>1)</sup> Bd. XLVIII, S. 289, Bd. LII, S. 215 u. 348.

<sup>2)</sup> Bd. LIII, S. 14, 42 u. 169.

<sup>3)</sup> Bd. LII, S. 284.

## Konkurrenzen.

**Neubau zum Asyl „Gottesgnad“ in Langnau (Bern).** Die Direktion des Asyl « Gottesgnad » im Emmental eröffnet unter den bernischen und den im Kanton Bern niedergelassenen Architekten einen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen zu einem Anstaltsneubau in Langnau, mit Einlieferungstermin auf 15. August d. J. Dem aus den Herren Architekten E. Baumgart in Bern und C. Trachsel in Bern, sowie Pfarrer Ris in Worb, Zentralpräsident der Asyle « Gottesgnad », bestellten Preisgericht sind zur Prämiiierung von drei Projekten 2500 Fr. zur Verfügung gestellt. Sämtliche eingeleferteten Wettbewerbsentwürfe werden nach ihrer Beurteilung öffentlich ausgestellt. Bezüglich der Uebertragung der Bauleitung behält sich die ausschreibende Baubehörde freie Hand vor, da der Zeitpunkt der Ausführung noch nicht bestimmt ist. Verlangt werden: drei Grundrisse, Schnitte, sowie eine oder zwei Fassaden in 1:100, ein Lageplan 1:1000 und eine kubische Berechnung (der Einheitspreis soll rund 22 Fr. für den Kubikmeter umbauten Raumes betragen). Die Beigabe einer perspektivischen Ansicht ist den Bewerbern anheimgestellt.

Bedingungen, Programm und Lageplan können gegen Einsendung von 2 Fr., die bei Einlieferung eines Entwurfes zurückerstattet werden, von Herrn Pfarrer E. Müller in Langnau (Bern) bezogen werden.

## Nekrologie.

† **A. Laubi.** Am 7. Mai d. J. ist zu Wädenswil im 63. Altersjahre unser geehrter Kollege Ingenieur Alfred Laubi, Direktor der Schweizer Süd-Ost-Bahn, gestorben. Ein Leiden, das er sich durch einen Sturz im Januar 1908 zugezogen hatte, hielt ihn seither ans Krankenlager gefesselt, bis der Tod seinen Leiden ein Ziel gesetzt hat.

Laubi stammte aus Zürich, wo er am 1. September 1846 geboren wurde, die Volksschule und die Kantonschule besuchte und sodann in den Jahren 1863 bis 1865 am eidgen. Polytechnikum die Ingenieurwissenschaften studierte. Von 1865 bis 1867 setzte er das Studium an der technischen Hochschule in Stuttgart fort, worauf er 1867 bis 1870 bei der Württembergischen Staatsbahn am Bau der Schwarzwalder- und Enz-Bahn seine erste praktische Lehrzeit bestand. In den Jahren 1870 bis 1873 war er für die Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen bei Tracierung der Linien Taus-Tabor, Triest-Laak und Saybusch-Neu Sandec in Galizien tätig. In die Schweiz zurückgekehrt versah er bis Mitte 1874 die Stelle eines Kontrollingenieurs im Schweizer Eisenbahndepartement und übernahm sodann als Oberingenieur den Bau der Tösstalbahn, der ihn bis zum Sommer 1877 beschäftigte. Nachdem er während zwei Jahren in Winterthur ein Zivilingenieurbureau geleitet hatte, kehrte er neuerdings zum Amte eines eidgen. Kontrollingenieurs zurück, in welcher Stellung er zunächst in Bern und dann bis 1890 in Luzern wirkte. Von diesem Jahr an widmete er sich der Projektierung der Bergbahnen auf den Salève bei Genf und auf die Rochers de Naye und führte den Bau der letzteren Linie aus. Als Oberingenieur der schweiz. Eisenbahnbank leitete er hierauf den Bau der Strecke der Rhätischen Bahn Landquart-Chur-Thusis in der Zeit von 1894 bis 1897, in welchem Jahre er zum Direktor der Schweiz. Südostbahn gewählt wurde. Diese Stelle hat er bis zu seinem Tode eingenommen und darin sich um das Unternehmen grosse Verdienste erworben. Seinen Erfahrungen und namentlich auch seiner Schaffensfreudigkeit gelang es, dieses in erfreulicher Weise vorwärts zu bringen, es von einer drückenden Schuldenlast zu befreien und zum erstenmale seit dem Bestehen der Bahn im Jahre 1900 einen, wenn auch bescheidenen Ueberschuss zu erzielen. Es kennzeichnet den Charakter Laubis, dass ungeachtet der äussersten Energie und Sparsamkeit, die er dabei anzuwenden genötigt war, doch das Verhältnis des Personals zu seinem Direktor stets ein vorzügliches gewesen ist, dank dem Beispiel, das er durch seine unermüdete persönliche Arbeit gab und der steten Fürsorge, die er allen seinen Angestellten unablässig zuwendete.

Auch neben der Besorgung seiner Direktorstelle wurden seine umfassenden Fachkenntnisse vielfach in Anspruch genommen. So erteilte ihm im Jahre 1903 der schweiz. Schulrat einen Lehrauftrag für eine zweistündige Vorlesung am Polytechnikum über Eisenbahnbetrieb und entsandte ihn der Schweiz. Bundesrat als von ihm zu bezeichnendes Mitglied in den Verwaltungsrat der Rhätischen Bahn, welche beiden Aemter er bis zu seiner letzten Krankheit versah. Oft wurden auch seine Dienste für Gutachten in Eisenbahnfragen in der Schweiz, in Ungarn, im Elsass und anderwärts in Anspruch genommen. In seiner militärischen Laufbahn ist er bis zum Oberstleutnant im Genie aufgestiegen.