

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 59/60 (1912)  
**Heft:** 11

## **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:** 18.02.2026

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

Wenn Bundesrat Perrier, der am 2. Mai 1849 zu Neuchâtel geboren ist, auch demnächst sein 63. Lebensjahr erfüllt haben wird, und im Allgemeinen der gewiss nicht unberechtigte Wunsch vorherrscht, dass der obersten Bundesbehörde bei Neuberufung von Mitgliedern jüngere Kräfte zugeführt werden möchten, so treffen doch die zu diesem Wunsche führenden Bedenken hier nicht ein. Denn kaum ein anderer Kandidat hätte so reiche und mannigfaltige Erfahrungen in das verantwortungsvolle Amt mitbringen können, wie N. R. Perrier, und wenige tragen die Last der Jahre so leicht, wie es unser Kollege bei dem Empfang gezeigt hat, den uns die Neuenburger unter seiner Führung an der letzten Generalversammlung der G. e. P. im Sommer 1910<sup>1)</sup> bereitet haben.

L. Perrier hat in Stuttgart und hierauf von 1867 bis 1870 an der Bauschule der Eidg. Technischen Hochschule studiert. Er übte dann bis zum Jahre 1903 den Architektenberuf in Neuchâtel aus. An den Arbeiten der G. e. P. nahm er lebhaften Anteil und sass von 1876 bis 1885 in dem Ausschuss derselben. Seit 1907 ist er als Mitglied des schweiz. Schulrates auch in der obersten Leitung unserer Hochschule tätig. Seine Mitbürger, die ihn 1902 in den Nationalrat entsandt hatten, wählten ihn im Jahre 1903 in den Regierungsrat, in dem er sich vornehmlich mit den das Bauwesen betreffenden Fragen und mit dem Eisenbahnwesen befasste. Im Militär nimmt er seit 1896 den Rang eines Genieobersten ein; von 1901 bis 1904 war er Festungskommandant von St. Maurice.

Wir sind demnach sicher, dass das neue Bundesrat-Mitglied volles Verständnis für die grossen Fragen mitbringt, die unser öffentliches Leben beschäftigen, für welche gerade die nur zu leicht vom politischen Treiben verdunkelten technisch-wirtschaftlichen Gesichtspunkte in erster Linie massgebend sein sollten; diese entsprechend zur Geltung zu bringen, wird seine vornehmste Aufgabe bilden.

Wir wünschen Bundesrat Perrier langes und erfolgreiches Wirken in seinem Amt.

### Miscellanea.

**Schweiz. Bundesbahnen und Schweiz. Wasserkräfte.** Die Nationalräte Will, Bühlmann, E. Scherrer, Billeter, Vital, Freiburghaus, Bühler, Ottiker, Scheurer, Moll, Dr. Müri, Bissegger, Wagner, Sulzer, Hofmann, Scherrer-Füllemann, Secretan, von Planta, Iselin und Buser haben am 11. März im Rate folgende Motion eingereicht:

„Der Bundesrat wird eingeladen, die Frage zu prüfen, ob nicht die Einführung des elektrischen Betriebes der Schweizerischen Bundesbahnen wirksamer als bis dahin zu fördern sei, damit die Wasserkräfte der Schweiz besser ausgenützt und die Schweizerischen Bundesbahnen vom Kohlenimport unabhängig gemacht werden.“

Das Verlangen unserer schweizerischen Bevölkerung, in dieser Sache bald erste Schritte unternommen zu sehen, das in dieser Motion seinen Ausdruck findet, ist erklärlich, nachdem der Bund selbst bei Erwerbung der grossen Wasserkräfte zu beiden Seiten des Gotthard sich entschieden dafür erklärt hat, in dieser Richtung vorzugehen, und nachdem die abschliessenden Arbeiten der Studienkommission (in die uns die bezügliche Arbeit Dr. Kummers in der letzten und in dieser Nummer einen teilweisen Einblick gewährten) die Zulässigkeit eines ersten Versuches festgestellt haben.

Unser neuer Chef des Eisenbahndepartements, der diese Fragen mit Rücksicht auf die Nebenbahnlinien in seinem Heimatkanton gründlich studiert hat, wird ohne Zweifel der Mann sein, um den Motionären bald und positiv zu antworten und die Bundesbahnen zu entschiedenem Vorgehen anzuregen.

Dass es nicht überflüssig ist, den Bundesrat zur rechten Zeit zum Aufsehen zu mahnen, mag ein Beispiel aus jüngster Zeit beweisen:

Durch die Tagesblätter ging die Nachricht von der Wasserkraftanlage an der Aare bei *Winznau-Gösgen*, für die dem sich unmittelbar anschliessenden Elektrizitätswerk *Olten-Aarburg A.-G.* vom Kanton Solothurn die Konzession erteilt worden ist. Es handelt sich um ein Werk, mit dem nach gänzlichem Ausbau 20000 bis 30000 PS gewonnen werden können und das zunächst für 15000 PS

ausgebaut werden soll. Um dieses Werk zu ermöglichen, wurde mit der Bergwerksgesellschaft Ronchamp bei Belfort ein Vertrag für 15 Jahre auf Lieferung von 6000 PS geschlossen und der Bundesrat hat diesem seine Genehmigung erteilt. Es muss auffallen, dass eine solche Kraft, die im Herzen des Verkehrs der S. B. B., in unmittelbarer Nähe von Olten, sozusagen unter den Augen des Verwaltungsratspräsidenten der S. B. B. gewonnen wird, nicht für den kommenden elektrischen Betrieb der S. B. B. (speziell für die umgebte Hauensteinlinie?) reserviert wurde, sondern dass im Gegenteil sogar deren Export nach Frankreich für eine längere Reihe von Jahren bewilligt worden ist.

**Bebauungsplan für Karlsruhe.** Erfreuliche Aussichten eröffnen sich gegenwärtig für die Zukunft der architektonischen Gesamtentwicklung der Stadt. Karlsruhe steht vor einer grossen Aufgabe der Stadterweiterung. Durch die Verlegung des Hauptbahnhofs wird ein umfangreiches Baugelände frei werden, das im wesentlichen das Gebiet zwischen dem ehemaligen Ettlinger Tor und der Festhalle sowie das gesamte Gebiet des alten Bahnhofs umfasst. Gleichzeitig steht der Staat sowie die Stadt vor einer Reihe grosser Bauaufgaben; für ein städtisches Theater mit Konzerthalle und eine städtische Ausstellungshalle haben Curjel & Moser schon die Pläne fertig; der Neubau eines Landesmuseums und eines Landesgewerbeamts steht ebenfalls in nächster Zukunft bevor. In richtiger Würdigung der künstlerischen Bedeutung der Sache hat die Stadtverwaltung in dem Zusammentreffen dieser Aufgaben den Fingerzeig erkannt, wie die Frage der Stadterweiterung in einem grossen, der wirtschaftlichen wie der künstlerischen Entwicklung der Stadt förderlichen Sinne gelöst werden kann. Der neue Stadtteil schliesst sich räumlich an den von Weinbrenner erbauten Kern der Altstadt; insbesondere wird er als Hauptzugang zum neuen Bahnhof die Karl Friedrichstrasse fortsetzen.

Die Weinbrennerstadt ist das letzte grossartige Beispiel einer künstlerisch einheitlichen Stadtanlage in Karlsruhe gewesen. In den folgenden Jahrzehnten hat bei der architektonischen Entwicklung von Karlsruhe die künstlerische Planlosigkeit der Stadterweiterung immer mehr um sich gegriffen, namentlich durch die Verzettlung der grossen Bauaufgaben. Dieser Fehler soll jetzt vermieden werden. Der neue Stadtteil soll auch künstlerisch eine würdige Fortsetzung der Weinbrennerstadt werden und durch die räumliche Zusammenfassung der öffentlichen Neubauten einen monumentalen Kern und Mittelpunkt erhalten. Die Verhandlungen zwischen Staat und Stadt haben zu dem gewünschten Ergebnis geführt und Professor *Karl Moser* hat den Auftrag erhalten, einen Bebauungsplan zu entwerfen, der dieser Tage als Broschüre veröffentlicht worden ist. Dieses Projekt behandelt nicht nur die Strassen- und Platzgestaltung, sondern schreibt den ausführenden Architekten auch die Grundlinien der künstlerischen Formgebung für die einzelnen öffentlichen und privaten Gebäude soweit vor, als es im Sinne einer künstlerisch einheitlichen Gestaltung des Stadtbildes notwendig ist. Die endgültige Entscheidung über die Annahme dieses Projekts steht unmittelbar bevor; hoffentlich scheitert dieser gross gedachte Plan nicht an kleinlichen Bedenken. Die Gelegenheit, früher begangene Fehler gut zu machen und der Stadt Karlsruhe eine wirtschaftlich wie künstlerisch gleich wichtige Förderung ihrer Entwicklung zu sichern, würde so bald nicht wiederkehren.

### Erweiterung der Kraftreservenanlagen der Stadt Zürich.

Nachdem das in unserer Nummer vom 23. Dezember 1911 kurz gekennzeichnete Projekt der Erstellung einer Reserve-Kraftanlage im Guggach auf Baurechnung des Elektrizitätswerkes zunächst von einer Kommission des Grossen Stadtrates beraten worden war, ist die Angelegenheit dann am 2. und 9. März 1912 vor dem Plenum des Grossen Stadtrates behandelt und erfreulicher Weise entgegen dem Antrag der Kommission mit grossem Mehr an den Stadtrat zurückgewiesen worden. Wir sagen erfreulicher Weise, weil die Vorlage von vornherein zu Unrecht von einer „Reservanlage“ spricht, es sich aber, im Grunde genommen, vielmehr um ein kalorisches *Ergänzungs-Kraftwerk* handelt, das vor allem die Rentabilität des Albulawerkes zu erhöhen hat, wie wir schon in unserer frühern Notiz betonten. Es durfte daher wohl fraglich sein, ob dem Vorteil des schnellen Anfahrens der Dieselmotoren gegenüber einem ebenfalls studierten Gegenprojekt der Erweiterung der bestehenden Dampfturbinenanlage im Letzten so viel Gewicht beizumessen sei, wie der Direktor des Elektrizitätswerkes und mit ihm die drei Experten annahmen. In einer Eingabe an die Mitglieder

<sup>1)</sup> Siehe Band LVI, Seiten 158, 173 und 176.

des Grossen Stadtrates hat dann auch die A.-G. der Maschinenfabriken Escher Wyss & C<sup>o</sup> darauf aufmerksam gemacht, dass das erste Gegenprojekt einer Dampfturbinenanlage auf Grund wirtschaftlich weniger rationeller Einheiten (2500 kw zu 1500 Uml/min) verlangt worden war, als das Projekt der Dieselmotorenanlage mit Einheiten zu rund 4000 PS aufweist, sodass die vergleichenden Schlussfolgerungen der Vorlage in Bezug auf die Preis- und Rentabilitätsverhältnisse durchaus nicht einwandfrei seien. Der Grosse Stadtrat anerkannte die Berechtigung der Rückweisung der Vorlage nicht zum wenigsten auch deswegen, weil dem der Vorlage zu Grunde liegenden Dieselmotoren-Projekt, im Voranschlag von 3,2 Millionen Fr., nunmehr ein *hinsichtlich Wirtschaftlichkeit auf gleiche Basis gestelltes Dampfturbinen-Projekt, mit um mehr als die Hälfte niedrigeren Anlagekosten* und mit um rund 200 000 Fr. geringern jährlichen Betriebsausgaben, entgegensteht. Der in der Diskussion von Stadtrat Lang geäusserte Wunsch der Erweiterung der Expertenkommission erscheint, ohne nach weitem Gründen zu forschen, verständlich, schon angesichts der nach obiger Richtigstellung wesentlich veränderten Gesichtspunkte, von denen aus die Frage zu beurteilen sein wird.

**Standesfragen und Berufsmoral.** Im Grossen Stadtrat von Zürich hat am 9. März bei Behandlung der Eingabe von Escher Wyss & C<sup>o</sup> betr. die Erweiterung der kalorischen Reserveanlagen des Zürcher Elektrizitätswerkes, von der weiter oben die Rede ist, der Direktor des Werkes, Ingenieur H. Wagner, nach dem unwiderrufenen Bericht der „N. Zürch. Ztg.“ vom 11. März, verschiedene Äusserungen getan, die an dieser Stelle nicht übersehen werden dürfen. Er sagte u. a.: „... wenn Escher Wyss & C<sup>o</sup> auch Dieselmotoren bauen würden, so dürfte sich hiermit wohl eine weitere Diskussion erübrigen“, und weiterhin: „... im Grunde genommen ist die Drängerei nicht sympathisch und das einzige Erfreuliche an der Sache ist, dass die Zirkulare wenigstens nicht von den leitenden Persönlichkeiten der Firma gegengezeichnet sind.“ — Das heisst nicht mehr und nicht weniger, als dass die durchaus sachlichen und erwägenswerten Ausführungen der Firma Escher Wyss & C<sup>o</sup> eine vom technisch-wirtschaftlichen Standpunkt aus nicht ernst zu nehmende, bloss Drängerei seien, zu der ihren persönlichen Namen zu leihen die Direktoren der Firma sich denn doch geschämt hätten.

Wir erlauben uns Herrn Wagner nur einen der, von ihm zwar belächelten, Grundsätze in Erinnerung zu rufen, die zu beachten wir Mitglieder des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins als selbstverständliche Ehrenpflicht anerkennen: „Die Mitglieder haben auch die beruflichen Rechte und die Würde ihrer Kollegen und Untergebenen zu achten“.) Herr Direktor Wagner scheint sich nicht bewusst zu sein, in welcher unverantwortlicher Weise er mit obigen und andern Worten seines Referats die beruflichen Rechte und die Würde seiner Kollegen, der Direktoren Ing. Zölly, Ing. Zodel, Ing. Weisshaupt und Ing. Mousson, verletzt hat. Der Umstand, dass ihm ihr Vorgehen „nicht sympathisch“ ist, gibt ihm kein Recht, sie in solcher Weise in der Achtung der Öffentlichkeit herabzusetzen, der gleichen Öffentlichkeit, deren Vertrauen er am Schluss seiner Rede „angesichts seines uninteressierten Wirkens zum Wohle der Allgemeinheit“ für sich selbst in Anspruch nimmt! Unsere Bevölkerung war schon manchmal Zeuge von „Drängereien“, die sehr vielen unserer Kollegen „nicht sympathisch“ waren, ohne dass diese beim Verfechten ihrer Ueberzeugung die Grenzen gegenseitiger kollegialer Achtung zu verletzen brauchten. Die in der Stadtratsitzung angeschlagene Tonart aber ist nicht geeignet, das Ansehen der Technikerschaft in den Augen der Öffentlichkeit zu heben. C. J.

**Die Evertalsperre bei Hemfurth**, über deren Bau die „D. B. Z.“ berichtet, ist dazu bestimmt, durch Jahresausgleich des Wasserabflusses aus dem Quellgebiet der Weser deren Niederwasserstand um 25 cm zu erhöhen, zugleich die Speisung eines Schiffahrtskanals aus dem Rhein nach der Weser mit 7,5 m<sup>3</sup>/sek zu ermöglichen. Das durch sie gebildete Staubecken fasst 202 Mill. m<sup>3</sup> und hat ein Einzugsgebiet von 1430 km<sup>2</sup> mit 838 mm mittlerer jährlicher Regenhöhe. Bei 42 m Stauhöhe und einer Länge von 27 km wird der Stausee 1170 ha bedecken, wobei drei Dörfer ganz und zwei z. T. überstaut werden. Da nur im Winter grosse Hochwasser zu erwarten sind, kann das Becken während der gefährlichen Monate von November bis Januar mit 30 Mill. m<sup>3</sup> zum Hochwasserschutz herangezogen werden, ohne seinem Hauptzweck entfremdet zu werden. Endlich wird eine Wasserkraft von maximal 12 500 PS gewonnen.

Das Hauptobjekt, die aus Bruchstein hergestellte Staumauer

vom üblichen Dreiecksprofil, erhält bei 48 m Höhe eine Länge von 270 m in der Sohle und von rund 400 m in der Krone; sie ist im Grundriss nach einem Radius von 105 m gekrümmt. Die Mauerwerkskubatur erreicht rund 300 000 m<sup>3</sup>, bestehend aus  $\frac{2}{3}$  Grauwacke und  $\frac{1}{3}$  Mörtel (1 Kalk,  $1\frac{1}{2}$  Trass, 2 Sand); bei der Berechnung ist der Auftrieb nicht berücksichtigt, maximale Pressung 19,3 kg/cm<sup>2</sup>, Zugspannungen keine. Ausser einem 152 m langen Hochwasserüberfall für 900 m<sup>3</sup>/sek enthält die Mauer in  $\frac{3}{4}$  der Höhe 14 kreisrunde Notauslässe von je 2,50 m  $\phi$  zur allfällig nötig werdenden Entlastung. Die Bauausführung geschieht in trockener Baugrube, da die Ever umgeleitet werden konnte. Eine Dienstbahn nach den 8 km entfernten Steinbrüchen und vier Mörtelkabelbahnen besorgen die Materialzufuhr. Die gesamten Arbeiten sind an Ph. Holzmann & C<sup>o</sup> in Frankfurt vergeben; die Gesamtkosten sind zu rund 25 Mill. Fr. veranschlagt, wobei rund 11,4 Mill. auf Grunderwerb, rund 10 Mill. auf die Staumauer und rund 3,6 Mill. Fr. auf Wege und Nebenanlagen entfallen.

**Kraftgas-Generatoren zur Vergasung von Koksgrus, Anthrazitgrus und Rauchkammerlösche.** In der Vergasung des Koksgruses, eines Nebenproduktes der Gasanstalten und Kokereien, sowie der Rauchkammerlösche, eines Materials, das sich in den Rauchkammern von Lokomotiven vorfindet, besteht die Möglichkeit einer Nutzbarmachung der in Abfallprodukten der Steinkohlen-Verwertung noch enthaltenen Energie. Nach einem im „Journal für Gasbeleuchtung und Wasserversorgung“ erschienenen Berichte sind in der Erstellung von solchen Generator-Anlagen gute Erfolge zu verzeichnen. Für Koksgrus und ähnliche Materialien von einer Kornstärke über 5 bis 6 mm können noch Schachtgeneratoren der normalen Bauart, wenn auch bei geringerer Schütthöhe, als bei normalem Brennmaterial, Verwendung finden. Für feinkörniges Material werden zweckmässig Treppenrost-Generatoren verwendet, wobei mit Leichtigkeit, je nach der Korngrösse des Materials, eine andere Vergasungshöhe eingestellt werden kann. Bei teerhaltigem Koksgrus muss der Teer durch besondere Teerausscheidungsapparate mechanisch entfernt werden.

**Grösse der Schaufenster.** Ueber eine auffallende, in den Geschäftsstrassen Berlins in neuester Zeit zu beobachtende Erscheinung lesen wir in der „Arch. Rundschau“ das Folgende: „Eine ganze Reihe der besten Geschäfte haben die übermässig grossen, vor allem aber viel zu hohen Schaufenster ihrer Läden durch Einbauten, die einen wenig über Mannshöhe reichenden Raum umschliessen, wieder in das richtige Verhältnis zu den ausgestellten Gegenständen gebracht. Die lebhafteste Beachtung, die derartige Auslagen seitens der Vorübergehenden finden, zeigt, dass man sich auf dem richtigen Wege befindet. Für die Architekten ist damit die eindringliche Mahnung gegeben, schon beim Fassaden-Entwurf die für die Schaustellung der Erzeugnisse nötige Auslage von dem für den Laden nötigen Oberlicht konstruktiv zu trennen und damit zu einer bessern, längst ersehnten Gliederung der gähnenden Schaufensterhöhlen zu gelangen.“ — Der Hinweis scheint uns namentlich auch wertvoll für Ladenumbauten in den Gassen alter Stadtteile.

#### Hauenstein-Basistunnel, Monatsausweis Februar 1912.

Tunnellänge 8135 m	Südseite	Nordseite	Total
Fortschritt des Sohlenstollens im Februar	m 21,4	—	21,4
Länge des Sohlenstollens am 29. Februar	m 21,4	—	21,4

**Südseite.** Der Vortrieb erfolgte von Hand im trockenen Mergel der rasch ansteigenden Effingerschichten. Eine provisorische Kompressoranlage für sechs Bohrhämmer steht bereit und soll nächstens in Betrieb genommen werden. Der 15 m lange Voreinschnitt bis zum Portal wurde vom 12. bis 21. Februar mittelst Stollen durchfahren.

**Nordseite.** Die Tunnelarbeiten können erst im Verlauf des Sommers, nach Durchschlitzen des Voreinschnitts, begonnen werden.

**Schweiz. Verband für die Materialprüfungen der Technik.** Die nächste Sitzung findet am Donnerstag den 21. März, nachmittags 2½ Uhr, in der Eidg. Materialprüfungsanstalt in Zürich statt. Es sollen daran Fragen aus dem Gebiete der Metalle zur Behandlung kommen und zwar über Kerbschlagproben und über das Härten des Stahls. — Auch Nichtmitglieder des Verbandes sind zu dieser Sitzung willkommen.

**Zur Frage der Gebirgs- und Gesteinsfestigkeit** ist uns von Ingenieur E. Wiesmann, Bauleiter des Hauensteintunnels, eine Entgegnung auf die Äusserung von Professor Alb. Heim (auf Seite 107 ffd. Bandes) angekündigt worden, die er uns aber wegen anderweitiger Inanspruchnahme erst in einigen Wochen wird zustellen können.

1) Weitere Sätze und Paragraphen sind nachzulesen in Band LVIII, Seite 135.