Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 55/56 (1910)
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: 13.12.2025

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

Schaffung einer nationalen Gesellschaft für den Bau und Betrieb sämtlicher Nebenbahnen des Landes unter einheitlicher Leitung als vorbildlich zu bezeichnen.

Unter den Fragen von allgemeinem Interesse haben bei den diesmaligen Verhandlungen besonders zwei Auîsehen verdient. Die erste derselben betraf die Prüfung des Einflusses der *Wasserstrassen* auf den Verkehr der Eisenbahnen als Zubringer und als Konkurrenten. Die zweite betraf die Grundzüge für eine allgemein gültige *Statistik*. Die bezüglichen Beschlüsse sind bekannt.

Auf keinem anderen Gebiete kommen wohl die Verschiedenheiten der Verwaltungsgrundsätze und Methoden so sehr zur Erscheinung, wie auf demjenigen der *Statistik*. Die gründliche Aussprache, welche hier zum ersten Male stattgefunden hat, ist nach unserer Ansicht das sicherste Mittel zu einer späteren Verständigung, aus welcher wieder neue wichtige Verbesserungen und Fortschritte des Eisenbahnwesens der ganzen Welt hervorgehen werden. Wir betrachten daher die daherigen Auseinandersetzungen, so unfruchtbar sie vorläufig auch erscheinen mögen, doch als für die Zukunft von weittragender Bedeutung.

An diesen Gedankengang schliesst sich denn auch die *Motion Allen*, des Generalsekretärs des amerikanischen Eisenbahnverbandes, an, die ebenfalls in das Verwaltungsgebiet eingreift und die grösstmögliche Ausnützung des Wagenmaterials bezweckt. Dieselbe kann von sehr grosser Tragweite werden.

Endlich darf wohl die Rede nicht übergangen werden, mit welcher am Schlusse des Kongresses *General von Petroff*, Vertreter der russischen Regierung, Mitglied des kaiserlichen Reichsrates, sich im Namen seiner Landsleute und in seinem eigenen an die anwesenden Mitglieder des Kongresses wandte.

Der Redner erklärte, dass Russland sein Möglichstes tun werde, um seine Eisenbahnen so zu bauen und zu organisieren, wie es die modernen Anforderungen verlangen. Damit glaubten sie Ideen zu dienen, welche nicht untergehen können, und zu diesen Ideen gehöre die Schaffung eines *Verbindungsweges nach Ostindien*, dieser Wiege der Menschheit, wo die Natur unerschöpfliche Reichtümer aufgehäuft habe und wo man alle poetischen und religiösen Traditionen der alten und modernen Völker wiederfinde. Der Redner sei überzeugt, dass der Gedanke des Friedens und das Gefühl der zivilisierten Völker, nicht der allgemeine Krieg die geeigneten, unserer Zeit entsprechenden Mittel zeigen werde, um den Traum des Altertums, der schon in den Unternehmungen Alexanders von Mazedonien diesen Weg suchte, zu verwirklichen.

Wir teilen vollständig die Ansicht des Generals von Petroff. Die neue Welt ist in dieser Hinsicht der alten weit vorausgerückt. Der amerikanische Kontinent ist im Süden und Norden mit Bahnen umgürtet, welche von den Ufern des atlantischen Meeres zu denjenigen des stillen Meeres führen. Die Landenge von Panama wird am 1. Jan. 1915 durchbrochen sein.

In der alten Welt ist erst Russland als Pionier aufgetreten durch den Bau der sibirischen Eisenbahn. Noch ist das indische Eisenbahnnetz, welches eine Ausdehnung von rund 50 000 Kilometern erreicht, völlig abgeschlossen. Verschiedene Wege mögen ohne Zweifel dahin führen, welche sich nicht auszuschliessen brauchen. Bereits wird ein solcher bis an den persischen Meerbusen gebahnt, dessen Fortsetzung längs der persischen Küste sich beinahe von selbst andeutet. Anderseits wurde auf die Verbindung zwischen dem indischen und dem im Entstehen begriffenen chinesischen Eisenbahnnetze schon hingewiesen. Wir leben nun in einer rasch fortschreitenden Zeit, in welcher solche Gedanken im Ernste nicht mehr als Utopien betrachtet werden können; die Bausteine sind vorhanden, es möge deshalb das Werk des Staatsmannes beginnen, um aus der noch vorhandenen Zersplitterung der Kräfte eine einheitliche Entfaltung derselben zu schaffen.

Wenn der Kongress eine Veranstaltung zur Förderung des Eisenbahnwesens ist, so wird er diese Aufgabe um so vollkommener erfüllen können, je allgemeiner die Beteiligung an demselben ist. Wir erblicken daher die grosse Bedeutung der achten Tagung des Kongressverbandes vor Allem darin, dass die *Annäherung* zwischen den berufensten Vertretern des Eisenbahnwesens der Welt einen entschiedenen Schritt weiter gemacht hat und dass die *Ziele* erkennbar sind, nach welchen das Zusammenwirken der Gesamtheit zu weiteren Fortschritten im Interesse der Kultur der ganzen Menschheit zu erstreben ist.

Miscellanea.

Bodensee-Toggenburgbahn und Rickenbahn sind programmgemäss letzten Samstag, 1. Oktober festlich eröffnet und am Montag, 3. Oktober, dem Betrieb übergeben worden. Damit ist ein alter Wunsch des Kantons St. Gallen in Erfüllung gegangen, denn die grösste Bedeutung dieser rd. 55 + 15 *km* langen, als Normalbahn mit 350 *m* Minimalradius gebauten Strecken liegt in der direkten Verbindung der abgelegenen st. gallischen Bezirke im Gaster und im Toggenburg mit der Kantonshauptstadt.[1]) So ermässigen sich die effektiven Distanzen auf dem bisher kürzesten Weg durch die neue Linie für einige charakteristische Strecken nach folgender Tabelle:

Kürzester Weg in Bahn-Kilometer	bisher	jetzt
St. Gallen-Uznach	113	47
„ -Rapperswil	111	60
„ -Stadelhofen	91	90
„ -Luzern	142	126
„ -Ziegelbrücke	115	59
„ -Wallenstadt	94	80
Herisau-Ziegelbrücke	123	50
Wattwil- „	115	27
Wil- „	95	47

Allerdings erhalten diese effektiven Distanzen erhebliche Bergzuschläge, z. B. St. Gallen-Wattwil 32 + 10 = 42 Tarif-Kilometer, sodass man (lt. St. Galler Tagblatt) für die Strecke Romanshorn-Rapperswil auf der neuen Linie wie auf der kürzesten der bisherigen (via Winterthur-Pfäffikon) auf 99 *km* kommt. Immerhin bleibt der Gewinn namentlich an Zeit für viele Orte ein ganz erheblicher. Zudem erschliesst diese neue Transversalbahn Gegenden, die bisher weit von der Bahn lagen, dient somit auch ganz bedeutend dem Lokalverkehr. Gross war daher überall die Freude beim Erscheinen des Festzuges, der aus je einer geschmückten B. T. und S. B. B. Lokomotive und 12 Wagen bestand. Glockengeläute, Böllerschüsse, Fahnen und Girlanden, Musik und Schuljugend, Ehrenjungfern mit Pokalen, kurzum überall freudiger Willkomm des neuen vielversprechenden Verkehrsmittels. Recht hübsch nehmen sich die schmucken, in heimischen Formen erbauten Stationsgebäude aus, von denen jene in Toggenburgerholzbauweise (Mogelsberg, Brunnadern u. a.) ganz besonders gelungen erscheinen. Wir denken noch auf dies und das der ausserordentlich objektereichen B.-T.-Bahn, deren Baukosten sich auf etwa 30 Mill. Fr. belaufen, zurückzukommen.

Mögen die an sie geknüpften Hoffnungen unserer st. gallischen Miteidgenossen sich erfüllen.

Rückkauf der Gotthardbahn. Der Bund hatte in seiner Prozesschrift einen Abzug von etwas über 46 Mill. Fr. wegen „nicht vollkommen befriedigenden Zustandes" der Bahn beansprucht. Diese Forderung ist einer Expertise durch die Herren Prof. *F. Hennings* in Zürich, *von Pascher*, Generalinspektor der Oesterreichischen Eisenbahnen, und Oberregierungsrat *Franken* in Wiesbaden unterstellt worden. Deren Gutachten liegt nun vor und gelangt, wie die Tageszeitungen berichten, einstimmig dazu, die Forderung auf zusammen 2 467 810 Fr. zu ermässigen. Die Experten äussern sich im Gutachten u. a. wie folgt:

„Die Experten sind nicht im Zweifel darüber, dass die Gotthardbahn in bezug auf Ausführung und Unterhaltung als eine Bahn ersten Ranges zu bezeichnen ist. Die Bahnverwaltung hat es auch in den Jahren nach der Ankündigung des Rückkaufs an Aufwendungen nicht fehlen lassen, um den Betrieb in allen Beziehungen den Anforderungen entsprechend zu gestalten, die an eine grosse internationale Linie gestellt werden können."

Hinsichtlich des Verlangens des Bundes nach Erstellung der durchgehenden Doppelspur machen die Experten die allgemeine Bemerkung: „Ob eine grosse internationale Linie eingeleisig oder zweigeleisig betrieben werden soll, hängt nach Ansicht der Experten

[1]) Generelles Projekt in Bd. IL, Seite 280.

einzig und allein von dem Umfang des Verkehrs bezw. der Betriebsleistung ab und man ist nicht berechtigt, an die Eigenschaft einer grossen internationalen Durchzugslinie die Forderung der Zweigeleisigkeit zu knüpfen, wenn dies die Dichte des Zugsverkehrs nicht bedingt." Es entfiel infolgedessen die Notwendigkeit für die Gotthardbahn, auf den Zeitpunkt der Uebergabe der Linien die Strecken Brunnen-Flüelen und Giubiasco-Chiasso doppelspurig zu erstellen, worauf ein grosser Teil der gestellten Forderungen des Bundes sich stützte.

Die bei den verschiedenen Bahnhöfen und Stationen geforderten Ergänzungsbauten waren auf 11750000 Fr. angesetzt, welchen Betrag die Experten auf 1200000 Fr. ermässigten usw.

Der Verband schweizerischer Sekundärbahnen hält am 13., 14. und 15 Oktober in Lugano seine 52. Verbandskonferenz ab. Die Tagung beginnt am 13. Oktober mit der Abhaltung der 18. Generalversammlung des Unfallversicherungsverbandes Schweiz. Sekundärbahnen: die Hauptverhandlungen finden am 14. Oktober statt und umfassen eine Plenarsitzung und drei Sektionssitzungen. Neben einer Reihe wesentlich interner Angelegenheiten sieht die Tagesordnung der Plenarsitzung eine Behandlung der Anwendung des Fabrikgesetzes auf Eisenbahnunternehmungen, die in ihren Werkstätten nur Angestellte beschäftigen, der Revision des Gesetzes vom 24. Juni 1902 über die elektrischen Anlagen und des neuen Wasserrechtsgesetzes vor. In den drei Sektionssitzungen werden technische und administrative Angelegenheiten der Trambahnen, der Normalspurbahnen und anderer schmalspuriger Bahnen behandelt. Anlässlich der Zusammenkunft werden eine Besichtigung der Bahnanlage Lugano-Tesserete sowie verschiedene Ausflüge und gesellschaftliche Anlässe stattfinden.

Strassenbahn-Anhängewagen aus Aluminium. Die Waggonfabrik in Neuhausen hat kürzlich zwölf Anhängewagen für die städtische Strassenbahn Zürich geliefert, bei denen alle Metallteile an den Wagenkasten aus Aluminium hergestellt wurden. Zu den bekannten Vorzügen dieses Metalls kommt für diese Verwendung namentlich noch in Betracht, dass das Aluminiumblech, nachdem seine Oberfläche durch Sandgebläse etwas aufgeraut ist, ohne weiteres die Farbe annimmt und somit die zeitraubende und teure Spachtelung, die das Eisenblech nötig hat, erspart wird. Für die Reparatur von kleinen Beschädigungen, wie sie der Strassenbahnverkehr häufig mit sich bringt, fällt dieser Umstand besonders in Betracht.

Höhere Töchterschule an der Hohen Promenade in Zürich. Der Stadtrat hat die Baukommission beauftragt, die definitiven Pläne und Kostenvoranschläge zu dem auf der Hohen Promenade in Zürich geplanten Neubau für Lehrerinnenseminar, Gymnasium und Fortbildungsklassen der höheren Töchterschule beförderlich vorzulegen. Wir haben das Ergebnis des bezüglichen, im Frühjahr 1906 veranstalteten Wettbewerbes s. z. in Band XLVII, Nr. 14 und 15 wie üblich veröffentlicht.

Eidg. Polytechnikum. *Doktorpromotion.* Das eidg. Polytechnikum hat dem diplomierten Maschineningenieur Herrn *Felix Hegg*, aus Chexbres (Waadt), die Würde eines Doktors der technischen Wissenschaften verliehen (Dissertation: „Etude thermomagnétique sur les Ferro-Nickels").

Nekrologie.

† G. Crugnola. Wir erhalten erst jetzt die Trauerkunde von dem Heimgang unseres geschätzten Kollegen, des Ingenieurs Gaetano Crugnola, der umgeben von den Seinen, in seiner Heimatgemeinde Induno Olona (Lombardei), am 6. September dieses Jahres gestorben ist. Am 6. März 1850 geboren hat Crugnola, nachdem er sich anf den technischen Schulen in Mailand, sowie an der Universität Pavia vorbereitet hatte, von 1869 bis 1873 die Ingenieurschule des eidg. Polytechnikums besucht und an derselben das Diplom erworben. Seine Praxis begann er als Bauführer an der Linie Fribourg-Payerne-Yverdon und stand dann bis 1879 im Dienste des S. O. zu Lausanne. Von 1879 bis 1882 arbeitete er bei Bahnbauten in Frankreich und trat hierauf in italienischen Staatsdienst, seit 1883 als Oberingenieur der Provinz Teramo in den Abruzzen. Er nahm eine sehr geachtete Stelle ein als Universitäts-Professor und Mitglied des Verwaltungsrates der italienischen Staatsbahnen.

Crugnola bewahrte eine warme Anhänglichkeit an unsere technische Hochschule und war ein treues Mitglied der G. e. P. Die Schw. Bauzeitung und ihre Leser betrauern in ihm einen regelmässigen Mitarbeiter, der von Zeit zu Zeit über Interessantes aus seinem Lande zu berichten wusste. Er wird bei uns in bestem Andenken fortleben.

Berichtigung.

Wir werden auf eine Verwechslung in dem unserem Kollegen *Julius Seitz* in letzter Nummer gewidmeten Nachruf aufmerksam gemacht. Seitz war 1872/73 als Assistent für technische Mechanik bei Prof. *Kargl* tätig und nicht bei Prof. Veith, der Maschinenbau gelesen hat. Zugleich hat Seitz auch in den Repetitorien für theoretische Maschinenlehre bei Prof. A. Fliegner mitgewirkt.

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

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Zirkular des Central-Comité
an die
Mitglieder des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins.

Werte Herren Kollegen!

Gemäss dem uns an der Delegiertenversammlung vom 10. Juli 1910 in Bern erteilten Auftrage haben wir für den Verkauf der Normen unseres Vereins ein Reglement aufgestellt, das wir Ihnen hiemit zur Kenntnis bringen.

Das Reglement samt je einem Exemplar vom Formular A, B und C wird jedem Mitglied persönlich zugestellt. Alle Bestellungen sind an das *Sekretariat, Seidengasse Nr. 9, Zürich (Telephon 2375)* zu richten.

Mit kollegialem Gruss

Zürich, den 26. September 1910.

Für das Central-Comité des S. I.- & A.-V.
Der Präsident: *G. Naville.* Der Sekretär: *A. Härry,* Ingenieur.

Reglement für den Verkauf der Normen des S. I.- & A.-V.

1. Die vom S. I.- & A.-V. sowohl mit als auch ohne Mitwirkung des Schweizerischen Baumeisterverbandes aufgestellten Normen sind dem gesetzlichen Schutze unterstellt und tragen den bezgl. Vermerk „Nachdruck verboten".

   Das C. C. behält sich das Recht vor, Vereinsmitgliedern den Nachdruck der Normen unter zu vereinbarenden Bedingungen zu gestatten.
2. Das Sekretariat des S. I.- & A.-V. besorgt den Verkauf. Diejenigen Normen, die ausschliesslich für die Mitglieder des S. I.- & A.-V. aufgestellt sind, werden nur an diese abgegeben.
3. Die Preise für den Verkauf werden festgesetzt:
   a) Für Formulare von 2 bis 4 Seiten Umfang (A, B und C):
      bei Bezügen bis zu 10 Exemplaren das Stück 20 Cts.
      bei Bezügen von 10 bis 100 Exemplaren das Stück 12 Cts.
      bei Bezügen von 100 bis 1000 Exemplaren das Hundert 8 Fr.
      bei Bezügen von 1000 und mehr Exemplaren das Hundert 5 Fr.
   b) Für Formulare von über 4 Seiten Umfang wird der doppelte Preis berechnet.
   c) Zu allen Sendungen werden die Portospesen zugerechnet.
4. Die Mitglieder des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins geniessen auf den oben angegebenen Preisen eine Ermässigung von 20%.

Beschlossen in der Sitzung des Central-Comité
vom 26. September 1910.

Gesellschaft ehemaliger Studierender
der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht ein erfahrener *Konstrukteur* für moderne Dampfmaschinen mittlerer Grösse und allgemeinen Maschinenbau mit Kenntnis der italienischen Sprache, auf das Konstruktionsbureau einer Maschinenfabrik in Italien. (1640)

On *cherche* un *ingénieur*-mécanicien ayant une longue pratique et bien au courant de la construction des moteurs à explosion, spécialement automobiles, pour une grande fabrique de la Suisse française. (1646)

On cherche un jeune *ingénieur-architecte* pour diriger les travaux de construction d'une usine en Pologne Russe. (1649)

On cherche pour la France un jeune *dessinateur* pour constructions industrielles, et plus particulièrement les détails des parties métalliques: charpentes, ponts roulants, poutrages, etc. (1655)

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

Der Submissions-Anzeiger befindet sich im Inseratenteil.