Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 55/56 (1910)
Heft: 19

Artikel: Zur Besetzung der Kreisdirektion V der S.B.B.
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-28796

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: 15.12.2025

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

Holzmann & Jakob Mast übergeben wur und deren Entwurf und Ausführung vom Jahre 1888 bis Juli 18. ganz von Mast besorgt worden ist. Vorher hatte er, von November 1887 bis März 1888, die Projektierung der strategischen Bahn Weitzen-Immendingen längs der schweizerischen Grenze durchgeführt und deren Bau eingeleitet; dieser ist, da sich Mast ganz dem Bau Landquart-Davos widmen wollte, dann von Oberingenieur F. Hennings zu Ende geführt worden.

In der gleichen Zeit hat er an der Offertstellung von Philipp Holzmann & Cº für den Nordostseekanal von Kiel bis Brunsbüttel an der Elbe mitgewirkt, welche Arbeiten dann zum Teil dieser Firma übertragen worden sind.

Als die Arbeiten an der Linie Landquart-Davos zu Ende gingen, erhielt Mast eine Berufung als Mitglied der Direktion der Schweizerischen Zentralbahn in Basel. Diese Stellung hat er Anfang Juni 1890 angetreten und bis zum Oktober 1897 inne gehabt. Obschon ihm hier die Leitung des Baudepartements übertragen war, konnte ihm die Stellung keine Befriedigung gewähren, da der relativ nicht starken Inanspruchnahme für Neubauten eine Anzahl administrativer, formeller Geschäftserledigungen gegenüberstanden, die sich in anbetracht der bevorstehenden Verstaatlichung noch unerquicklicher gestalteten und zu seiner gewohnten freien und selbständigen Arbeitsweise gar zu sehr in Widerspruch standen. Unter diesen Verhältnissen begann seine Gesundheit zu leiden und er zog es vor, die Direktionsstelle aufzugeben.

Im Jahre 1898 trat er als Kommanditär der Firma Alb. Buss & Cº in Basel bei und war Direktor der A.-G. bis 1904, seit welchem Jahre er nur noch dem Verwaltungsrate angehörte. Als Direktor beteiligte er sich mit Ingenieur J. Rosshändler und den Architekten F. v. Thiersch und E. Faesch an dem Wettbewerb für die mittlere Basler Rheinbrücke und hatte die Freude, dass sein Projekt mit dem ersten Preis [1]) ausgezeichnet und die Arbeit seiner Firma im Verein mit Philipp Holzmann & Cº in Frankfurt übertragen wurde.[2]) Mast hatte somit die Genugtuung, seinen Namen in Basel mit der Baugeschichte aller drei Rheinbrücken verbunden zu sehen. Während seiner Tätigkeit im Hause Alb. Buss & Cº sind durch dieses die Arbeiten an den Bahnen Erlenbach-Zweisimmen, Bern-Neuenburg, Solothurn-Münster, Hartberg-Friedberg (in Steiermark), Berninabahn und Romanshorn-St. Gallen ausgeführt worden.

An allen diesen Arbeiten nahm er auch als Verwaltungsrat lebhaften Anteil, immerhin ermöglichte ihm seine Stellung, abgesehen von Expertisen, wie z. B. für den Bau des Rickentunnels, zu der ihn in letzter Zeit das Bundesgericht berufen hatte, grösserer Ruhe zu pflegen, zu welchem Zwecke er im letzten Jahre sich ganz nach seinem ländlichen Sitze am Vierwaldstättersee zurückgezogen hatte. Grosse Freude bereitete es ihm, hier Freunden und Bekannten sein Haus und die ganze Anlage zu zeigen und sich mit ihnen vergangener Zeiten und Mühen zu erinnern. Vor bald einem Jahre ging seine Frau zur ewigen Ruhe ein; der Verlust lastete schwer auf ihm und mag seine Widerstandsfähigkeit geschwächt haben. Dabei war er aber munter und beteiligte sich lebhaft an allen ihn interessierenden Anlässen, so kürzlich noch an der Eröffnungsfeier der Bodensee-Toggenburgbahn. Nun ist auch er heimgegangen nach einem langen Leben voller Arbeit, ohne die Mühsal des Alters gekannt zu haben. Er lebt in der Erinnerung seiner Freunde und im Andenken der Vielen, die an seinen Arbeiten teilnehmen durften.

XII. Internat. Schiffahrtskongress Philadelphia 1912.

Das schweizerische Mitglied der Internationalen permanenten Kommission der Schiffahrtskongresse, Herr Oberbauinspektor *A. von Morlot,* teilt uns mit, dass das Generalsekretariat des Kongresses in Brüssel ihm zur Kenntnis gebracht habe, das belgische Ingenieurkorps habe beschlossen, den XII. Internationalen Schiffahrtskongress auf das Jahr 1912 nach Philadelphia einzuladen. Gleichzeitig wurden seine Mitglieder eingeladen, sich durch Berichte und Mitteilungen an dem Kongresse zu beteiligen. Der Generalsekretär hat das schweizerische Mitglied der Kommission eingeladen, in gleicher Weise zu verfahren, und Herr A. von Morlot wendet sich an die schweizerischen Ingenieure, die sich um die Schiffahrt interessieren, mit dem Ersuchen, ihre Anmeldungen spätestens bis zum *15. Januar 1911* an ihn gelangen zu lassen, er wird sie unverzüglich an das Generalsekretariat weiterleiten.

Die Internationale ständige Kommission hat für den nächsten Kongress folgende *Fragen* und *Mitteilungen* aufgestellt:

I. Binnenschiffahrt. *Fragen:* 1. Verbesserung der Flüsse durch Regulierung und Baggerung und gegebenenfalls durch Sammelbecken. Untersuchung darüber, unter welchen Umständen es zweckmässig ist, derartige Arbeiten vorzunehmen, anstatt den Fluss zu kanalisieren oder einen Seitenkanal anzulegen. 2. Abmessungen von anälen mit grossem Verkehr in einem bestimmten Lande. Schiffahrtsbetrieb. Einrichtung der Schleusen. 3. Zwischen- und Endhäfen. Verbindung zwischen Wasserstrasse und Eisenbahn. Ueberlade richtungen für den Umschlagverkehr.

Mit ngen: 1. Verwendung des Eisen-Betons bei Wasserbauten. 2. euerungen in der Ausgestaltung von Binnenwasserstrassen, insbesondere Schutz der Kanalufer. 3. Ausgestaltung der Schiffahrt auf grossen Strömen mit geringem Tiefgang. Schiffe und Maschinen.

II. Seeschiffahrt. *Fragen:* 1. Dockanlagen (Trockendocks, Schwimmdocks, Hellinge usw.). 2. Abmessungen der Seekanäle mit Rücksicht auf die mutmasslichen Grössenverhältnisse zukünftiger Seeschiffe. 3. Mechanische Hafen-Ausrüstung.

Mitteilungen: 1. Kräftige Bagger. Mittel zum Entfernen von Felsen unter Wasser. 2. Neuere, in den Hauptseehäfen ausgeführte Bauten unter besonderer Berücksichtigung von Hafendämmen und Wellenbrechern. Verwendung des Eisen-Betons; Mittel zur Sicherung seiner Haltbarkeit. 3. Brücken, Schwebefähren, Tunnel unter Seeschiffahrtstrassen. Wirtschaftliche und technische Untersuchung. 4. Sicherung der Seeschiffahrt, Leuchtbojen.

Zur Besetzung der Kreisdirektion V der S. B. B.

Unsere auf Seite 213 dieses Bandes gebrachte Notiz hat einem wohlunterrichteten Kollegen Anlass zu der folgendern, kürzlich an uns gelangten Einsendung gegeben.

„Die Notiz in Nr. 16 der Schweiz. Bauzeitung vom 15. X. 10 betr. Nachfolge für den verstorbenen Herrn Direktor Simen bedarf der Berichtigung. Es handelt sich nicht unbedingt um Ersatz für den Inhaber des Rechtsdepartements, denn für dieses sitzt bereits eine sehr geeignete Persönlichkeit in der Kreisdirektion V, nämlich der derzeitige Präsident Herr Zingg, der Jurist ist, gegenwärtig aber dem Betriebsdepartement vorsteht. In Wirklichkeit fehlt also in der Kreisdirektion ein Mann an die Spitze des Betriebs- und nicht des Rechtsdepartements. Hierfür hat der Kanton Tessin ohne Zweifel keinen Kandidaten; es ist daher umso unverständlicher, wenn er trotzdem wieder „einen Vertreter in der Kreisdirektion V erhalten soll". Es wäre sehr zu begrüssen, wenn sich die Bauzeitung damit nicht „abfinden" würde, wie sie nach der erwähnten Notiz zu beabsichtigen scheint, sondern auch fernerhin energisch gegen solchen Missbrauch unseres grössten und wichtigsten Staatsbetriebes zu politischen Zwecken aufträte."

Indem wir diese Aeusserung wiedergeben, können wir auf das hinweisen, was der Bundesrat selbst in der Antwort an den Regierungsrat des Tessins auf dessen Eingabe vom 8. März 1909 erklärt hat. Letzterer hatte das Verlangen gestellt, dass in die dreigliedrige Direktion des Kreises V ein Tessiner zu wählen sei. Der Bundesrat schrieb damals (siehe Bundesblatt Nr. 43 vom 27. Okt. 1909, Seite 879) wörtlich was folgt:

„Im Falle der Ergänzung der Kreisdirektion V werden wir als Wahlbehörde wie bis anhin in erster Linie auf die Befähigung der in Betracht kommenden Kandidaten und nicht auf die Zugehörigkeit zu einem bestimmten Kanton Wert legen. Ueber die bisherigen Wahlen, die nach diesem Grundsatze vorgenommen wurden, sind keinerlei Klagen wegen Ausschliesslichkeit oder dergleichen laut geworden, obschon mehrere Kantone, die sowohl an Flächeninhalt und Bevölkerungszahl als an Bedeutung für die Bundesbahnen dem Kanton Tessin gleichkommen, in den betreffenden Kreisdirektionen nicht vertreten sind. Wir sind daher der Ansicht, dass auch in Zukunft den Kreisdirektionen der Bundesbahnen der Charakter von Behörden rein administrativer Natur gewahrt werden soll."

Der Bundesrat hat dadurch der *einzig richtigen und für die Bundesbahnen allein zuträglichen Anschauung* Ausdruck gegeben und damit überall ungeteilten Beifall geerntet.

[1]) Band XXXIX, Seite 23 und 30 mit Abbildungen.
[2]) Eingehende Baubeschreibung in Band XLVII, S. 1 u ff. mit Abbildungen.

Wie wir bereits wiederholt geäussert haben, begrüssen auch wir diese Auffassung unserer obersten Landesbehörde auf das lebhafteste, da es hier ausschliesslich darauf ankommt, den *richtigen Mann* an die *richtige Stelle* zu setzen. Selbstverständlich ist es, dass der „richtige Mann" hinsichtlich Charakter und Bildungsgrad dazu befähigt sein muss, den betreffenden Abteilungen, beziehungsweise den darin tätigen erfahrenen Verwaltungsmännern und Ingenieuren vorgesetzt zu werden.

Dieser Grundsatz wollte auch im Verwaltungsrat der S. B. B. bei den letzten Wahlen in die Kreisdirektion V durch die Nomination des langjährigen Betriebschefs der G. B., Herrn *Siegfried*, zur Geltung gebracht werden, musste aber einer andern Nomination aus politischen Rücksichten weichen. Hoffentlich wird bei diesem Anlass der Fehler wieder gut gemacht.

Uebrigens hat ein einziger Direktor mit den Abteilungsvorständen die Geschäfte der Kreisdirektion V nun während fast zwei Jahren besorgt und zwar, soviel bekannt wurde, in ausgezeichneter Weise. Es ist daher nicht einzusehen, warum dies nicht auch in Zukunft so weiter gehen kann, nachdem durch eine kleine Aenderung der Organisation für eine Entlastung des Direktors gesorgt worden ist. Glaubt man aber durch das Gesetz zur Ernennung von drei Direktoren gezwungen zu sein, so lasse man, was für jedermann im Volke verständlich sein wird, bei Neuwahlen die langbewährten Abteilungsvorstände vorrücken. Man geht damit einer ganz unnötigen und kostspieligen Personalvermehrung aus dem Wege und entzieht politischen Aspirationen, die den Bundesbahnen nur schädlich sein können, den Boden.

Miscellanea.

Umgestaltung des Heimplatzes in Zürich. Aus der Weisung an den Grossen Stadtrat, mit der eine Kreditforderung von 41 440 Fr. des Stadtrates für die Umgestaltung des Heimplatzes begründet wird, geht hervor, dass letztere in der Verkleinerung der „für den Verkehr schon längst hinderlichen" Anlage auf ein kleines in die östliche Ecke der heutigen Anlage gerücktes Rechteck bestehen soll, wodurch dem Wunsche der Kunstgesellschaft um möglichste Freihaltung des Haupteingangs zum Kunsthause entsprochen werde, sowie in der Versetzung des Heimdenkmals in die Mitte der neuen kleinen Anlage und in der Errichtung einer Tramwartehalle, verbunden mit oberirdischer Abortanlage nebst Zeitungsschalter, Telephonkabine, Wärterin-Raum und Dienstraum für die Strassenbahn, welcher Bau die ganze Breite der Anlage gegenüber dem „Pfauen" einnehmen wird. Von dem „Platz" dürfte somit wohl nur der Name noch übrig bleiben!

Dass das ohnehin so spärliche Grün in der Umgebung des Kunsthauses dadurch noch mehr zurückgeschnitten wird, werden wohl viele mit uns bedauern, die die Loslösung unseres Kunsttempels von den andern an dem „Platz" stehenden banalen Gebäuden durch die jetzt schon sehr kleine grüne Baumgruppe als Wohltat empfinden. Was aber noch mehr zu Besorgnis Anlass gibt, ist die grosse Schwierigkeit, ein Bauwerk, das für alle genannten Bedürfnisse und Dienstzweige Raum bieten soll, so unmittelbar vor das Kunsthaus hinzustellen. Es liegt auf der Hand, dass bei den eigenartigen Bauformen des letztern sich der Neubau *unbedingt diesen unterzuordnen bezw. anzupassen* haben wird. Dessen Erbauer wird eine äusserst glückliche Hand haben müssen, um dieser sehr schwierigen Aufgabe gerecht zu werden, ohne dass die Gesamtwirkung der kleinen Platzanlage und des diese beherrschenden neuen Kunsthauses beeinträchtigt werde.

Die Ventilation im Rickentunnel hat sich zunächst trotz des einseitigen starken Gefälles von 15,75 ‰ und zum Teil wahrscheinlich auch infolge der topographischen und klimatischen Verhältnisse der Umgebung beider Tunnelmündungen für den Betrieb mit Dampflokomotiven als durchaus ungenügend erwiesen.[1]) Wie man in der Tagespresse liest, wurde eine besondere telephonische Signalisierungseinrichtung zwischen den Stationen Kaltbrunn und Wattwil erstellt mit acht in Nischen untergebrachten Stationen im Innern des Tunnels mit Läutwerken, um jeden Abgang des Zuges im ganzen Tunnel anzuzeigen und dem Bahnbewachungspersonal sowie den Tunnelwärtern zu ermöglichen, sich nach jeder Richtung schnellstens in Verbindung setzen zu können. Ungeachtet dieser Vorkehrungen scheint die Rauchplage, nach übereinstimmenden Berichten im „Bund" und andern Zeitungen, so lästig und für das Personal gefahrbringend zu sein, dass von den zuständigen Stellen die Einführung einer kräftigen, künstlichen Ventilation des Tunnels oder die Einrichtung des elektrischen Betriebes in diesem für eine möglichst nahe Zeit studiert werden soll.

[1]) Lageplan und Längenprofil des Tunnels siehe Bd. XLIII S. 137.

Schweizerische Tunnelbau-Aktiengesellschaft. Wenn wir schon uns in der Regel mit Besprechung von Gründung, Geschäftsberichten usw. von Aktiengesellschaften als ausserhalb des Rahmens unserer Zeitschrift liegend, nicht abgeben, müssen wir doch ausnahmsweise die kürzlich unter dem Vorsitze von Bankier Oskar Guhl in Zürich ins Leben getretene Schweizerische Tunnelbau-Aktiengesellschaft hier begrüssen, finden wir doch unter den Mitgliedern des Verwaltungsrates die Namen von angesehenen schweizerischen Ingenieuren und Tunnelbauern, wie Ingenieur *L. Kürsteiner* in St. Gallen und Ingenieur *Rothpletz*, z. Z. Oberingenieur der Lötschbergtunnel-Unternehmung. Es soll uns freuen, wenn die neue Gesellschaft Gelegenheit finden wird, bei den mehrfachen Tunnelbauarbeiten, die in der Schweiz z. Z. geplant sind, ihre Erfahrungen und Arbeitskraft im Dienste der vaterländischen Unternehmungen zu verwerten.

Eidg. Polytechnikum. Durch das Gesetz vom 7. Februar 1854 wurde die Bildung eines *Schulfonds* für die schweizerische technische Hochschule in Aussicht genommen, der laut der bundesrätlichen Botschaft vom 29. August aus den Zuschüssen des Polytechnikums gespiesen, bis zum Jahre 1901 auf Fr. 978 241,36 angewachsen war. Bei Neuregelung des Jahreskredites für das Polytechnikum wurde dann durch Bundesbeschluss verfügt, dass der Schulfonds, bis er den Betrag von 1 500 000 Fr. erreicht haben wird, weder mit seinem Kapitalbestande, noch mit den Zinsen verwendet werden darf, sowie dass ihm jährlich aus dem Kredit für das Polytechnikum ein Zuschuss von 25 000 Fr. zuzuweisen sei. Damit hat der Fonds im Jahre 1909 die Höhe von Fr. 1 539 900,02 erreicht. Der Bundesrat beantragt nun der Bundesversammlung, den Fonds weiterhin zu sperren, bis er durch seine Zinsen ohne weitern Zuschuss so stark angewachsen sein wird, dass die Zinsen jährlich 100 000 Fr. betragen.

Die grössten bisher gebauten Wasserturbinen sind nach einer Mitteilung der „Zeitschrift f. d. ges. Turbinenwesen" im Kraftwerk der Great Western Power Co. in Oroville (Kalifornien) am Feather River aufgestellt worden; sie leisten je 18 000 *PS* und dazu noch in einem einzigen Laufrade. Als Spiral-Francisturbinen mit vertikaler Welle für das beträchtliche Gefälle von 160 *m* gebaut haben sie bei den Messungen einen Wirkungsgrad von 88 % ergeben. Um Erfahrungen in Bezug auf das Anfressen der Laufradschaufeln durch das Betriebswasser zu gewinnen, sind von den vier installierten Einheiten zwei mit Laufrädern aus Spezialbronze, eine mit einem Laufrad aus Gusstahl und eine mit einem Laufrade aus Gusseisen ausgeführt. Diese Turbinen, die von der Morris Co. in Philadelphia gebaut wurden, befinden sich zum Teil seit dem Dezember 1908 in Betrieb und sind bis jetzt zufriedenstellend gelaufen.

Schmalspurbahn Alle-Courgenay. Der Bundesrat empfiehlt mit Botschaft vom 29. Oktober d. J. die Konzessionserteilung für eine meterspurige, elektrisch zu betreibende Bahn von Alle (Station der Eisenbahn Pruntrut-Bonfol) nach Courgenay (Station der S. B. B.) über Miécourt, Charmoille, Fregiécourt und Cornol. Die Linie erhält eine Länge von 12,6 *km*, Maximalsteigungen von 19 ‰, Minimalradien von 250 *m* und soll fast ganz auf eigenem Bahnkörper erstellt werden. Die Gesamtkosten beziffern sich auf 415 150 Fr.

Post- und Telegraphengebäude St. Gallen. Nach der bundesrätlichen Botschaft vom 23. September wird der Bau des neuen Post- und Telegraphengebäudes, zu dem die Ausführungspläne nun allseitig genehmigt sind,[1]) samt Posttunnelanlage auf dem Areal der Bundesbahnen im ganzen einen Kredit von 3 436 000 Fr. beanspruchen. Die darin enthaltenen Baukosten entsprechen einem Ansatz von Fr. 36,30 für den Kubikmeter, welcher relativ hohe Ansatz eine Folge des besonders schwierigen Baugrundes ist.

Seilbahn St. Moritz-Alp Giop. Mit Botschaft vom 24. Okt. beantragt der Bundesrat den eidg. Räten die Erteilung der Konzession für eine elektrisch zu betreibende Drahtseilbahn von St. Moritz Dorf auf der westlichen Berglehne zur Alp Giop. Die Bahn soll meterspurig werden, mit einer horizontalen Länge von 980 *m* und Maximalsteigung von 40 %. Die untere Station liegt auf Kote 1830, die Kreuzungsstation auf 1968 und der obere Endpunkt auf 2120 *m*. Die Gesamtkosten der Anlage sind zu 420 000 Fr. veranschlagt.

[1]) Band LVI Seite 83.