

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 49/50 (1907)
Heft: 17

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: 04.04.2026

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

schilderte eingehend die Art, wie er in Hamburg Möbel restaurieren lässt und stellte die grundsätzliche Behauptung auf, dass man nicht nur schöne Sammlungen anzulegen habe, sondern sich auch der Verpflichtung bewusst sein müsse, dieselben gut erhalten der Nachwelt zu überliefern. Der Gegenstand wird, wie der Vorsitzende mitteilt, die Versammlung auch im nächsten Jahre beschäftigen.

Stadtbrat *Perrey* aus Mannheim sprach alsdann über das «Mannheimer Kauthaus und seine Restaurierung». Das im Jahre 1725 begonnene, aber erst gegen die Mitte des Jahrhunderts vollendete schöne Barock-Gebäude, das ein Wahrzeichen der Stadt bildet, wurde im Jahre 1899 von der Stadt käuflich erworben. Gegenwärtig ist es im Umbau zum Rathaus begriffen. Am Aeussern wird keine Veränderung vorgenommen, das Innere dagegen im Sinne der weitestgehenden Ausnützung des fast 7000 m² bedeckenden Baublocks ausgestaltet. Der davorliegende, jetzt mit Teppichen und Gesträuch gezeierte Paradeplatz wird einen architektonischen Charakter erhalten und um 1,50 m tiefer gelegt werden, um so einen günstigeren Standpunkt für den Blick auf die Hauptfront zu ermöglichen; auf die beiden Eckrisalite sollen, wie es früher war, je zwei Baumreihen führen. Den Abschluss sollen, wie einst an den Planken, Ketten bilden. Die Gesamtkosten des neuen Rathauses werden sich auf über 6,5 Millionen Franken stellen, wovon 2,5 Millionen auf den Umbau entfallen, eine, wie der Redner bemerkt, etwas kostspielige Denkmalpflege, die sich die Stadt Mannheim damit geleistet hat.

Es folgte Prof. Dr. *J. Meier* aus Braunschweig mit einem Vortrag über «die Grundrissbildungen der deutschen Städte des Mittelalters in ihrer Bedeutung für Denkmalbeschreibung und Denkmalpflege»: Er empfahl bei der Inventarisierung auf die alten Grundrisse zurückzugehen. In der Diskussion legte Geh. Baurat *Stübben* aus Berlin den Stadtverwaltungen ans Herz, sich bei Planungen in alten Stadtteilen von dem Gedanken leiten zu lassen, nicht ohne zwingende Not wertvolles Altes zu zerstören.

Nachdem man noch die Berichte der Kommissionen für das Handbuch der deutschen Kunstdenkmäler und für die Aufnahme der kleineren Bürgerhäuser entgegengenommen und Lübeck als Ort der nächstjährigen Tagung bestimmt hatte, wurde der Tag geschlossen.

Miscellanea.

Elektrischer Betrieb am Simplon. Letzte Woche ist am Simplon eine der neuen, von der Firma *A.-G. Brown, Boveri & Cie. in Baden* gelieferten elektrischen Lokomotiven kollaudiert und unmittelbar daran anschliessend in Betrieb genommen worden. Sie weist gegenüber den Lokomotiven, die bis jetzt im Dienst standen und die, da sie ursprünglich für die Valtellinabahn bestimmt waren, teilweise nach den Wünschen der italienischen Bahngesellschaften angeordnet werden mussten, verschiedene neuartige Verhältnisse auf. Zunächst ist zu bemerken, dass das gesamte Gewicht von rund 66 t als Adhäsionsgewicht nutzbar gemacht ist, indem sämtliche vier Laufachsen zugleich Triebachsen sind. Die vorderste und hinterste Achse erlauben eine gewisse Radialstellung mit Seitenverschiebung. In der Mitte der Lokomotive sind, an deren Rahmen befestigt, zwei grosse Dreiphasenmotoren angebracht, die direkt mit Dreiphasenstrom von 3000 Volt und 16 Perioden gespeist werden und mittelst Kuppelstangen die vier Achsen antreiben. Bei der Konstruktion der Motoren wurden auf Vorschlag des Obergeringieurs der Firma *Brown, Boveri & Cie.*, Herrn *A. Aichele*, ganz neue Bahnen eingeschlagen, indem die Rotoren mit Kurzschlusswicklung ausgeführt und die Statorn mit zwei überdies je auf halbe Polzahl umschaltbaren Wicklungen versehen wurden. Dadurch ist es möglich geworden, vier verschiedene Geschwindigkeitsstufen zu schaffen. Wie die Versuche ergeben haben, arbeiten die Motoren bei allen Stufen durchaus ökonomisch und rationell. Es ist darauf hinzuweisen, dass durch diese Neuerung ein viel diskutierter Streitpunkt seine Erledigung gefunden hat, nämlich der, ob es angezeigt sei, das Dreiphasensystem für Vollbahnbetrieb, bei dem gewöhnlich auch die Forderung verschiedener Fahrgeschwindigkeiten gestellt wird, in Betracht zu ziehen. Dass die neuartigen Motoren auch hinsichtlich des Anfahr Drehmoments den weitestgehenden Anforderungen genügen, wurde bei der Kollaudation durch Anfahren mit Zügen bis auf 450 t Anhängewicht bewiesen.

Eine zweite elektrische Lokomotive gleicher Bauart wird die Werkstätte der *A.-G. Brown, Boveri & Cie. in Baden* im Laufe des kommenden Monats verlassen. Der mechanische Teil beider Lokomotiven stammt aus den Werkstätten der Lokomotivfabrik Winterthur.

Bau des zweiten Simplon-Tunnels. Die Bauunternehmung des Simplon-Tunnels hat soeben ihre Antwort veröffentlicht auf den Bericht der Generaldirektion der S. B. B. über die Notwendigkeit des sofortigen

Ausbaues des zweiten Simplontunnels¹⁾, bezw. auf den Expertenbericht, von dem dieses Gutachten ausgeht. Die Antwort der Unternehmung, die wir uns vorbehalten ausführlich wiederzugeben, gliedert sich in folgende drei Teile: 1. Antwort der Unternehmung auf das Gutachten der Experten der S. B. B., 2. Gutachten über den Zustand des Stollen II von Bergmeister *Müller*, kgl. preuss. Bergrevierbeamten, und 3. Auf die ersten beiden Teile gestützte Antwort der Unternehmung auf den Bericht der Generaldirektion.

Für heute beschränken wir uns darauf, die Schlüsse mitzuteilen, die die Unternehmung aus ihrer Antwort zieht. Sie lauten:

«1. Die Notwendigkeit des Ausbaues des zweiten Simplon-Tunnels aus bautechnischen Gründen, wie sie die Experten der Bundesbahnen behaupten, liegt nicht vor.

2. Ebensowenig liegt die Notwendigkeit des Ausbaues aus betriebstechnischen Gründen, wie dies die Generaldirektion der Bundesbahnen behauptet, vor.

3. Mit dem eingeleisigen Simplontunnel wird man den Verkehr voraussichtlich noch auf mindestens 20 Jahre hinaus bewältigen können.

4. Wenn der Verkehr einst die Zweigleisigkeit erfordert, so sollen vorerst der viel geringeren Kosten wegen die Zufahrtslinien darauf ausgebaut werden.

5. Der vorzeitige Ausbau des zweiten Simplontunnels würde der Preisgabe des für unser Land wertvollen und zugleich humanen Prinzips des Zweistollen- resp. Zweitunnelsystems gleichkommen, wozu kein Grund und keine Veranlassung vorliegen.»

Der mitzuteilende Wortlaut der Antwort, aus der diese Sätze gefolgert werden, wird unsere Leser in den Stand setzen, sich selbst ihr Urteil über diese äusserst interessanten Auseinandersetzungen zu bilden.

Die neue badische Schnellzuglokomotive IV. f., von der wir auf Seite 217 eine Abbildung bringen, ist eine von *J. A. Maffei* gebaute $\frac{3}{8}$ gekuppelte vierzylinderige Verbundlokomotive mit Schmidtschem Rauchrohrüberhitzer. Sie ruht, wie das Bild zeigt, auf einem vordern zweiachsigen Drehgestell mit Laufrädern von 990 mm Durchmesser, drei gekuppelten Triebäderpaaren von 1800 mm und einer hintern Laufradachse mit 1200 mm Raddurchmesser. Der feste Radstand beträgt 3880 mm, der gesamte Radstand 11 230 mm, während die grösste Länge der Lokomotive ohne Tender sich auf 13 800 mm beläuft. Die Maschine arbeitet mit einer Dampfspannung von 16 at; die Zylinderdurchmesser betragen für Hochdruck 425 mm, für Niederdruck 650 mm, der Kolbenhub 610 mm bezw. 670 mm. Der Kessel verfügt über eine feuerberührte Heizfläche von 260 m², von denen 16 m² auf die Feuerbüchse, 204 m² auf die 175 Siederöhren und 40 m² auf die 25 Ueberhitzer-Rauchröhren entfallen. Die Rostfläche misst 4,5 m². Bei 76 t Leergewicht und 85 t Dienstgewicht verfügt die Lokomotive über ein Reibungsgewicht von 48 t. Der vierachsige Tender wiegt leer 22 t; er fasst 7 t Kohle und 20 t Wasser, dessen Aufnahme seitlich erfolgt. Die Maschine ist instande, Kurven bis zu 160 m Radius zu durchfahren und auf ebener Strecke eine Geschwindigkeit von 100 km-Std. zu erreichen. Sie soll dazu bestimmt sein, die rund 315 km lange Strecke Mannheim-Karlsruhe-Offenburg-Schwarzwaldbahn-Konstanz ohne Wechsel zu durchlaufen.

Der älteste Tunnel der Schweiz, das Urnerloch, ist genau vor 200 Jahren in Angriff genommen worden. 1706 war, wie das «Luzerner Tagblatt» berichtet, durch ein Hochwasser der Reuss die «stiebende» oder «hängende» Brücke, auf der man die grosse, vom Kirchberg oberhalb der Teufelsbrücke senkrecht in das Reussbett abfallende Felswand umgehen konnte, weggeschwemmt worden. Diese, eine durch Ketten verstärkte Holzbrücke oder -Treppe, deren Balkenwerk sich zum Teil auf grosse Blöcke im Flussbett stützte, war ein ziemlich gefährliches Bauwerk und erforderte soviel Unterhalt, dass sich die Talleute von Ursern entschlossen, den Kirchberg durchbrechen zu lassen. Das «Loch» wurde auf ungefähr 200 Fuss Länge, 8 bis 9 Fuss Höhe und 7 bis 8 Fuss Breite berechnet und kostete 13 430 Urner Gulden. Die Arbeit wurde 1707 durch einen italienischen Unternehmer begonnen, erforderte aber viel mehr Arbeitszeit und Pulver, als man veranschlagt hatte, sodass der Unternehmer zu Schaden kam. Die Bevölkerung war aber von dem «Loch», das man als ein Weltwunder pries, so befriedigt, dass man dem Unternehmer einen Nachtrag zuerkannte damit er bestehen konnte.

Eine Internationale Ausstellung moderner Beleuchtungs- und Wärmeapparate beabsichtigt die «Kais. Russische Technische Gesellschaft» in St. Petersburg zu veranstalten, die in vier Sektionen Beleuchtung, Wärmeapparate, Sicherheitsapparate für Beleuchtung und Erwärmung und Messapparate umfassen soll. Während der auf die Monate Dezember 1907 und Januar 1908 festgesetzten Dauer der Ausstellung wird auch ein dem Charakter der Ausstellung entsprechender Fachkongress stattfinden. Auskunft erteilt die Geschäftsstelle der Kais. Russ. Techn. Gesellschaft in St. Petersburg, Panteleimonskaja 2.

¹⁾ Siehe laufender Band S. 121.

Umbau der linksufrigen Zürichseebahn vom Hauptbahnhof Zürich bis Wollishofen. Der Kreiseisenbahnrat III beschloss am 19. d. M. in vollzähliger Sitzung und einstimmig, es sei gegenüber dem Hochbahnprojekt der Schweiz. Bundesbahnen die Ausführung des neuesten städtischen Tiefbahnprojektes mit Bahnhof an der Grütlistrasse und Unterführung der Sihl zu empfehlen, in der Voraussetzung, dass die Stadt Zürich einen erheblichen Beitrag an die Kosten leiste.

Schweizerische Bundesbahnen. Der Bundesrat hat Herrn Ingenieur *Arnold Seitz*, Vizepräsident der Kreisdirektion IV, die nachgesuchte Entlassung auf Mitte Januar 1908 unter Verdankung der geleisteten Dienste gewährt.

Ferner wird Herr Ingenieur *Ed. Elskes*, Stellvertreter des Oberingenieurs der Schweiz. Bundesbahnen, auf Ende des Jahres von seiner Stellung zurücktreten.

Der Nornenbrunnen in München auf dem Karlsplatz, der nach den preisgekrönten Entwürfen des Bildhauers Professor *Hubert Netzer* in München in Würzburger Muschelkalk mit einem Aufwand von 50000 Fr. aus der Mathias Pschorr-Stiftung hergestellt wurde, ist am 5. Sept. d. J. enthüllt worden.

Zur Erweiterung des Hafens von Buenos-Aires für Schiffe mit einem Tiefgang von 8,1 bis 9 m hat die Regierung dem Kongress einen Gesetzentwurf unterbreitet; nach den Plänen sollen die Baukosten den Betrag von 125 Mill. Fr. nicht überschreiten.

Die zweite Ton-, Zement- und Kalkindustrie-Ausstellung¹⁾ soll im Jahre 1910 in Berlin stattfinden. Als Ausstellungsplatz hat der Magistrat der Stadt Berlin ein leicht zugängliches Gebäude in der Gemarkung Treptow zur Verfügung gestellt.

Internationale Telegraphenkonferenz. An die am 20. April 1908 in Lissabon beginnende internationale Telegraphenkonferenz hat der Bundesrat Herrn Telegraphendirektor Ingenieur *Luigi Vanoni* abgeordnet.

Die internationale Automobilausstellung in Berlin findet dieses Jahr in der Zeit vom 5. bis 22. Dezember in den Ausstellungshallen am Zoologischen Garten statt.

Konkurrenzen.

Neue Schulhäuser in Tavannes. Dem von uns auf Seite 130 mitgeteilten Ergebnis dieses Wettbewerbes ist beizufügen, dass das Preisgericht das Projekt Nr. 36 mit dem Motto: «Normal» zum Ankauf empfahl. Als dessen Verfasser nennt sich Herr Architekt *M. Haberthür-Sommer* in Basel.

Literatur.

Die bildende Kunst der Gegenwart. Ein Büchlein für jedermann von *Josef Straygowski*. Mit zahlreichen Textabbildungen. Leipzig 1907. Verlag von Quelle & Meyer. Preis geh. 4 M., geb. M. 4,80.

Das vorliegende Büchlein wird vom Verfasser, dem verdienstvollen Grazer Kunstgelehrten, als Gelegenheitschrift eingeführt, als das Ergebnis von Vorträgen über «Die Methode der Kunstbetrachtung» und über «Moderne Kunst», die 1905 in Innsbruck und 1906 in Bielitz gehalten wurden. Es will für jedermann lesbar sein, d. h. für akademisch Gebildete, gleichwie für ein Publikum ohne Hochschulbildung, und durch freimütige Aus-

¹⁾ Bd. XLVI, S. 76.

sprache über Dinge anregen, «die für gewöhnlich nur allzu vogelfrei dem Alltagstreiben der Grosstadt ausgeliefert bleiben.»

So ist denn eine Arbeit entstanden, die an Frische der Gedanken und Darstellung ihres gleichen sucht und vor allem von solchen Gebildeten eifrig studiert werden sollte, die sich infolge ihrer Berufsrichtung sonst nur wenig mit Kunst beschäftigen können. Sie würden hierdurch dazu gelangen, manches veraltete Vorurteil fallen zu lassen, manches unverständene Neue mit andern Augen zu besehen und vor allem sich daran gewöhnen, allmählich mit selbständigem, vorgebildetem Urteil neuen und alten Schöpfungen der Kunst gegenüber zu treten. Da auch der Verlag das Buch auf beste ausgestattet hat und zahlreiche, trefflich gewählte Abbildungen die Ausführungen durch gute, schlechte und Dutzendbeispiele erläutern, kann das Werkchen, das trotz allem überraschend billig angeboten wird, aufs wärmste empfohlen werden.

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

Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

Vereinsnachrichten.

Ingenieur- und Architekten-Verein St. Gallen.

Mit dem 21. Oktober nahm der Verein seine Wintertätigkeit wiederum auf, eingeleitet durch ein kurzes Votum des Präsidenten. Ferner wird das Resultat einer Konkurrenz für eine *Friedhofanlage der Gemeinde Tablat*, die auf unsere Mitglieder beschränkt war, bekannt gegeben. Der erste und zweite Preis, und damit hoffentlich auch die Ausführung fielen an Herrn Architekt *A. Cuttat*, der dritte an Herrn Architekt *H. Ditscher*.

Das Haupttraktandum bildet die Diskussion des Entwurfes einer neuen *Bauordnung der Gemeinde Tablat*, wobei sich der prinzipielle Standpunkt geltend macht, dass in Hauptsachen Uebereinstimmung der Baustatute der Stadt St. Gallen und ihrer Aussengemeinden herrschen sollte. Eine Beschlussfassung kann erst später stattfinden.

In der allgemeinen Umfrage wird die letzte Publikation der Vereinigung Heimatschutz, worin die Stadt St. Gallen behandelt ist, zwanglos besprochen und auf, teils mit Recht, teils mit Unrecht, der Technikerschaft in ästhetischer Beziehung zum Vorwurf Gemachtes hingewiesen. R. S.

Gesellschaft ehemaliger Studierender

der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Stellenvermittlung.

On cherche un jeune ingénieur actif comme sous-directeur d'un établissement de construction mécanique de l'Ouest de la France. Il doit avoir quelques années de pratique. (1524)

Gesucht von bedeutendem Geschäft ein erfahrener tüchtiger Architekt oder Bautechniker. Bewerber mit Erfahrung im Fabrikbau der Bindemittelbranche und der deutschen und französischen Sprache mächtig, bevorzugt. Eventuell Lebensstellung. (1526)

On cherche deux ou trois jeunes ingénieurs ayant fait déjà un peu de pratique (montage, banc d'essai) et possédant les langues française et allemande pour une société d'électricité en France. (1527)

On cherche pour la France un ingénieur parfaitement au courant du calcul des ponts et charpentes métalliques. (1528)

Gesucht von einem Ingenieurbureau ein nicht zu junger, im Bahnbau erfahrener Ingenieur. (1529)

Auskunft erteilt:

Das Bureau der G. e. P.

Rämistrasse 28 Zürich I.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Auskunftstelle	Ort	Gegenstand
28. Okt.	H. Schärer-Hofmann zur Thalegg	Wädenswil	Glaser-, Schreiner-, Parketterie-, Langriemen-, Schlosser- und Malerarbeiten für das Schulhaus Stocken-Wädenswil.
28. >	J. Stärkle, Architekt	Rorschach (St. Gallen)	Schreiner- und Schlosserarbeiten zum Schulhausneubau kathol. Leuchingen.
29. >	Ammann Ferd. Fröhlicher	Bellach (Solothurn)	Neufassung der Hubelquelle auf der Burschmatte in Lommiswil.
30. >	Kanalisationsbureau	Basel	Kanäle in der Oberwilstrasse, in der verläng. Brückenstrasse, im Schafmattweg, in der äussern Amerikanerstrasse und im Bottminger Kirchweg.
30. >	Gemeinderatskanzlei	Thalwil	Kanalisationsarbeiten in der Ludretikerstrasse vom Gerbeweier bis in den See.
31. >	Kolb, Kantonsrat	Oberriet (St. Gallen)	Ausführung einer Entwässerung im Löli bei Montlingen.
31. >	Gemeindekanzlei	Glarus	Erstellung eines 3,5 m breiten Waldweges. Länge 3384 m.
31. >	Gottfried Wenk	Oetwil a. See	Anlage einer Wasserversorgung in Oetwil am See.
31. >	R. Zollinger, Architekt	Zürich, Mühlestr. 40	Spengler- und Dachdeckerarbeiten zur Erweiterung des Gasthauses Sonnenberg.
31. >	J. Stärkle, Architekt	Rorschach (St. Gallen)	Schreiner- und Schlosserarbeiten zum Schulhausneubau kath. Diepoldsau-Schmitter.
1. Nov.	Kant Hochbauamt	Zürich, untere Zäune 2	Erd-, Maurer-, Sandsteinhauer-, Granitsteinhauer-, Zimmer- und Spenglerarbeiten für einen Anbau beim Kantonsspital Zürich.
6. >	Kanzlei der städtischen Unternehmungen	Luzern	Erstellung einer Grundwasserversorgung in Thorenberg und Zuleitung des Wassers in das Netz der städtischen Wasserversorgung. Bau des Pumpwerkes mit den Pumpen und Motoren.
3. Dez.	Aluminium-Industrie A.-G.	Neuhausen (Schaffh.)	Ausführung des Wassertunnels für die Wasserkraftanlage an der Rhone bei Chippis (Wallis). Tunnellänge etwa 5100 m.