

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 55/56 (1910)  
**Heft:** 18

## 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>**

### Miscellanea.

**Bodensee-Toggenburgbahn.** *Ebnat-Nesslau* ist die Fortsetzung der früheren Toggenburgbahn, jetzt S. B. B. talaufwärts. Schon im Jahre 1890 wurden im Auftrage des Baudepartements St. Gallen Studien über die Weiterführung ab Station Ebnat gemacht, aber erst im Jahre 1908 war es möglich, die formelle Angliederung des Projektes, das verschiedene Phasen durchgemacht hat (Studien Gysin, Kürsteiner, Züblin, Moser, Ritter-Egger), an die Stammlinie der B. T. zu erwirken.

Die 8 km lange Linie wird als normalspurige Nebenbahn ausgeführt, und es sind als Minimal-Radius  $R = 200\text{ m}$  und als massgebende Steigung unter Berechnung des Kurvenwiderstandes nach der Röckl'schen Formel  $25\%$  angenommen worden. Die auf dem rechten Thuruf er sich hinziehende Staatsstrasse weist Kurven von  $40\text{ m }R$  und Steigungen bis auf  $7\%$ , von einer rationalen Bahnanlage längs oder in der Nähe der Strasse [konnte keine Rede sein, ein eigentlicher Talgrund, dem man folgen könnte, ist nirgends vorhanden; die verschiedenen Studien stellten fest, dass für die Strecke Ebnat-Krummenau das rechte Thuruf, zwischen Krummenau bis Km. 6,7, ausserhalb Nesslau das linke Ufer den Vorzug verdienen.

Die Erd- und Felsbewegungen betragen rund  $171000\text{ m}^3$ . Die vom Tracé berührte Terrainformation besteht zu grossem Teile aus Mergel, Sandstein und Nagelfluh, das stark coupierte Terrain erfordert außerdem die Erstellung einer Anzahl bedeutender Kunstbauten. Es sind drei Tunnels von 30, 80 und 47 m, zusammen 157 m vorgesehen. Ausser mehreren Strassen- und Bachdurchlässen, sowie Viadukten mit Öffnungen von 6—10 m Weite sind zu erwähnen die zwei Thurübergänge mit gewölbten Hauptöffnungen von 63 und 25 m Lichtweite. Während der erste Thurviadukt als eingespannter Bogen (Felsfundamente) projektiert ist, ist der zweite als Dreigelenkbogen mit Granitgelenken (Pfahlrost-Fundation) vorgesehen. Die verschiedenen Objekte erfordern total  $8900\text{ m}^3$  Mörtelmauerwerk, für welches frostbeständiger Sandstein aus der Gegend vorgesehen ist.

Bezüglich der Ausführung des Trockenmauerwerkes, rd.  $2900\text{ m}^3$ , ist festgesetzt, dass die Gesichtsfläche der einzelnen Steine wenigstens  $0,1\text{ m}^2$  zu betragen hat, und die Binder die Läufer um mindestens die Steinstärke überragen müssen.

Die angewendeten Normalien sind die der B. T. mit reduzierten Breiten: theoretische Dammkronenbreite 3,75 m, Stirnmauerdistanz bei Viadukten auf Schwellenhöhe 4,2 m, Abstand zwischen Gewölbescheitel der Viadukte und Schwellenoberkante 1 m, Tunnelnormalprofile wie bei den andern Linien der B. T. Für den Oberbau sind 32 kg Schienen auf eisernen Schwellen (14 Schwellen pro Schienentstoss von 12 m) vorgesehen. Der Kostenvoranschlag wurde auf 1750000 Fr. festgesetzt.

**Rechts- oder Linksfahren auf den Schweizerischen Eisenbahnen.** Veranlasst durch das infolge des Ueberfahrens eines Signals erfolgte Eisenbahnunglück vom 30. März d. J. bei Mühlheim am Rhein, wird aus Lokomotivführerkreisen in den „Basler Nachrichten“ wieder auf den misslichen Umstand aufmerksam gemacht, dass auf unsren doppelspurigen Eisenbahnen links gefahren wird, die Signale demzufolge *links* aufgestellt werden müssen, während der Maschinenführer seinen Standpunkt auf der Lokomotive *rechts* hat. Dadurch wird, besonders bei den grossen Kesseldimensionen der neuen Schnellzugslokomotiven, die Möglichkeit, das Signal zu beobachten, für den Führer wesentlich erschwert und dieser ist genötigt, die Hülfe des links stehenden Heizers in Anspruch zu nehmen, dessen oft anstrengende Arbeit der Ueberwachung der Signale wiederum hinderlich ist.

Wir haben in Band XLIII, Seite 101 vom 27. Februar 1904 von einem in diesem Gebiete sehr erfahrenen Mitarbeiter einen Artikel gebracht, der auf diese Uebelstände hinweist und dringlich Abhülfe verlangt.<sup>1)</sup> Im gleichen Jahre soll auch der schweizerische Lokomotivführerverein eine bezügliche Eingabe an das schweizerische Eisenbahndepartement gerichtet haben, über deren Erfolg nichts bekannt geworden ist. Die Frage scheint in der Tat sehr dringlich zu sein und eine baldige Lösung zu erheischen.

**Schweizerischer Technikerverband.** Am 24. April d. J. hat zu Winterthur die ordentliche Delegiertenversammlung des Schweizerischen Technikerverbandes getagt. Dem Geschäftsbericht des Präsidenten ist zu entnehmen, dass der Verband z. Z. in 22 Sektionen 1574 Mitglieder im Inland und 250 Mitglieder im Ausland

<sup>1)</sup> Siehe auch Band XLIV, Seite 131 und 162 und Band LI, Seite 218.

zählte. Die Verhandlungsgegenstände betrafen meist geschäftliche Thematik. Außerdem befasste sich der Vorstand auch mit dem Studium der Frage der Errichtung weiterer technischer Mittelschulen in der Schweiz; er wurde von der Delegiertenversammlung ferner mit der Verfolgung der Angelegenheit der Erhöhung der Telephon-taxen beauftragt. Die Wahl des Herrn R. Frei in Basel zum Sekretär, die wir bereits gemeldet haben, wurde von der Delegiertenversammlung bestätigt. Die Generalversammlung des Verbandes im Jahre 1911 soll in Basel abgehalten werden.

**Rheinschiffahrt Basel-Bodensee.<sup>1)</sup>** In der badischen Kammer hat der Minister des Innern, Freiherr von Bodmann, erklärt, dass man sich im deutschen Bundesrate auch hinsichtlich der Oberrineregulierung von Strassburg bis Konstanz geeinigt habe. Es ergebe sich als Meinung der Regierungen, dass, wenn das Projekt die Ausführbarkeit und Wirtschaftlichkeit ergibt, die am Rheinstromverband beteiligten Regierungen ihre Stimmen dafür abgeben werden, und der Zweckverband diese Aufgaben übernimmt. Voraussetzung ist dabei aber, dass die Schweiz sich in einer, ihren Interessen entsprechenden Weise beteiligt, und zwar bis Konstanz, ferner, dass auch Oesterreich sich entsprechend beteiligt. Im übrigen soll jetzt ein Projekt ausgearbeitet werden auf Veranlassung der verschiedenen Schiffahrtsverbände. Baden hat dazu 20000 Mark in Aussicht gestellt unter der Voraussetzung eines internationalen freien Wettbewerbs.

**Schweizerischer Elektrotechnischer Verein.** Die in unserer Zeitschrift angekündigte Frühjahrs-Diskussions-Versammlung des schweiz. Elektrotechnischen Vereins<sup>2)</sup> fand am 24. April in Bern unter der Leitung des Vereinspräsidenten Ing. K. P. Täuber programmgemäß statt. Zufolge der verhältnismässig geringen Beteiligung wurde die Diskussion über die drei veranstalteten Vorträge kaum benutzt. Die Vorträge werden im „Bulletin“ des Schweiz. Elektrotechnischen Vereins<sup>3)</sup> zur Veröffentlichung gelangen. Wir behalten uns vor, auf den Inhalt des ein besonderes Interesse beanspruchenden Vortrags von Dr. Tissot in Basel, über die schweizerischen Finanzierungsunternehmungen für elektrische Anlagen zurückzukommen.

**Weltausstellung in Brüssel 1910.<sup>4)</sup>** Die Ausstellung ist am 23. April offiziell eröffnet worden, obwohl sie in den meisten Teilen durchaus unfertig ist. Nur Deutschland, das seine Ausstellung selbständig und in eigenen Gebäuden untergebracht hat, machte eine Ausnahme und konnte seine Abteilung am offiziellen Eröffnungstag fertig vorführen. Seine Hallen, Gebäude und Gartenflächen bedecken  $28000\text{ m}^2$ ; es wird darin nur von Frankreich mit  $38000\text{ m}^2$  und von Belgien mit über  $70000\text{ m}^2$  übertroffen. Wie berichtet wird, werden Holland, Belgien und England in den nächsten Tagen einen Teil ihrer Ausstellungen eröffnen können; andere, wie z. B. Italien, dürfen mit Anfang Juni soweit sein. Die Schweiz, der in der gemeinsamen Industriehalle und der Maschinenhalle ihr Platz angewiesen wurde, ist mit ihren Arbeiten von den sie umgebenden Ländern abhängig.

**Neubau für das Bundesgerichtsgebäude in Lausanne.<sup>5)</sup>** Der Botschaft des Bundesrates an die eidgenössischen Räte ist zu entnehmen, dass das zur Erwerbung in Aussicht genommene Terrain einen Flächeninhalt von  $17500\text{ m}^2$  hat, somit auch für später allfällig noch notwendig werdende weitere Bauten ausreichen wird. Mit dem vorgelegten Genehmigungsbeschluss soll der Bundesrat Auftrag erhalten, Pläne und Kostenberechnungen für ein neues Bundesgerichtsgebäude ausarbeiten zu lassen und einen Wettbewerb unter schweizerischen Architekten zu veranstalten.

**Neue Rheinbrücke in Rheinfelden.** Die Ausführung der neuen Brücke zu Rheinfelden ist durch Gemeindebeschluss der Firma Maillart & C° in Zürich übertragen worden, deren gemeinsam mit den Architekten Joss & Klauser in Bern eingereichter Wettbewerbsentwurf mit dem II. Preis ausgezeichnet worden ist.<sup>6)</sup>

**Das „Schänzli“ in Bern.<sup>6)</sup>** Die Kursaalgesellschaft Schänzli hat den Ankauf der gegenwärtig in Privatbesitz befindlichen Schänzlisitzung beschlossen. Der Kaufpreis beträgt 800000 Fr. Für den Neubau ist eine weitere Ausgabe von annähernd gleicher Höhe vorgesehen.

**Die internationale Kunstaustellung in Venedig 1910** ist am 23. April eröffnet worden.

<sup>1)</sup> Band LV, Seite 204.

<sup>2)</sup> Seite 204 laufenden Bandes.

<sup>3)</sup> Band LIV, Seite 347.

<sup>4)</sup> Siehe unsere Mitteilung im laufenden Band, Seite 204.

<sup>5)</sup> Siehe Darstellung in Band LIV, Seite 45 bis 47.

<sup>6)</sup> Band LV, Seite 109.

## Konkurrenzen.

**Rheinbrücke in Laufenburg.** Die Bedingungen zu dem vom „Kraftwerk Laufenburg“ ausgeschriebenen Wettbewerb für Entwürfe zu einer neuen Rheinbrücke in Laufenburg, auf den wir bereits auf Seite 231 lfd. Bds. aufmerksam machten, liegen nunmehr vor. Zum Wettbewerb sind die Ingenieure und Architekten (Baufirmen) zugelassen, die zur Zeit des Ausschreibens in der Schweiz oder in Deutschland ansässig sind. Als Einlieferungstermin ist der 30. Juni 1910 festgesetzt. Das Preisgericht ist bestellt aus den Herren: Kantonsingenieur O. Zehnder in Aarau, Prof. Dr. G. Gull in Zürich, a. Oberingenieur Dr. R. Moser in Zürich, Baurat Prof. Stürzenacker in Karlsruhe, Oberbaurat Prof. Dr. Fr. Engesser in Karlsruhe, Prof. G. Schönleber in Karlsruhe und Oberingenieur A. Natterer, Geschäftsführer der Deutsch-Schweizerischen Wasserbaugesellschaft m. b. H., als Vertreter des Kraftwerkes Laufenburg, in Frankfurt a. M. Dem Preisgerichte sind insgesamt 6250 Fr. (5000 M.) zur Verfügung gestellt zur Verteilung von drei Preisen von 3125 Fr., 1875 Fr. und 1250 Fr.; es steht dem Preisgerichte jedoch frei, diese Gesamtsumme auch in anderer Weise zu verteilen. Die preisgekrönten Entwürfe gehen in das Eigentum des Kraftwerkes Laufenburg über, das sich vorbehält, darüber für die weitere Projektierung, Vergebung und Ausführung nach eigenem Ermessen frei zu verfügen. In den „Bedingungen“ wird darauf aufmerksam gemacht, dass das gegenwärtige Landschaftsbild bei Laufenburg<sup>1)</sup> verändert wird, weil der Stau der neuen, ein Kilometer unterhalb der Brückenstelle zur Ausführung kommenden Wehranlage des Wasserkraftwerkes bis weit oberhalb der Brücke hinaufreicht, sodass die bisher vorhandenen Stromschnellen verschwinden und ein ruhiger regelmässiger Wasserabfluss sich einstellt. Die Lage der neuen Brücke bedingt den Abbruch des Rathauses in Laufenburg; dessen Beseitigung sowie jene der alten Brücke und die im Plane vorgesehenen Aussprengungen gehören aber nicht zur Offerte des Wettbewerbes. Besonderer Wert wird auf die ästhetische Ausgestaltung der Brücke gelegt, die sich harmonisch in das Landschaftsbild einordnen soll.

Das lichte Durchflussprofil muss mindestens 1400 m<sup>2</sup> betragen. Mit Rücksicht darauf soll nur ein höchstens 6 m breiter Strompfeiler angeordnet werden, der in der Mitte der Brücke angenommen werden kann; es wird indessen auch eine Stellung mehr gegen das linke, schweizerische Ufer hin gestattet. Ferner sind auch

<sup>1)</sup> Vergleiche die Abbildung auf Seite 345 Bd. LIV.

Entwürfe, die keinen Strompfeiler vorsehen, zugelassen. Ueber die einzuhaltenden Höhenkoten, die Abmessungen der Fahrbahn, die der Berechnung zu Grunde zu legenden Daten usw. enthalten die „Bedingungen“ genaue Vorschriften. Bezuglich des Winddruckes, der Materialbeanspruchnahme, Berechnung der Knickfestigkeit usw. soll die „Verordnung betr. die Berechnung und Prüfung der eisernen Brücken- und Dachkonstruktionen auf den Schweizerischen Eisenbahnen“ vom 19. August 1892 und für armierte Betonkonstruktionen die „Vorschriften über Bauten in armiertem Beton, aufgestellt von der Schweiz. Kommission für armierten Beton“ vom 30. April 1909 massgebend sein. Die Kosten für die Ausführung der Brücke dürfen den Betrag von 275000 Fr. nicht überschreiten.

Verlangt werden: Eine Perspektive der Brücke und Umgebung; eine geometrische Ansicht und Längsschnitt 1:100; Querschnitte 1:20; statische Untersuchungen; Erläuterungsbericht und summarischer Kostenanschlag.

Unterlagen und Bedingungen sind vom Bureau der Deutsch-Schweizerischen Wasserbaugesellschaft m. b. H., Höchsterstrasse 45, in Frankfurt a. M. zu beziehen gegen Einsendung von 5 Fr., die bei Einreichung eines Entwurfes zurückgestattet werden.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER.  
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

## Vereinsnachrichten.

**Gesellschaft ehemaliger Studierender  
der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.**

### Stellenvermittlung.

*Gesucht* einige tüchtige selbständige Konstrukteure für die Dampfturbinen-Abteilung einer grösseren Maschinenfabrik der Ostschweiz; dieselben haben sich auch mit Proben und Abnahmever suchen zu befassen.

*Gesucht* ein Maschineningenieur nach England für konstruktive Arbeiten im Maschinenbau. Recht baldiger Eintritt erwünscht. (1630)

*Gesucht* zu baldigem Eintritt ein Maschineningenieur mit Betriebspraxis, selbständig im Projektieren und Ueberwachen von Maschinenanlagen, nach Frankreich. Beherrschung der französischen Sprache erforderlich. Lebensstellung. (1632)

*Gesucht* ein jüngerer Eisenbeton-Ingenieur, zuverlässiger Statiker. (1633)

Auskunft erteilt:

*Das Bureau der G. e. P.*  
Rämistrasse 28, Zürich I.

## Submissions-Anzeiger.

Termin	Auskunftsstelle	Ort	Gegenstand
1. Mai	Gemeinderat C. Grämiger, Präsident d. Kirchenverwaltungsrates	Schlossrued (Aarg.) Bazenheid (St. Gallen) Zug	Erstellung einer Brücke aus T-Balken über die Ruedachern. Renovation des Außenverputzes der Kirche und des Turmes in Bazenheid, Lieferung von Thusrand.
1. "	Bauleitung, Metallstrasse Nr. 18	Straubenzell (St. G.) Zürich, Cäcilienstrasse 5	Erd- und Maurerarbeiten, Kunststein- und Eisenlieferung (I-Balken etwa 5500 kg) zu den Einfamilienhäusern am Lauriedweg in Zug.
2. "	Gemeindebauamt Knell & Hässig, Architekten	Reinach (Baselland)	Erstellung neuer Wasserleitungen in drei Strassen. Beschlägelieferung, Wand- und Bodenbeläge in Steinzeug, Steinholzbeläge, Linoleumbeläge, Tapetier- und Malerarbeiten, Roll- und Jalousieladen, Ofenlieferung zum Dienstgebäude der Unter-Zentrale Affoltern a. A.
4. "	G. Perret, Gemeinderat	St. Gallen, Stadthaus, II. Stock	Erd- und Maurer-, Zimmer- und Schlosserarbeiten für Schützenhaus und Scheibenstand. Erd- und Maurerarbeiten für den Neubau der Handelsakademie St. Gallen.
4. "	Techn. Bureau der Ortsgemeinde Schneider & Sidler, Architekten	Baden (Aargau)	Maurer, Steinhauer (Granit, Sandstein und Kunstein) und Zimmerarbeiten für den Schulhaus-Neubau Sarnen (Obwalden). Voranschlag 180 000 Fr.
5. "	J. J. Hofmänner	Altendorf-Buchs	Erstellung eines Stalles auf der Alp Arin (Gemeinde Sevelen, St. Gallen).
6. "	Kantonsbauamt	Bern	Erd-, Maurer-, Beton-, Zimmer-, Spengler- und Dachdeckerarbeiten für die neue Viehscheune der Knaben-Erziehungsanstalt in Erlach.
7. "	Gas- und Wasserversorgung Jul. Kelterborn, Architekt	Bern	Lieferung von zwei Motorlastwagen von 3000 kg und 1500 kg Tragkraft für den Kokstransport vom Gaswerk nach dem Stadtrayon.
7. "	N. Hartmann & C°, Architekten	Laufenburg (Aargau)	Schlosser- und Malerarbeiten zum Schulhausbau in Laufenburg.
7. "	Paul Siegwart	St. Moritz-Bad (Graubünden)	Erd-, Maurer-, Zimmer-, Dachdecker-, Flaschner-, Gipser-, Glaser- und Malerarbeiten für den Neubau der kath. Kirche nebst Pfarrhaus in Samaden.
9. "	Oberingenieur der S. B. B., Kreis IV	Aarau	Granit-, Sandstein-, Zimmer-, Eisenbeton-, Schmiede-, Dachdecker- und Spenglerarbeiten zum Kirchenbau in Flueelen.
12. "	Alb. Müller, Gemeindepräs.	St. Gallen	Zimmer-, Spengler- und Dachdeckerarbeiten für das neue Aufnahmegerätegebäude in Rheineck.
14. "	Bureau der Bauleitung	Andermatt (Uri)	Erstellung der Kanalisation in Andermatt.
15. "	Pfarramt	Zürich, Rennweg 2	Verputz-, Gipser-, Glaser-, Schreiner- und Malerarbeiten, sowie die Holz-Fussböden zum Schulhausbau Watt.
16. "	C. Angwerd, Kantonsförster	Neuendorf (Solothurn)	Lieferung und Versetzung eines 2 m hohen Kirchenfassadenkreuzes und von etwa 18 lfd. m Fassadenmauerdeckel aus Hartstein.
		Schwyz	Erstellung der Güterstrasse „Selgis-Illgau“ mit einer Länge von 3370 m in einem Kostenvoranschlag von rund 100 000 Fr.