

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 51/52 (1908)  
**Heft:** 6

## **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>**

reichtums gefürchteten Uebergang vom Alpenkalk in den Gastergranit unter relativ günstigen Bedingungen zu bewirken.

Die Ausräumungsarbeiten im Richtstollen gehen, wie vorausgesehen werden konnte, zunächst ohne Schwierigkeit vor sich und hatten zu Ende dieser Woche bereits wieder Km. 1,6 vom Nordportal her erreicht.

### Miscellanea.

**Das Recht der Angestellten an ihren Entwürfen in Deutschland** hat Professor Dr. *Albert Osterrieth* in Berlin nach dem heute dort bestehenden Kunstschutzgesetz und den sonstigen gesetzlichen Bestimmungen in folgenden «Leitsätzen» gekennzeichnet:

1. Das Urheberrecht an einem Werke der bildenden Künste entsteht in der Person des Urhebers, auch wenn er Angestellter ist.
2. Der Urheber kann seine Urheberrechte an bestehenden oder künftigen Werken auf andere übertragen, somit auch der Angestellte auf den Geschäftsherrn.
3. Falls eine ausdrückliche Vereinbarung über das Urheberrecht an den Entwürfen eines Angestellten nicht vorliegt, geht das Urheberrecht an solchen Werken des Angestellten auf den Geschäftsherrn über, die der Angestellte im Auftrage oder in Erfüllung seiner Dienstobliegenheiten für den Geschäftsherrn entwirft oder ausführt. Soweit hiernach die gewerbliche Nutzung an dem kunstgewerblichen Werk eines Angestellten dem Geschäftsherrn nicht zusteht, verbleiben dem Angestellten die ausschliesslichen Befugnisse der gewerbmässigen Vervielfältigung, Verbreitung und Vorführung.
4. Der Geschäftsherr ist befugt, an dem in seinem Auftrage oder in Erfüllung allgemeiner Dienstobliegenheiten gefertigten Werke seiner Angestellten solche Aenderungen des Werkes selbst oder der Urheberbezeichnung anzubringen, die durch die gewerblichen Zwecke des Geschäftsherrn erfordert werden.
5. Die Anbringung des Namens oder des kenntlichen Zeichens des Urhebers auf den von ihm nicht bezeichneten Werken ist ohne seine Genehmigung unzulässig.
6. Hat der angestellte Urheber die für den Geschäftsherrn gelieferten Arbeiten mit seinem Namen oder einem kenntlichen Zeichen gezeichnet, so darf vorbehaltlich anderweitiger Abmachungen auf den Ausführungen des Entwurfes der Name oder das kenntliche Zeichen des Urhebers nur dann weggelassen werden, wenn die Anbringung auf dem Material aus technischen Gründen unmöglich oder nach den Gepflogenheiten des Geschäftsverkehrs nicht üblich ist.

**Die I. Jahresversammlung des Deutschen Werkbundes**, über dessen Gründung wir in Bd. L, S. 284 berichtet haben, fand Mitte Juli in München statt und war auch aus der Schweiz zahlreich besucht. Am ersten Tage sprachen Professor *Theodor Fischer* aus Stuttgart und Direktor *Gerike* aus Delmenhorst, als Vertreter der Kunst und der Industrie, über die Veredelung der gewerblichen Arbeit durch ein möglichst inniges Zusammenwirken von Kunst, Industrie und Handwerk. An der Besprechung beteiligten sich u. a. die Architekten *Riemerschmid* aus Pasing und *Muthesius* aus Berlin; alle Redner waren darin einig, dass rein mechanische Arbeit weder für den Einzelnen noch für die Gesamtheit eine Vermehrung des Volksreichtums darstelle. Allein Arbeit mit Geist, Qualitätsarbeit, die nicht zu imitieren sei, die dauernd nicht billiger erstellt werden könne und schliesslich doch den Markt behalten müsse, vermöge einer Nation wahren und dauernden Nutzen zu bringen.

Am zweiten Tage interessierte am meisten das Thema: «Die Heranbildung des gewerblichen Nachwuchses», worüber die Herren *Wolf Dohrn* aus Dresden, *Peter Bruckmann* aus Heilbronn als Industrieller, und Professor *Rudolf Bosselt* aus Düsseldorf als Kunstgewerbelehrer referierten. Von allen Rednern wurde darauf hingewiesen, dass der Idealzustand wohl der wäre, wenn die gewerblichen Schulen ihre Türen schliessen könnten und das Gewerbe allein imstande wäre, die Erziehung des Nachwuchses zufriedenstellend zu besorgen. Solange dies aber noch nicht der Fall sei, müsse die Schule ihre ganze Kraft auf die Ausbildung und Erziehung zur Praxis richten. Es erweise sich dabei als nützlich, das gewerbliche Schulwesen nicht allzusehr zu zentralisieren, sondern den örtlichen Verhältnissen anzupassen. Dohrn wies besonders darauf hin, wie der Staat seine erzieherischen Bemühungen dadurch wirkungsvoll unterstützen könne, dass er selbst bei seinen Aufträgen stets nur beste Qualität fordere.

**Eidgen. Polytechnikum.** Diplomerteilung. Der schweizerische Schulrat hat den nachfolgend in alphabetischer Reihenfolge genannten Studierenden des eidgen. Polytechnikums auf Grund der abgelegten Prüfungen das Diplom verliehen und zwar:

*Diplom als Forstwirt:* Leon Barblan von Remüs (Graubünden), Walter Deck von Zürich, Walter Gubler von Frauenfeld (Thurgau), Rolet Loretan von Leukerbad (Wallis), Hans Steiger von Utikon a. S. (Zürich).

*Diplom als Fachlehrer (mathemat.-physik. Richtung):* Eugène Châtelain von La Chaux-de-Fonds (Neuchâtel), Gilles Holst von Haarlem (Holland),

Alfred Kreis von Steckborn (Thurgau), Fernand Lévy von Genf, Alphonse de Weck von Freiburg.

*Diplom als Fachlehrer (naturwissenschaftl. Richtung):* Paul Baumgartner von Brunnadern (St. Gallen), Oskar Guyer von Aarau (Aargau), Albert Kurz von Bern, Fritz Müller von Zürich, Rudolf Siegrist von Eltingen (Aargau), Theodor Wirth von Winterthur (Zürich).

**Preiserteilung.** In Anwendung von Art. 41 des Reglements für die eidgen. polytechnische Schule hat der schweizerische Schulrat dem diplom. Fachlehrer, Herrn *Hermann Schüepp* von Eschlikon (Thurgau), für Lösung der von der Konferenz der Abteilung VI A gestellten Preisaufgabe einen Preis im Betrage von 400 Fr. nebst der silbernen Medaille des eidgen. Polytechnikums zuerkannt.

**Die bauliche Erweiterung der technischen Hochschule in Darmstadt**, von der einzelne Teile, wie die verschiedenen nach Plänen und unter Leitung von Prof. *Friedr. Pützer* ausgeführten Institute auf der Südseite der Hochschulstrasse schon seit 1904 in Benützung stehen, hat durch die am 23. Juli veranstaltete Einweihungsfeier der eben vollendeten, von Prof. *Wickop* geschaffenen, nördlichen Erweiterung des Hauptgebäudes ihren Abschluss gefunden. Zur Ausführung dieser umfassenden Bauten, die nach einem 1901 genehmigten, mit 3 650 000 Fr. veranschlagten Erweiterungsplane durchgeführt wurden, hat die Stadt Darmstadt rund 435 000 Fr. beigesteuert. Sie bestehen einmal in einem Baukörper mit hochaufragendem Turm, der das bestehende physikalische mit dem gleichfalls vorhandenen elektrotechnischen Institut zu einer baulichen Einheit zusammenfasst, und in Erweiterungsbauten, die das früher E-förmige Hauptgebäude derart schliessen, dass ein um zwei Höfe gruppierter Bau entsteht, dessen einer Flügel nach hinten verlängert durch einen Gang mit dem im Hofe selbständig aufgeführten Gebäude für Gaskraftmaschinen und für das Materialprüfungsamt verbunden ist. Den Neubauten wird nachgerühmt, dass sie sowohl praktisch allen Anforderungen entsprechen, als auch künstlerisch wirkungsvoll sind trotz aller notwendigen Beschränkung in den Mitteln.

**Eine Prachtstrasse Brüssel-Antwerpen.** Wie der «Städtebau» mitteilt, plant die belgische Staatsregierung den Bau einer bis zu 100 m breiten, für alle Verkehrsarten eingerichteten und mit Werken der Garten- und Baukunst geschmückten Prachtstrasse, welche die Stadterweiterungen von Brüssel (Nordwest) und Antwerpen (Süd) mit einander in kürzester Verbindung setzen soll. Die Strasse hat den Brüsseler Seekanal, den Fluss Rupel und mehrere Eisenbahnlinien zu kreuzen und bewegt sich in teils hügeligem, teils ebenem Gelände; ihre Gesamtlänge beträgt ungefähr 35 km. Mit der Lösung dieser städtebaulichen Aufgabe, deren Verwirklichung die Berlin-Döberitzer Heerstrasse an Länge und Breite erheblich übertreffen wird, ist der Architekt Oberbaurat *Stübben* in Berlin-Grünwald betraut worden, dem bekanntlich auch die Entwerfung der Antwerpener Stadterweiterung übertragen ist.

**Die Weissensteinbahn (Solothurn-Münster)** ist am 1. August feierlich eingeweiht worden. Die Bauten waren bereits zu Ende des vorigen Jahres soweit fertiggestellt, dass die Eröffnung der Linie unmittelbar bevorzustehen schien, als sich im Dezember bedeutende Dammsetzungen und Rutschungen einstellten, die namentlich auch das grösste Objekt auf der Nordrampe, den Geissloch-Viadukt stark in Mitleidenschaft zogen und zu bedeutenden Instandstellungsarbeiten nötigten. Diese Hindernisse sind nun endgültig beseitigt, sodass nach sorgfältiger Prüfung durch das Eisenbahndepartement die Bahn von der Gesellschaft übernommen und in Betrieb gesetzt werden konnte.

**Wetterhorn-Aufzug bei Grindelwald.** Die Ergänzungsarbeiten zu dieser Anlage, über die wir bei deren summarischer Beschreibung in Bd. L, S. 243 berichteten, sind, durch den schneereichen Winter und die ungünstige Witterung im Mai etwas verspätet, nunmehr durchgeführt worden. Es konnte die Kollaudierung der Seilbahn in der zweiten Hälfte Juli vorgenommen und der regelmässige Betrieb mit 1. August d. J. eröffnet werden.

**Drahtseilbahn Lugano-Moncucco.** Zu einer meterspurigen Drahtseilbahn, die unweit des Sees beginnend, die untern Stadtteile mit dem als Aussichtspunkt bekannten Moncucco und den benachbarten Gebieten verbinden soll, ist eine Konzessionserteilung beantragt. Der Höhenunterschied von Kote 284 auf Kote 400 ü. M. wird mit der Maximalsteigung von 37,5 ‰ mittels einer 700 m langen Seilbahn überwunden. Die Gesamtkosten sind zu 235 000 Fr. veranschlagt.

**Das neue Volkstheater in Zürich III** wird nach den Plänen der Architekten *Curjel & Moser* in Karlsruhe an der Ecke der Badener- und Stauffacherstrasse erbaut werden. Es enthält in Parkett, zwei Rängen und einer Galerie 800 Plätze, davon 100 Stehplätze. Im Erdgeschoss ist ein Café-Restaurant angeordnet; hinter dem Theater soll eine Sommerbühne im Freien eingerichtet werden.

**Zeppelins neues Luftschiff**<sup>1)</sup>, dessen am 4. d. M. unternommene Siegesfahrt den Rhein entlang bis Mainz und zurück nach Friedrichshafen die ganze Welt mit atemloser Spannung und mit wachsender Begeisterung verfolgte, ist unmittelbar vor deren Vollendung vom Geschieke ereilt und in kurzer Zeit zerstört worden! Der Ballon musste bei Echterdingen, wenige Kilometer südlich von Stuttgart, auf freiem Felde niedergehen, um einen Motordefekt zu beheben. In grösster Zuversicht kündigte Graf Zeppelin nach Friedrichshafen eine Verzögerung seiner Heimkehr um wenige Stunden an, als ein plötzlich einsetzender Gewittersturm von ungewöhnlicher Heftigkeit den Ballon fortriss und in unerklärter Weise einen Brand verursachte, der das grosse Werk in wenigen Augenblicken vernichtet hat!

Es darf wohl nicht daran gezweifelt werden, dass Graf Zeppelin, dessen Luftschiff durch die bestandenen Proben sich so glänzend bewährt hat, mit der an ihm bewunderten Energie und Zähigkeit sich unentwegt sofort wieder an die Arbeit macht, und dass es ihm gelingen wird, bei einer neuen Ausführung auch noch die schwache Seite, die in der motorischen Ausstattung zu liegen scheint, zu beseitigen.

## Konkurrenzen.

**Mädchenschulhaus in Genf.** Der Staatsrat des Kantons Genf schreibt zur Erlangung von Plänen für eine Mädchen-Sekundar- und höhere Töchter-schule unter schweizerischen und in der Schweiz niedergelassenen Architekten einen öffentlichen Wettbewerb aus, der in zwei Bewerbungen erledigt werden wird. Im ersten, dem *Ideen-Wettbewerb*, dem ausser dem von der Regierung vorgesehenen Bauplatz auch andere Baugelände zu Grunde gelegt werden können, mit Einlieferungstermin bis zum 31. Oktober 1908, sollen fünf Preise von 1400, 1300, 1200, 1100 und 1000 Fr. zur Verteilung kommen, worauf die fünf prämierten Architekten zu einem *engern Wettbewerb* für den von der Jury bestimmten Bauplatz eingeladen werden. Der mit dem ersten Preis ausgezeichnete Bewerber soll grundsätzlich auch die Ausführung erhalten; andernfalls ist die kantonale Verwaltung verpflichtet, ihm eine ausserordentliche Vergütung von 1400 Fr. auszusahlen. Als Preisrichter, die das Programm geprüft und gutgeheissen haben, werden die Herren Architekten *E. Prince* in Neuchâtel, *F. Joos* in Lausanne und *J. L. Cayla* in Genf, sowie zwei Staatsräte, und zwar die Vorstände des Unterrichtsdepartements und des Baudepartements amten. Verlangt werden: Ein Lageplan in beliebigem Masstab, sämtliche Grundrisse, Ansichten und die nötigen Schnitte (1:200) und eine summarische Kostenberechnung nach dem kubischen Inhalt; die Beigabe eines Schaubildes ist freigestellt. Die Baukosten des Gebäudes, über dessen innere Einteilung genaue Angaben im Programm enthalten sind, sollen 750000 Fr. nicht überschreiten.

Das Programm, das Reglement und ein Lageplan des in Aussicht genommenen, zwischen der Place du Temple und der rue des Terreaux-du-Temple gelegenen Geländes kann gegen Bezahlung von 3 Fr. vom Département des Travaux publics in Genf bezogen werden.

## Literatur.

**Försöken med elektrisk järnvägsdrift**, utförda å Statens järnvägar åren 1905—1908, af *Rob. Dahlander*, Byrådirektör. Stockholm 1908. Mit 140 Abbildungen und 304 Seiten in Quartformat.

Nachdem wir bereits Gelegenheit hatten<sup>2)</sup>, an Hand eines in der E. T. Z. erschienenen Auszuges den von Eisenbahndirektor Rob. Dahlander vorgelegten Bericht über *«Versuche mit elektrischer Zugsförderung, ausgeführt auf den Staatseisenbahnen anno 1905—1908»* zu erwähnen, liegt nun dieser Bericht im Original vor uns; wir möchten es nicht unterlassen, dieser bedeutenden Arbeit eine angemessene Besprechung zu widmen.

Der eigentliche Bericht umfasst die Abschnitte: Historisches, Kraftstation, Kontaktleitung, Rückleitung, Beeinflussung von Schwachstromleitungen, Rollmaterial, Energieverbrauch und Zusammenfassung mit Schlusswort; ferner sind demselben 18 administrative und wissenschaftliche Beilagen beigelegt, die nahezu den gleichen Raum einnehmen, wie der eigentliche Bericht. In der einleitenden historischen Erörterung, die namentlich auf Grund der Systemfrage angestellt wird, lernen wir die Motive kennen, welche die Staatseisenbahn veranlassten, in ihrem im Dezember 1903 gestellten und im April 1904 bewilligten Kreditbegehren für einen elektrischen Versuchsbetrieb auf den Staatsbahnstrecken Järfva-Tomteboda-Stockholm und Tomteboda-Värtan überhaupt nur das *Einphasensystem* zu erproben.

Gewiss ist dieses frühzeitige und doch so zielbewusste Eintreten für das erst im Jahre 1902 der praktischen Anwendung zugänglich gewordene Einphasensystem dem Umstand zuzuschreiben, dass der schwedischen Staatsbahnverwaltung in der Person des Herrn Rob. Dahlander eine auf elektrotechnischem Gebiet anerkannte Autorität zur Seite stand. Aus dem Jahre 1904 datieren nun auch schon alle wesentlichen Materialbestellungen für diesen Versuchsbetrieb. Ueber die in Tomteboda gelegene Kraftstation finden wir in dem bezüglichen Abschnitt zunächst die Angabe, dass der Antrieb durch Laval'sche Dampfturbinen geschieht, die hinsichtlich der Auswechselbarkeit der Regulierorgane zur Erzielung einer in den Stufen 15, 20 und 25 Perioden pro Sekunde regelbaren Frequenz von Interesse sind. Ein weiteres Interesse darf auch der installierte automatische Spannungsregler beanspruchen, dessen brauchbares Funktionieren durch mitgeteilte Regulierkurven begründet wird. Hinsichtlich einer zweckmässigen Anordnung der Kontaktleitungen, die für 10000 bis 20000 Volt erprobt wurden, hat die Staatsbahnverwaltung ausgedehnte Versuche veranstaltet und eine Reihe bemerkenswerter Bauarten, darunter auch die unsern Lesern von der Seebach-Wettingen-Linie her wohlbekannte Oerlikoner-Bauart ausprobiert. Die Berichterstattung über die Stromrückleitung durch die Schienen, welche reichlich mit Tabellen und Kurvenbildern über vorgenommene Impedanzmessungen ausgestattet ist, enthält die bemerkenswerte Behauptung, dass elektrische Schienenverbindungen für hochgespannten Wechselstrom im allgemeinen entbehrlich sein dürften. Besondere Beachtung verdient weiter der Abschnitt über die Beeinflussung benachbarter Schwachstromleitungen durch die elektrischen Traktionsströme; die interessantesten Resultate dieses Abschnitts haben wir schon 1906 durch die Dahlander'schen Rapporte in den *«Elektrischen Bahnen und Betrieben»* und in einer Arbeit Jenkins im Londoner *«Electrician»* kennen gelernt. Der Abschnitt über das Rollmaterial berichtet eingehend über die von der Allm. Svenska Elektriska und der Berliner A. E. G. gelieferten Motorwagen, sowie über die von der Westinghouse Co. und den Siemens-Schuckertwerken gelieferten elektrischen Lokomotiven mit der vollständigen Angabe der Gewichte, Konstruktionsbilder, Schemata und Motor-Kurven. Die Angaben des nächsten Abschnittes über den Energieverbrauch basieren auf zahlreichen, als vollständige Fahrdiagramme mitgeteilten Messungen und sind für die einzelnen durch Längenprofile erläuterten Strecken in Wattstunden pro Tonnenkilometer tabellarisch zusammengestellt. Aus der Zusammenfassung mit Schlusswort haben wir an der erwähnten Stelle die von Dahlander empfohlenen Werte der Spannung und Periodenzahl (15000 Volt und 25 Perioden) bereits mitgeteilt und auch der guten Erfahrungen mit dem gewählten System und den Betriebsmitteln, welche der Bericht rühmend hervorhebt, gedacht. Unter den Beilagen des Berichtes sind die Arbeiten von Prof. Lindström über Proben mit den Dynamos und Transformatoren der Zentrale und von Dr. Pleijel über Schwachstromstörungen besonders bemerkenswert.

Hinsichtlich der äusseren Ausstattung des Werks wollen wir erwähnen, dass Papier, Buchdruck und Illustrationen sorgfältig und gediegen gewählt sind. Eine Uebersetzung des Werks in die deutsche Sprache soll beabsichtigt sein, sie wird eine wertvolle Bereicherung unserer, nun bereits beträchtlichen Literatur über die elektrische Traktion bilden. *W. K.*

**Projekt und Bau der Albulabahn.** Denkschrift, im Auftrage der Rhätischen Bahn zusammengestellt von Dr. *F. Hennings*, Professor am eidgen. Polytechnikum, seinerzeit Oberingenieur der Rhätischen Bahn. Kommissionsverlag von F. Schuler in Chur 1908. Preis geb. 12 Fr., geb. Fr. 13,50.

Ein alter Bekannter in neuem Gewande tritt dem Leser der *«Schweiz. Bauzeitung»* entgegen in dem stattlichen Folioband mit 74 Textseiten und 39 meist doppelten und dreifachen Tafeln. Haben wir doch in den Bänden 38 bis 43 u. Z., zum grossen Teil dank der freundlichen Unterstützung durch den Verfasser der nun vorliegenden, umfassenden und abgerundeten Darstellung, über die Albulabahn im Allgemeinen, sowie über einzelne, besonders interessante Absteckungsarbeiten, Unterbau-Objekte, Rollmaterial u. a. m. wiederholt berichten können. All dieses Material ist hier, wesentlich vertieft und um viele sehr lehrreiche Einzelheiten bereichert, sowie unter Beifügung mehrerer Kapitel, die uns s. Z. nicht zugänglich gewesen sind, vermehrt, systematisch zusammengestellt. Als ganz neu sind namentlich zu nennen die höchst interessanten Mitteilungen über den Bau des grossen Albulatunnels mit zahlreichen Zeichnungen, geologischem Profil usw., die Angaben über die Lawinenverbauungen bei Bergün, die Darstellungen der Hochbauten und Stationen, das Kapitel über das Wagenmaterial und manches andere.

Es ist der Direktion der Rhätischen Bahn dafür zu danken, dass sie solchen Rechenschaftsbericht über Vorbereitung und Durchführung der typischen Strecke von Thusis ins Engadin zusammenstellen liess, und es ist erfreulich, dass es ihr möglich war, damit den Erbauer der Strecke selbst

<sup>1)</sup> Vergl. unsere Mitteilungen u. Abbild. auf S. 15 u. 40 des Bandes.

<sup>2)</sup> Band LI, Seite 338.