

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 49/50 (1907)  
**Heft:** 15

## **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:** 23.02.2026

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

Den Dampf liefern zwei Zylinderkessel (Abb. 8) mit Flammrohrüberhitzern, Bauart W. Schmidt. Jeder Kessel ist mit zwei gewellten Flammrohren und 154 Rauchrohren sowie mit Dampfdom versehen. Der Kesselmantel ist aus einem Stück mit dreifacher Laschennietung hergestellt.

Die Hauptabmessungen des Kessels sind: Heizfläche

einem stündlichen Kohlenverbrauch von 455 kg; in forcierter Fahrt konnte eine Geschwindigkeit von 29,2 km in der Stunde erreicht werden.

Wir verdanken die Angaben und Abbildungen betreffend die Ausstattung des Bootes der Gefälligkeit der ausführenden Firma, während die technischen Daten und

#### Das Salonboot „Blümlisalp“ auf dem Thunersee.

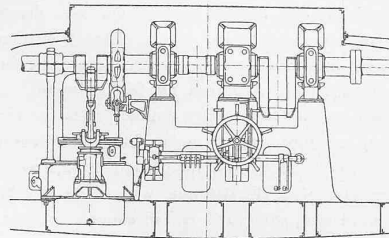
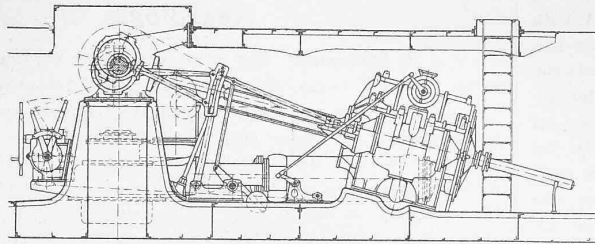
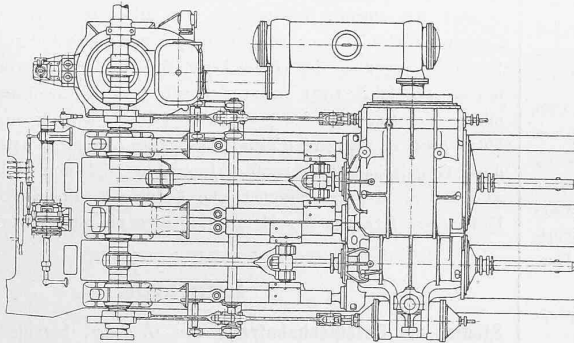


Abb. 7. Schiffsmaschine von 650 P. S. Leistung.  
Gebaut von Escher Wyss & Cie. in Zürich.



Abbildungen 3, 7 und 8 einer Darstellung in der Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure entnommen sind, auf die hier besonders verwiesen sei.

#### Miscellanea.

**Der Neubau des Hoftheaters in Stuttgart.** Die «Kommission für die Aufstellung eines Programms über die Stadtentwicklung» hat die Frage des Neubaus des Stuttgarter Hoftheaters, die wegen der Vorarbeiten für die Umgestaltung der dortigen Bahnhofsanlagen längere Zeit ruhte, wieder aufgenommen und eine Unterkommission von sieben Mitgliedern eingesetzt; in diese wurden u. a. die Oberbauräte v. Reinhardt und H. Jassoy sowie Professor Theodor Fischer berufen. Die Kommission soll untersuchen, welche Plätze des Kronguts, der Waisenhausplatz nicht ausgeschlossen, zur Errichtung zweier Theater, eines Schauspiel- und eines Opernhauses, vorzugsweise oder ausschliesslich geeignet seien, wobei angenommen wird, dass der alte Theaterplatz für ein Opernhaus als zu klein nicht in Betracht kommen könne. Die Entwürfe sollen sodann auf dem Wege eines Wettbewerbs gewonnen

ohne Ueberhitzer 118,90 m<sup>2</sup>, Heizfläche des Ueberhitzers 28,39 m<sup>2</sup>, Rostfläche 2,88 m<sup>2</sup>, Dampfüberdruck 10 Atm., Anzahl der Rauchrohre 154, Durchmesser der Rauchrohre 76/69,5 mm, Anzahl der Ueberhitzerrohre 60, Durchmesser der Ueberhitzerrohre 20/28 mm, Dampfraum 2,5 m<sup>3</sup>.

Das schucke Salonboot bietet bequem für 800 Personen Raum. Bei einer Probefahrt wurde eine mittlere Geschwindigkeit von 26,15 km in der Stunde erzielt bei

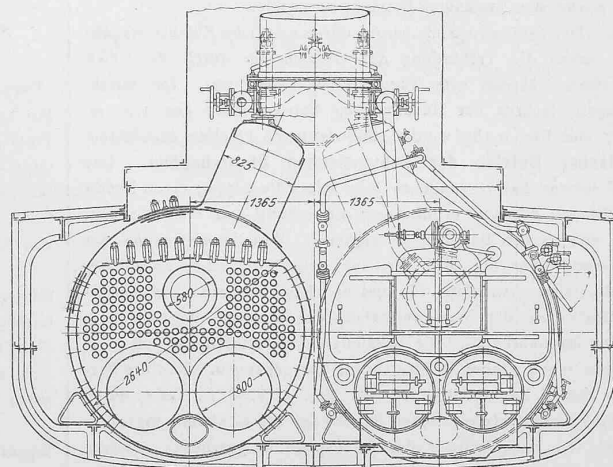
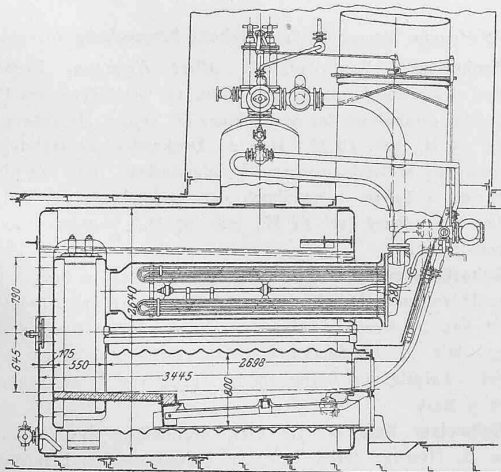
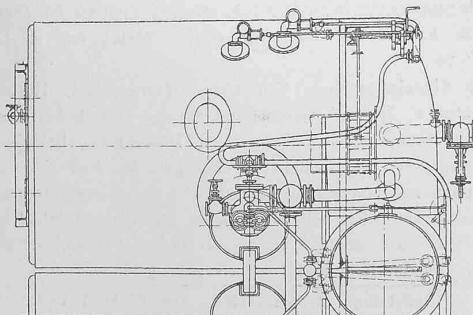


Abb. 8. Die Schiffskessel. — Masstab 1 : 75.  
Gebaut von Escher Wyss & Cie. in Zürich.



werden. Da die von den Ständen für ein Opernhaus bewilligte Summe von rund 4 600 000 Fr. nicht ausreicht, soll sie vorerst durch Zinsenzuwachs vermehrt werden; doch hofft man schon 1909 mit dem Bau der Oper beginnen zu können.

**Kongress für Heizung und Lüftung in Wien.** Anlässlich der VI. Versammlung von Heizungs- und Lüftungsfachmännern, die, wie wir bereits auf Seite 15 dieses Bandes berichtet haben, in den Tagen vom 3. bis 6. Juni 1907 in Wien stattfinden wird, werden laut soeben bekannt gegebener Tagesordnung in der ersten Kongress-Sitzung Geh. Reg.-Rat Rietschel aus Berlin über «Lüftung und Heizung in Krankenhäusern», In-

genieur *Rechnagel* aus München über «Fernmess- und Fernstellvorrichtungen im Dienste der Heizungs- und Lüftungsanlagen» und Landes-Ingenieur *Suwald* aus Brunn über die «Heizungs- und Lüftungstechnik und ihre gesundheitliche und wirtschaftliche Bedeutung» sprechen. Für den zweiten Kongressstag sind Vorträge von Ingenieur *Meter* aus Wien über «Schnellstrom-Warmwasserheizungen» und von Direktor *O. Krell sen.* aus Nürnberg über «Bau und Betrieb der Heiz- und Lüftungseinrichtungen des neuen Theaters in Nürnberg» sowie «Mitteilungen über die neu errichtete Versuchsanstalt für Heizung und Lüftung an der Kgl. Technischen Hochschule zu Berlin» vorgesehen. Zahlreiche Besichtigungen, ein von der Stadt Wien gebotenes Festmahl und ein Ausflug auf den Semmering werden dazu beitragen, die Tagung noch interessanter und abwechslungsreicher zu gestalten.

**Monatsausweis über die Arbeiten am Ricketunnel.** Die Sohlenstollenfortschritte betrugen im Monat März auf der Südseite 122,0 m, auf der Nordseite 49,5 m, zusammen 171,5 m, wodurch die Gesamtlänge der Richtstollen 3799,0 m bzw. 4203,1 m, im ganzen 8002,1 m gleich 93% der Tunnellänge erreichte. Der Firststollen war Ende des Monats südseits auf 3470 m, nordseits auf 3078 m, zusammen auf 6548 m vorgetrieben, während der Vollausschub auf 3370 m<sup>1)</sup> bzw. 3032 m, zusammen auf 6402 m vorgerückt war. An Mauerwerk waren erstellt Ende März auf der Südseite 3344 m Widerlager, 3326 m Gewölbe, 72 m Sohlengewölbe; auf der Nordseite: 3000 m Widerlager, 2918 m Gewölbe und 42 m Sohlengewölbe. Bis auf Erstellung der Planie und der Tunnelbohle waren vom Tunnel fertig erstellt südseits 3075 m, nordseits 2918 m, zusammen 5997 m oder 69,7% der Tunnellänge. Die mittlere Gesamtarbeiterzahl betrug 1199. Die Gesteinstemperatur vor Ort betrug vor Beginn der in unserer letzten Nummer erwähnten Grubenbrände 21° C. bzw. 20° C., die Wassermenge am Südportal 23,5 Sek./l, am Nordportal 2 Sek./l. Die Gesteinsverhältnisse sind unverändert; bezüglich der im März aufgetretenen Gasausströmungen verweisen wir auf Seite 178 des laufenden Bandes.

#### Monatsausweis über die Arbeiten am Lötschbergtunnel. März 1907.

	Nordseite	Südseite	Total
Fortschritt des Sohlenstollens im März . . . m	72	29	101
Länge des Sohlenstollens am 31. März . . . m	200	190	390
Erschlossene Wassermenge . . . . . Sek./l	—	1	1
Mittlere Arbeiterzahl im Tag			
ausserhalb des Tunnels . . . . .	92	47	139
im Tunnel . . . . .	54	35	89
im ganzen . . . . .	146	82	228

**Nordseite.** Die provisorische mechanische Bohrung wurde am 7. März mit zwei Ingersoll-Stossbohrmaschinen begonnen und mit einem durchschnittlichen Tagesfortschritt von 3,05 m während 19 Tagen betrieben. Am 21. März wurde zum erstenmal Dynamit verwendet.

**Südseite.** Der Stollenvortrieb wurde durch missliche Zufahrtsverhältnisse gestört, indem die Verbindung mit Goppenstein durch die vielen gefallenen Lawinen während zehn Tagen unterbrochen war. Der durchschnittliche Tagesfortschritt der Handbohrung betrug daher nur 1,21 m. Bei Km. 0,177 und Km. 0,185 wurden unbedeutende Quellen angefahren.

**Elektrischer Betrieb der schwedischen Staatsbahnen.** Der schwedische Reichstag hat vergangenes Jahr seiner Regierung einen Kredit von sieben Millionen Franken eröffnet zur Erwerbung von Wasserkraften, die sich zum elektrischen Bahnbetrieb eignen.<sup>2)</sup> Von dieser Summe hat nun die Regierung über 6,3 Mill. Fr. zur Erwerbung einer Anzahl bedeutender Wasserfälle verwendet. Es sind angekauft worden: Die Motalafälle des Motalaströmes, der Svarfawasserfall, der Karsefall im Laganfluss und endlich der Hammarbyfall. Die bekannten Trollhättafälle und der Elfkärlabyfall waren schon vorher in Staatsbesitz übergegangen. Für die Verwendung aller dieser Kraftquellen ist laut Ztg. d. V. d. E. Verw. durch den Chef der Abteilung für elektrischen Betrieb der Staatsbahnen, Ingenieur Rob. Dahlander, ein ausführlicher Verteilungsplan ausgearbeitet worden, der das Bahnnetz des ganzen südlichen Schwedens mit einer Gesamtlänge von rund 2000 km umfasst. Als Betriebssystem ist Einphasen-Wechselstrom in Aussicht genommen. Der Kostenvoranschlag für den Ausbau der Kraftwerke und Leitungen stellt sich auf rund 85 Mill. Fr.

**Die äussere Wiederherstellung des Rathauses zu Luzern** hat mit der Vollendung der Bekrönung des Hauptportals ihren Abschluss gefunden. Die ursprüngliche Bekrönung, die aus einem doppelten Ständeschild mit dem darüber gesetzten Reichswappen und zwei Löwen als Schildhaltern bestand, aber unter der Helvetik weggeschlagen und durch eine Tafel im Stile Louis XVI. mit der Aufschrift «Stadthaus» ersetzt worden war, ist von Bildhauer Professor *Vetter* nach den noch vorhandenen

<sup>1)</sup> Auf der Südseite 72 m Vollausschub und 214 m Widerlager nur von 0,9 m über Schwellenhöhe aufwärts.

<sup>2)</sup> Band XLVII, Seite 221.

Fragmenten und Andeutungen wiederhergestellt worden; nur bei der Wappengruppe erlaubte man sich einige Aenderungen, indem man statt der drei Schilder ein einziges mit dem Stadtwappen anordnete, dieses aber, um den Raum zu füllen, in eine Kartusche setzte.

**Im neuen Aufnahmegebäude des Bahnhofs der Schweizerischen Bundesbahnen in Basel** soll, wie die Tagesblätter mitteilen, der Betrieb noch vor Eintritt der Hochsaison aufgenommen werden; die Einhaltung des 1. Mai als Eröffnungstermin dürfte hingegen nicht möglich sein.

## Nekrologie.

† **R. Schneebeli.** Erst heute erhalten wir die Kunde von dem Ableben unseres Kollegen, des Ingenieurs Rudolf Schneebeli, der im Alter von 40 Jahren am 13. Dezember 1906 zu Lu-Föng, einer kleinen Stadt der chinesischen Provinz Jünnan, einer Lungenentzündung erlegen ist. Schneebeli stammte von St. Gallen, wo er im Jahre 1866 geboren wurde. Er besuchte daselbst die Schulen und trat mit der Maturität der St. Galler Industrieschule im Herbst 1885 in das eidg. Polytechnikum ein, das er 1889 mit dem Diplom als Bauingenieur verliess. Er trat zunächst in die Dienste der Schweiz. Nordostbahn und arbeitete sodann von 1895 an der Bahn von Saloniki nach Konstantinopel und hierauf durch eine Reihe von Jahren als Ingenieur der «Beira Land, Building and Estates Co.» in Mozambique. Im Jahre 1901 nahm Schneebeli eine Anstellung bei der Compagnie des Chemins de fer de l'Indo-Chine an, für die er zuletzt, seit Mitte 1906 in Mongtsé (China) als Sektionsingenieur tätig war. Er hatte diese Gesellschaft Ende 1906 verlassen, um sich eine selbständige Existenz zu gründen, als die heimtückische Krankheit seinem Wirken und seinen Hoffnungen fern von der Heimat plötzlich ein Ziel setzte.

## Literatur.

**Studien zur Ostalpenbahnfrage** von *G. Bener*, Ingenieur der Rhätischen Bahn und Dr. jur. *R. Herold*, Sekretär der Bodensee-Toggenburgbahn. Mit acht farbigen Kartenbeilagen. Zürich 1907, Verlag von Erhard Richter. Preis geh. 4 Fr.

Die sehr gründliche und sachliche Arbeit bespricht teils ergänzend, teils berichtend namentlich die Rob. Bernhard'schen Ostalpenbahnschriften in bezug auf die Tödiabahn, die östlichen Umgehungslinien Fern-Ortler und Scharnitz-Brenner und beleuchtet die Stellung zunächst Tessins und Graubündens, sodann der Schweiz und ihrer Bundesbahnen, im weitern Süddeutschlands und Italiens zu dieser wichtigen Frage. Die vorliegende Schrift bildet eine wertvolle Bereicherung der Ostalpenbahn-Literatur.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten:

**Denkmäler.** Von Architekt *Albert Hofmann*, Redakteur der «Deutschen Bauzeitung» in Berlin. Heft 1: Geschichte des Denkmals. Mit 24 Tafeln. «Handbuch der Architektur» IV. Teil, 8. Halbband, Heft 2, a. Preis geh. 15 M., geb. 18 M. Heft 2: Denkmäler mit architektonischem oder vorwiegend architektonischem Grundgedanken. Mit 524 Abbildungen im Text und 4 Tafeln. «Handbuch der Architektur» IV. Teil, 8. Halbband, Heft 2, b. Preis geh. 24 M., geb. 27 M. Stuttgart 1906. Verlag von Alfred Kröner.

**Schattenkonstruktionen.** Für den Gebrauch an Baugewerkschulen, Gewerbeschulen und ähnlichen Lehranstalten, sowie zum Selbstunterricht bearbeitet von *J. Hempel*, Lehrer an der staatlichen Baugewerkschule zu Hamburg. Mit 51 Textfiguren und 20 Tafeln praktischer Beispiele in Lichtdruck. Leipzig und Berlin 1906. Verlag von B. G. Teubner. Preis gebunden 5 Mark.

**Schweizer Kalender für Elektrotechniker** unter Mitwirkung von Ingenieur S. Herzog, Zürich und dem Schweizerischen Elektrotechnischen Verein herausgegeben von *F. Uppenborn*, Stadtbaurat in München. Vierter Jahrgang 1907, in zwei Teilen, mit 373 Figuren im Text und sechs Tafeln. Zürich, München und Berlin 1907. Verlag von R. Oldenbourg. Preis Fr. 6,70.

**Die Eisenindustrie.** Von *Oskar Simmersbach*, Hütteningenieur, Hüttendirektor a. D. und Geschäftsführer der Gesellschaft für Erbauung von Hüttenwerksanlagen G. m. b. H. in Düsseldorf. Leipzig und Berlin 1906. Verlag von B. G. Teubner. Preis geh. M. 7,20.

**Baupraxis.** Nachschlagebuch für alle Bauinteressenten, Baufachleute und Bauhandwerker. Bearbeitet von *Eugen Macholdt*, Architekt in München. Herausgegeben durch den Bayerischen Techniker-Verband. München 1906. Verlag von Theodor Ackermann. Preis geb. 4 M.

Redaktion: A. JEGHER, DR. C. H. BAER.

Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.