

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

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>

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 ausgezeichnete 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 Tramwarthalle, 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 Kunsthause 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 Kunsthause hinzustellen. Es liegt auf der Hand, dass bei den eigenartigen Bauformen des letztern sich der Neubau *unbedingt diesen unterzuordnen bzw. 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 Kunsthause 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 gefährbringend 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.

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 weiteren 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. Oktober 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⁾ Lageplan und Längsschnitt des Tunnels siehe Bd. XLIII S. 137.

¹⁾ Band LVI Seite 83.

Schmalspurbahn Jor-Caux. Mit Botschaft vom 23. Sept. d. J. beantragt der schweizerische Bundesrat die Erteilung der Konzession für eine meterspurige, elektrisch zu betreibende Bahn von der Station Jor der Montreux-Berner-Oberland-Bahn nach der Station Caux der Linie Glion-Naye. Die 4900 m lange Linie erhält Maximalsteigungen von 6,9‰, Minimalradien von 50 m, und zwei Haltestellen in Sauderan und Clerbage. Die Gesamtkosten sind zu 830 000 Fr. veranschlagt.

Schweizerischer Städteverband. Der Vorstand des Städteverbandes hat die Kommission, die gemäss dem Beschlusse des letzten Städtetages über die Massnahmen gegen Verunstaltung des Stadtbildes beraten soll, bestellt aus den Herren: Regierungsrat A. Stöcklin aus Basel, Vorsitzender, und den Stadträten E. Imer-Schneider in Genf, Dr. Klöti in Zürich, H. Lindt in Bern und H. Schlatter in Schaffhausen.

Konkurrenzen.

Welttelegraphen-Denkmal in Bern (Band LIV, Seite 231, 276 und 332, Band LVI, Seite 107, 145, 159 und 175). Unmittelbar vor Redaktionsschluss geht uns der vom 9. September d. J. datierte *Bericht des Preisgerichtes* zu, den wir nachstehend abdrucken.

Auffallenderweise ist von dem *neuen Programm*, das in Aussicht stand,¹⁾ darin nicht die Rede, sondern das Preisgericht beantragt dem Bundesrat am alten Programm mit unwesentlichen Zusätzen festzuhalten! Wir nehmen aber an, der Bundesrat werde bei seiner Entschliessung den seither zum Ausdruck gekommenen Meinungen, die dem Programm in erster Linie die Schuld am Misserfolg beimessen, gebührend Rechnung tragen.

Der Bericht des Preisgerichtes lautet wie folgt:

Rapport du jury.

Le jury désigné par le Conseil fédéral de la Confédération suisse pour juger les projets présentés au concours international ouvert pour l'érection d'un monument commémoratif de la fondation de l'Union télégraphique internationale, s'est réuni à Berne le 1^{er} septembre 1910, sous la présidence de M. Eug. Jost, architecte, à Lausanne.

Les délibérations du jury ont duré deux jours. Il a eu à se prononcer sur 92 projets.

Il a commencé par éliminer, sans discussion, les envois manifestement insuffisants ou n'ayant aucun rapport avec l'idée qu'il s'agissait de représenter.

70 projets ont été écartés d'emblée, il suffisait d'une voix pour le maintien d'un projet et son admission à participer aux épreuves éliminatoires suivantes.

Les 22 projets restants ont fait l'objet d'une discussion approfondie, suivie d'un nouveau scrutin qui n'a plus laissé subsister que 8 projets, dont les numéros et les devises sont les suivants:

N° 4 Jo son della Versilia un figlio oscuro; N° 13 Tele; N° 27 Die edle Bern erhebt ihr herrschend Haupt; N° 29 ☙; N° 41 Con-junctio; N° 45 Prometheus; N° 46 Ad perpetuam rei memoriam; N° 47 Ad astra.

Après sérieux examen, 4 nouveaux projets sont encore éliminés, ainsi que les précédents, à la majorité des voix. Ce sont les N°s 13, 27, 41, 45.

Le Jury, après avoir revu avec beaucoup d'attention chaque projet, est unanime à reconnaître qu'aucun des quatre projets non éliminés ne mérite une place à part, et ne peut être recommandé pour l'exécution.

Suivent de longs débats auxquels prennent part tous les membres du jury, afin de savoir s'il y a lieu d'ouvrir un concours restreint entre les auteurs de ces quatre projets, et si c'est le cas d'attribuer des primes ou des récompenses. Après en avoir discuté, le jury prend à l'unanimité les résolutions suivantes: ne donner aucune suite au concours, n'accorder aucune récompense, et proposer au Conseil fédéral l'ouverture d'un nouveau concours.

Les bases de ce nouveau concours sont immédiatement discutées. A part quelques adjonctions d'importance secondaire, le programme est maintenu. Des mesures seront prises pour qu'il soit mieux répandu dans les milieux intéressés.

Des traductions du programme seront faites en allemand, en anglais et en espagnol (la traduction en italien a été déclinée par le représentant de l'Italie), et le concours sera annoncé dans un certain nombre de journaux de divers pays.

¹⁾ Siehe Seite 145 dieses Bandes.

Quant à la livraison des projets, le terme en est fixé au 15 août 1911.

Pour terminer, le jury croit utile d'insister auprès des artistes, afin qu'ils s'inspirent le plus possible de l'idée qu'il s'agit de rappeler, et de ne présenter que des projets qui soient pratiquement réalisables avec les ressources fixées par le programme.

Lausanne, le 9 septembre 1910. Le Président du jury,
Sig. Eug. Jost, architecte.

Nationaldenkmal in Schwyz (Bd. LII, S. 286; Bd. LIII, S. 31; Bd. LIV, S. 14, 57, 87, 100, 182 [mit Abbildungen], 291). Am 4. d. M. ist der Termin für die Einreichung der zum engern Wettbewerb zugelassenen fünf neu zu bearbeitenden Entwürfe abgelaufen. Ueber das Programm für diese engere Konkurrenz, das, wie wir vor Jahresfrist berichteten, am 8. November 1909 vom Preisgericht zur Vorlage an das Schweiz. Departement des Innern festgestellt worden ist, wurde seither nichts mitgeteilt. Soviel wir erfahren haben, scheint ein neuer, für die Künstler günstigerer Platz dabei in Aussicht genommen worden zu sein.

Verwaltungsgebäude der Allgemeinen Aargauischen Ersparniskasse in Aarau (Band LVI, Seite 69). Zu diesem Wettbewerb sind auf den 31. Oktober rechtzeitig 40 Entwürfe eingereicht worden. Das Preisgericht dürfte voraussichtlich im Laufe der kommenden Woche zusammentreten.

Nekrologie.

† **Arthur Meyerhofer.** Im besten Mannesalter ist in der Nacht vom 31. Oktober auf den 1. November in Thun Architekt Arthur Meyerhofer infolge eines unheilbaren Brustleidens gestorben. Eine zu den schönsten Hoffnungen berechtigende Künstlerlaufbahn hat damit ein allzufrühes Ende gefunden. Ein Jugendfreund widmet dem verstorbenen Altersgenossen im „Bund“ einen von Herzen kommenden Nachruf, dem wir folgende Sätze entnehmen:

„Meyerhofer hat ein Alter von nur 32 Jahren erreicht, sein Name war aber schon in weiten Kreisen bekannt als der eines bedeutenden unter den Architekten der jungen Generation. Er hatte schon als Student einen feinen Blick für die Schönheiten unseres heimatlichen Stils und wusste sie auch als geschickter Zeichner mit dem Stift festzuhalten. Auf allen Wegen begleitete ihn sein Skizzenbuch und in der sonnigen Studienzeit mag manches von dem in ihm wach geworden sein, was seinen spätern Arbeiten den bezeichnenden Zug gab. Ein inniges Zusammenstimmen von Haus und Landschaft konnte ihn schon damals in Entzücken versetzen und gerade der Sinn für diesen Zusammenklang ist es, der seine architektonischen Arbeiten so reizvoll macht. Man denke nur an das Parkhotel in Gunten, an das wundervolle Landhaus bei Heimberg, das Schulhaus von Steffisburg, die Villa in der Bächimatte bei Thun. Die Stadt Thun verdankt ihm überhaupt viele ausgezeichnete Bauten, aber auch an andern Orten wusste man die feine Kunst Meyerhofers zu schätzen. In den Konkurrenzen der letzten Jahre fand man die Firma Lanzrein & Meyerhofer immer ehrenvoll vertreten. Meyerhofer war eine durch und durch künstlerisch veranlagte Natur. Ich habe wenige Menschen gekannt, die so anregend, ja begeisternd auf ihre Umgebung zu wirken vermochten. Er war ein rechtes Sonnenkind, Wärme und Wohlbehagen verbreitete er, wo er ging und stand.“

† **Edmund Frey.** Am 1. November d. J. starb in Goldau im Alter von 72 Jahren nach kurzem Krankenlager Ingenieur Edm. Friedr. Frey, Bahningenieur vom I. Bezirk des Kreises V der S. B. B. Nach dem Besuche der Stadtschule und der Kantonsschule in seinem Heimats- und Geburtsort Aarau besuchte er von 1857 an das eidg. Polytechnikum und erwarb 1860 an diesem das Diplom als Bauingenieur. Er begann seine Laufbahn auf dem Zentralbureau der bernischen Staatsbahn, wo er von 1861 bis 1864 arbeitete, nahm dann Stellungen als Bauführer an bei der Donaubahn in Württemberg (1865 bis 1869) und bei der Kaschau-Oderberger-Bahn in Ungarn (1869 bis 1871). In die Heimat zurückgekehrt, war er ein Jahr als Bauführer auf der Strecke Biel-Chaux-de-Fonds tätig und trat im Jahr 1872 in die Dienste der Gotthardbahn, der er bis zu seinem Lebensende treu geblieben ist. Nacheinander wirkte Frey als Bauführer auf der Strecke Lugano-Chiasso (1872 bis 1877), auf der Gotthardtunnel-Sektion Göschenen (1877 bis 1879), auf dem IX. Bau-los Wassen-Göschenen (1879 bis 1882). Von 1882 bis 1886 war er Adjunkt des Bahningenieurs für den I. Bezirk Rothkreuz-Göschenen