

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 43/44 (1904)
Heft: 5

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 20.01.2026

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

Eröffnung der Sentalbahn. Die neue 11,5 km lange Bahnlinie, welche die Station *Flamatt* der Strecke Bern-Lausanne mit der Station *Gümmenen* der Bern-Neuenburg-Bahn verbindet, ist am 22. d. M. dem Betriebe übergeben worden.

Das neue Polizeigebäude in Wien, ein stattlicher Monumentalbau an der Berggasse und Elisabeth-Promenade ist nach den Entwürfen des k. k. Baurates *E. von Förster* mit einem Aufwande von 2400000 Fr. erbaut worden.

Elektrizitätswerk Mailand. Der Mailänder Stadtrat beschloss die Kündigung des Vertrages mit der Edison-Gesellschaft und die Erbauung eines eigenen Elektrizitätswerkes.

Die erzbischöfliche Kathedrale von Westminster in London in griechisch-byzantinischem Stil, die bis jetzt nahezu 10 Mill. Fr. gekostet haben soll, ist an Weihnachten eingeweiht worden.

Literatur.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten:

Die Hochbaukonstruktionen. Sicherungen, Glockenstühle, Anlagen zur Erzielung einer guten Akustik Terrassen, Freitreppen, Vordächer, Eisbehälter und Kühlanlagen mit künstlicher Kälteerzeugung u. a. m. von verschiedenen Verfassern. III. Teil, II. Band des *«Handbuchs der Architektur»*, herausgegeben von Geh. Baurat Professor Dr. *Eduard Schmitt* in Darmstadt. III. Auflage. Mit 369 in den Text gedruckten Abbildungen sowie 1 Tafel. 1904. Arnold Bergsträsser, Verlagsbuchhandlung, A. Kröner in Stuttgart. Preis geb. 14 M.

Lehrbuch der Mechanik in elementarer Darstellung mit Anwendungen und Übungen aus den Gebieten der Physik und Technik. In zwei Teilen. I. Teil: *Mechanik fester Körper*. Von Dr. *Alex. Wernike*. IV. völlig umgearbeitete Auflage. III. Schlussabteilung. Statik und Kinetik elastisch-fester Körper (Lehre von der Elastizität und Festigkeit). Mit eingedruckten Abbildungen. 1903. Verlag von Friedrich Vieweg & Sohn in Braunschweig. Preis geb. 10 M.

Meisterrecht und Arbeiterrecht. Wegleitende Entscheide des gewerblichen Schiedsgerichts Zürich aus dem Zeitraum 1899 bis Mitte 1903. Im Auftrage des Gewerbeverbandes Zürich zusammengestellt und bearbeitet von Dr. *Karl Hafner*, Sekretär des Gewerbe-Verbandes. 1904. Verlag des Art. Instituts Orell Füssli in Zürich. Preis geb. 3,50 Fr.

Wie baut der Landwirt zweckmässig und billig? Von *Hans Moos*, Professor am eidg. Polytechnikum in Zürich. II. stark vermehrte Auflage. Mit 26 Abbildungen im Text, 2 Tafeln und 7 Planbeilagen. 1904. Verlag von Huber & Co. in Frauenfeld. Preis geb. 3 Fr.

Untersuchungen über den Energieverlust des Wassers in Turbinenkanälen. Von Dr. ing. *Hermann Oesterlin*. Mit 11 Textfiguren und 5 lithogr. Tafeln. 1903. Verlag von Julius Springer in Berlin. Preis geb. 3 M.

Die selbsttätige Zugdeckung auf Strassen-, Leicht- und Vollbahnen. Von *Ludwig Kohlfürst*. Mit 220 in den Text gedruckten Abbildungen. 1903. Verlag von Ferdinand Enke in Stuttgart. Preis geb. 10 M.

Die Cluniacenser Architektur in der Schweiz vom X. bis XIII. Jahrhundert. Von Dr. phil. *Emma Reinhart*. Mit 6 Grundrissen im Text. 1904. Verlag von Schulthess & Cie. in Zürich.

Korrespondenz.

Wir erhalten nachfolgendes auf den Artikel «Die westlichen Zufahrtslinien zum Simplon» bezügliches Schreiben, das wir unserer Uebung gemäss gleichzeitig mit der bezüglichen Rückäusserung des Verfassers jenes Artikels veröffentlichten.

An die Redaktion der «Schweiz. Bauzeitung» in Zürich!

In dem von Herrn Ingenieur Elskes in Ihrer Nummer 2 d. J. veröffentlichten Artikel über «Die westlichen Zufahrtslinien zum Simplon» ist das Faucille-Projekt Ihren Lesern in nicht ganz richtiger Gestalt dargestellt, was uns zur Pflicht macht, Sie zu ersuchen, folgende Bemerkungen in Ihrem Blatte aufzunehmen.

Erstens muss bemerkt werden, dass die direkte Verbindung zwischen Dijon und Lons-le-Saunier mit Doppelgleise bereits in der Teilstrecke Dijon St-Jean de Losne besteht und dass die weitere Teilstrecke St-Jean de Losne-Chaussin-Lons-le-Saunier der Vollendung nahe ist. Man hat also dabei von einer «Wirklichkeit» und nicht von einer «Möglichkeit» zu sprechen.

Gerade der Beschluss, diese Linie herzustellen, hat seinerzeit die Aufmerksamkeit auf die Richtung Lons-le-Saunier-Genf und die Ausführung eines neuen Juradurchstiches gelenkt und das gegenwärtige Faucille-Projekt zur Folge gehabt.

Der hohe Preis von 130 Millionen für die Linie Lons-le-Saunier-Genf, den Herr Elskes dem Berichte des Herrn Ingenieurs Jacquier entnommen hat, ist durch die Prüfung der Staats-Ingenieure, die mit dieser Aufgabe von der französischen Regierung beauftragt wurden, nicht unerheblich herabgesetzt worden. Dabei wurde für die ganze Linie Doppelgleise vorausgesetzt.

Es wäre ein Irrtum, die Kosten für die Juratunnels auf Grundlage der Kosten des Mont-Cenis, des Gotthard und des Simplon zu berechnen.

Die Befürchtung, es könne der Verkehr eine Ablenkung auf die linksufrige französische Linie Genf-Bouveret erleiden, ist jedenfalls verfrüht, denn eine Verbindungsbahn von Genf-Cornavin nach Genf-Eaux-Vives besteht gegenwärtig nicht und an eine Konzessionerteilung für dieselbe durch den Bund könnten Bedingungen geknüpft werden, welche die Interessen der Bundesbahnen gewiss zu wahren vermöchten. Dem Zweifel, den Herr Elskes hierüber ausspricht, fehlt es in jeder Hinsicht an Begründung.

Die Hoffnungen auf internationalen Verkehr auf der linksufrigen Linie sind durch die Urheber des Frasnè-Vallorbe-Projektes geweckt worden, indem sie versprochen haben, sich für Verbesserung der Strecke Bouveret-St-Maurice zu verwenden, wenn die massgebenden Persönlichkeiten in Frankreich sich dagegen zur Unterstützung von Frasnè-Vallorbe verpflichten wollten.

Die französische P. L. M.-Bahn könnte übrigens nur auf einen Teil des Verkehrs in der Richtung Frankreich-Italien Anspruch erheben, denn für die andere Richtung Italien-Frankreich haben die Bundesbahnen das Vorrecht.

Eine Verbindungsbahn, welche den Zweck hätte, die Linien des Département de la Haute Savoie mit der Faucillebahn in Genf zu verknüpfen, und die lokalen Interessen zu befriedigen, würde ohne Nachteil sein. Diese könnte übrigens von den Bundesbahnen selbst gebaut werden, um jeder Benützung gegen deren Interessen vorzubeugen.

Schliesslich erlauben wir uns zu bemerken, dass die Arbeit des Herrn Ingenieur Jacquier und die Beschlüsse der französischen Kommission, auf die sich Herr Elskes beruft, sich geringen Erfolges zu erfreuen hatten, denn das Projekt St-Amour-Bellegarde ist von der Bildfläche verschwunden und Frasnè-Vallorbe kann nicht mehr auf die Gunst des französischen Bauenministers rechnen, wie Herr Elskes am Schlusse seines Artikels selbst kundgibt.

Gegenwärtig sollen weitere Verbesserungen von französischer Seite geplant werden, die natürlich auf schweizerischem Boden ähnliche Arbeiten nach sich ziehen werden. Eine neue Linie Mouchard-Vallorbe bedingt die Ausführung von kostspieligen Profiländerungen zwischen Vallorbe und Bussigny. Ein besserer Beweis für die Richtigkeit der Vorwürfe, dass das Projekt Frasnè-Vallorbe an Unvollständigkeit leidet, könnte gewiss nicht geleistet werden.

Bei der Behandlung dieser Konzession vor den schweizerischen Räten im Dezember 1902 wurde von den verschiedenen Mitgliedern darauf aufmerksam gemacht, dass die Meinung der französischen Regierung nicht genügend bekannt sei und dass für später weitere Ausgaben vorgesehen werden sollten, ausser jenen, die sich aus dem Vertrag zwischen J. S. und P. L. M. für den Bund ableiten. Von bundesrätlicher Seite wollte man aber hiervon nichts hören und nun heisst es 12 bis 15 Millionen als Beteiligung für Ausbesserungen zu leisten!

Wenn neue Verhandlungen angeknüpft werden sollen, so wollen wir hoffen, dass bis dann der wirkliche Wert des Faucille-Projektes und seine Vorteile sogar für das Waadtland anerkannt werden. Die Wünsche und die Opferwilligkeit von Genf zu vernachlässigen, würde nicht nur ein politischer Fehler sein, sondern noch zu pekuniären Verpflichtungen führen können.

Das sind kurz gehalten die Bemerkungen, die sich auf diesen sehr wichtigen Gegenstand beziehen und die als Erwiderung den Gegnern des Faucille-Durchstiches dienen sollen.

Mit Hochachtung

Le Comité pour le percement de la Faucille.

Genf, 20. Januar 1904.

* * *

Tit. Redaktion der Schweiz. Bauzeitung Zürich.

Soweit sie tatsächliche Berichtigungen betreffen, kann ich die Aussetzungen des «Comité pour le percement de la Faucille» nur verdanken. Ich habe mich, wie erwähnt, an die bereits zwei Jahre alten Berichte der

französischen Kommission gehalten und die von mir benutzten, neuern Stabskarten enthalten, wie es scheint, nicht alle wünschbaren Angaben. Im fernern muss ich aber bemerken, dass das «Comité de la Faucille» mehreren Behauptungen meiner Abhandlung einen Sinn zuschreibt, welchen sie nicht haben.

Auf zwei Punkten muss ich endlich sehr kategorisch beharren; das sind: Erstens die hohen Kosten der Faucillebahn, denn ich halte es für gewagt, die Ansätze der französischen Kommission jetzt schon erheblich reduzieren zu wollen, und zweitens die unbestreitbare Tatsache, dass die Linie am südlichen Ufer des Genfersees kürzer zum Ziele führt, als jene des nördlichen und dass in Eisenbahnfragen die kürzeste Linie früher oder später immer den Sieg davon trägt. Im übrigen dürfte man speziell in Genf aus Erfahrung wissen, dass wir Schweizer in derartigen Sachen leider nicht unabhängig sind.

In meiner Arbeit bin ich bemüht gewesen, die Frage klar und unparteiisch darzustellen und seither erhaltene Briefe berechtigen mich zur Ueberzeugung, dass mir dies gelungen ist. Ich muss ausdrücklich erklären, dass die von mir verfochtenen Ansichten durchaus persönliche sind und dass dementsprechend meiner kleinen Arbeit auch kein offizieller oder offiziöser Wert zukommt.

Bern, 25. Januar 1904.

Elskes.

Betreffend das Gutachten der Eisenbahnkommission des Zürcher Ingenieur- und Architektenvereins zum Projekte des Tiefbauamtes für die *Einführung der linksufrigen Zürichseebahn* ist uns folgendes Schreiben des Herrn Stadttingenieur zugekommen:

An die Redaktion der Schweiz. Bauzeitung in Zürich.

In Nr. 3 der Schweiz. Bauzeitung des laufenden Jahres ist unter den Vereinsnachrichten der von der Eisenbahnkommission des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins abgefasste und an den Stadtrat Zürich eingereichte Bericht über das Projekt des Tiefbauamtes für den Umbau der linksufrigen Zürichseebahn veröffentlicht.

Die kritischen Ausführungen des Berichtes befassen sich mit Bezug auf die Führung der Bahn im Kreise II und die Stationsanlage Enge ausschliesslich nur mit den Mängeln, welche dem Projekte des Tiefbauamtes anhaften sollen; von den für die Stadt ganz bedeutenden Vorteilen, die allseitig und besonders auch in den verschiedenen öffentlichen Versammlungen anerkannt und als die Mängel weit überwiegend hervorgehoben wurden, sagt der Bericht nichts. Es ist daher wohl berechtigt, an dieser Stelle den vermeintlichen Mängeln auch die Vorzüge hinsichtlich der Gestaltung der Strassen und Quartiere am See, bei der Kirche Enge, Bederstrasse u. s. w. entgegenzustellen.

Die Trace-Führung ist trotz der S-Kurve kürzer als diejenige der Seelinie, weil weniger von der Hauptrichtung Wiedikon-Wollishofen abweichend. Die Kurven und Steigungsverhältnisse (Minimalradius 350 m, Maximalsteigung 8,5 bis 10‰) sind günstiger als bei den übrigen Zufahrtsstrecken zum Arlberg und Gotthard (Thalweil-Zug: Minimalradius 300 m, Maximalsteigung 11‰).

Die Gestaltung der Station Enge mit ihren geräumigen, über 200 m langen geraden Perrons, den zwei Hauptgleisen, einem Durchgangsgleise und reichlich bemessenen Gütergleisen, bietet mehr, als von der Bahn in diesem Falle verlangt werden dürfte, jedenfalls mehr, als in ihren eigenen Projekten geboten wird. Eine Vergrösserung wird deshalb kaum nötig werden, sie könnte auch bei keinem der andern Projekte bewerkstelligt werden.

Die Annahme der Kommission, der Bahnhof Enge sei infolge der Einführung der Sihltal- und Uetlibergbahn mit weiteren Rangier- und Aufstellgleisen zu versehen, beruht auf vollständigem Irrtum, indem nach dem Projekte des Tiefbauamtes die Güterzüge auf dem unabhängig von den Stationsgleisen durchgehenden Gütergleise direkt nach der Station Giesshübel geführt und sämtliche Rangier- und Umladebewegungen hier vorgenommen werden. Die Betriebsfähigkeit dieser Anlage ist s. Z. auf Wunsch des Stadtrates von einem Fachmann begutachtet worden.

Der Bemängelung der Stellung des Aufnahmegebäudes am Ende des Perrons ist entgegenzuhalten, dass diese Disposition nicht notwendig so sein muss, sondern ohne Benachteiligung anderer Anlagen, der Perrons, Gleise u. s. w., mehr in die Mitte des Perrons gerückt werden kann. Die grössere Entfernung von 50–60 m käme bei den günstigen Zugangsverhältnissen à niveau gar nicht in Betracht, jedenfalls nicht in dem Masse, dass dadurch ein Hochbahnprojekt mit Stationsanlage in der Landoltischen Wiese den Vorzug verdiente. Man vergleiche damit z. B. nur die Stationsanlagen von Basel und Chaux-de-fonds und vergegenwärtige sich, dass bei den meisten Kopfstationen die Zugangsverhältnisse zu den Perrons und die Uebersichtlichkeit der Anlage mindestens ebenso ungünstig sind, als beim Projekt des Tiefbauamtes.

Ich ersuche Sie höflich, diese Erwiderung auf den Bericht der Eisenbahnkommission des Zürcher Ingenieur- und Architektenvereins in Ihr geschätztes Blatt aufzunehmen und zeichne

Hochachtend

Tiefbauamt der Stadt Zürich,

Der Stadttingenieur: V. Wenner.

Zürich, den 23. Januar 1904.

Redaktion: A. WALDNER, A. JEGHER, DR. C. H. BAER,
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studierender

der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht werden zwei oder drei *junge Ingenieure* von einer grossen englischen Exportfirma für Spinnerei- und Webereimaschinen zu späterer Verwendung in ausländischen Zweigggeschäften. (1354)

Gesucht ein im städtischen Bauwesen, namentlich auch im Tiefbau bewandeter *Ingenieur* als Bauinspektor einer Kantonshauptstadt der deutschen Schweiz. (1355)

Auskunft erteilt

Das Bureau der G. e. P.,
Brandschenkestrasse 53, Zürich.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Auskunftsstelle	Ort	Gegenstand
31. Jan.	Ingenieur d. Wasserversorg.	Zürich	Rekonstruktion des oberen Teiles des Gerinnbodens im Wasserwerk Letten.
1. Febr.	Engelbert Busslinger	Rüthof bei Baden	Maurer- und Zimmerarbeiten zu einem Neubau im Rüthof.
1. »	Gemeindeamann Koller	Fislisbach (Aargau)	Katastervermessungen und Güterzusammenlegung in der Gemeinde Fislisbach.
1. »	Eduard Brauchli	Berg (Thurgau)	Bauarbeiten sowie Lieferung von 9 t Eisenbalken zu einem Neubau.
1. »	Kirchenvorstand	Fläsch (Graubünden)	Zementboden, Holzboden, Täferung und Bestuhlung in der Kirche Fläsch.
3. »	Städt. Hochbauamt	Zürich	Glaser- und Schreinerarbeiten im Arbeiterwohnhaus des Elektrizitätswerks Letten.
4. »	J. Staerkle	Staad (St. Gallen)	Erd-, Maurer- und Steinhauerarbeiten zum Schulhausbau katholisch Rebstein.
4. »	Aug. Mühleis z. «Palme»	Biessenhofen (Thurg.)	Erstellung von Käseereigebäulichkeiten und Schweinestallungen.
5. »	H. Schärer, Architekt	Horgen	Bauarbeiten und Lieferungen zu einem Wohnhausneubau in Langnau a. A.
6. »	W. Schaefer, Architekt	Weesen (St. Gallen)	Bauarbeiten und Lieferungen zur Dependence des Hotels «Schwert» in Weesen.
6. »	Höpli, Wirt	Weiern (Thurgau)	Sämtliche Arbeiten und Lieferungen für eine Wasserversorgung in Weiern.
7. »	Bösch, Schulrat	Schmidberg (St. Gall.)	Schreiner-, Glaser- und Dachdeckerarbeiten am Schulhaus Schmidberg.
10. »	Ingenieur	Zürich	Lieferung von rund 18 000 m Gussröhren von 40 bis 350 mm Durchmesser, 23 t Fassonstücken, 10 Ventilhahnen, 84 Schiebern und 30 Strassenhydranten.
11. »	der Wasserversorgung	Lausanne	Maurerarbeiten im Tunnel von Grandvaux an der Eisenbahnlinie Lausanne—Bern.
12. »	Bureau der S. B. B. Kreis I	Hunzenschwil (Aarg.)	Erstellung der Wasserversorgung in Hunzenschwil.
13. »	G. Rohr, Vize-Ammann	Basel, Isteinerstr. 216	Grab-, Beton-, Maurer-, Steinhauer- und Schmiedearbeiten sowie Lieferung von rund 210 t gewalzte Träger für Neubauten im badischen Bahnhof Basel.
14. »	J. B. Roedel, Gemeindepräsident.	Ponte-Campovasto (Graubünden)	Sämtliche Arbeiten und Lieferungen zur Anlage einer Wasserversorgung in Ponte-Campovasto. Reservoir 300 m ³ Inhalt in armiertem Beton u. s. w.
25. »	Werkstätte der S. B. B.	Olten	Lieferung von 392 t Fassoneisen, 302 t Flusseisen und 77 t Schweisseisen versch. Profile, sowie 35 t Flusseisenblech.
29. »	Hochbaubureau	Basel, Isteinerstr. 216	Eiserne Decken- und Dachkonstruktion, Betoneisen-Decken, Holzzementarbeiten, Erstellung von Oberlichtern u. s. w. für Neubauten im badischen Bahnhof Basel.