

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 59/60 (1912)  
**Heft:** 14

## 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:** 19.02.2026

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

bedeutend günstiger als beim Splügen, ihre Baukosten sind viel niedriger; in wirtschaftlicher Beziehung wird die Schweiz durch den Splügen aufs schwerste betroffen und durch den Uebergang der Führung in der Tarif- und Verkehrspolitik an Italien empfindlich benachteiligt. Die Erstellung der Splügenbahn wäre eine grosse politische Unklugheit und ein nicht mehr gut zu machender Fehler. Sie ist besonders vom militärischen Standpunkt aus unannehbar und geeignet, die nationale Ehre und Unabhängigkeit der Schweiz in Frage zu stellen<sup>1)</sup>.

Die Diskussion wurde eröffnet von *G. Bener*, Oberingenieur der Chur-Arosa-Bahn, der nach einigen technischen Berichtigungen an einen Auspruch des preussischen Ministers v. Sydow erinnerte: „Ohne Splügen keine Rhein-Bodensee-Schiffahrt!“ Es sei eine Utopie, zu glauben, die Schweiz könne auf eigene Faust und unabhängig von den Nachbarstaaten Verkehrspolitik treiben. Die ganze Frage sei heute keine technische, sondern in erster Linie eine volkswirtschaftliche, weshalb dem Bundesrat und der Bundesversammlung das Vertrauen entgegenzubringen sei, dass sie unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte die richtige Lösung finden werden. Dr. Ing. *Bertschinger* verteidigt das Gutachten Würmli, das keinesfalls tendenziöser sei als die Ausführungen des Referenten. Das Gutachten der S. B. B. erkläre sich aus dem Umstande, dass sein Verfasser zugleich derjenige des Gutachtens für das Greinakomitee sei; die S. B. B. kennen und vertreten nur fiskalische Interessen. Herr Würmli verteidigte dann selbst seine Berechnungen indem er auf verschiedene Divergenzen in den beidseitigen Rechnungsgrundlagen aufmerksam machte, wodurch z. B. der von den S. B. B. errechnete Einnahmen-Ausfall, den die G. B. durch die Splügenbahn erfahren müsste, mehr ausmache, als die gesamten Verkehrseinnahmen auf den betr. Linien überhaupt.

Der geologische Experte für das Splügenprojekt, Prof. Dr. *Schmidt* aus Basel, erklärte, dass wohl noch nie für einen zu bauenden Alpentunnel so gründliche geologische Vorstudien gemacht worden seien, wie dies in vorbildlicher Weise die Regierung von Graubünden seit 1907 für den Splügen besorgen lässt.

In seinem Schlusswort verdankt der Präsident, Architekt *Pfelegard*, sowohl das ausgezeichnete Referat wie die Voten der Herren Diskussionsredner. Er will es vermeiden, sich heute für oder gegen das eine oder das andere Projekt auszusprechen, und mag auch kein allzu grosses Gewicht legen auf die sich so stark widersprechenden Berechnungen der beiden Parteien, die natürlich je nach dem Standpunkt sehr verschieden ausfallen müssen. Auf einen Irrtum des Herrn Würmli macht er aufmerksam, der die Einnahmeausfälle der gesamten Schweizerischen Bundesbahnen mit den Einnahmen der Gotthardbahn verglichen hat. Allein der Vorsitzende verhehlt sich immerhin nicht, dass ihm die Greina aus patriotischen und wirtschaftlichen Gründen, wie auch wegen der geringen Kosten mehr einleuchten würde. Die Vertröstung auf spätere Staatsverträge kann den Vorsitzenden nicht beruhigen. Wir haben unsere Erfahrungen gemacht beim Simplon, wo wir mit der Ausmündung des Tunnels auf fremdem Boden auch das Mitbestim-

<sup>1)</sup> Ein ausführlicher Bericht, der das Referat ziemlich getreu wieder gibt, findet sich in den „Basler Nachrichten“ vom 23., 24. und 25. März 1912.

mungsrecht des Auslandes einräumen mussten. Wir sind bis jetzt noch nicht recht klug daraus geworden, warum eigentlich die Bündner durchaus den Splügen wollen. Wir wissen nur, dass sie ihn wollen, aber eine genügende Erklärung ihrer Gründe dafür sind sie uns bis heute schuldig geblieben. Aus der ganzen bisherigen Diskussion geht aber mit aller Deutlichkeit hervor, dass es in dieser eminent wichtigen Frage nicht allein darauf ankommen darf, was die Bündner gerne hätten, sondern dass hier die Interessen des Gesamtlandes den bündnerischen Wünschen unbedingt überordnen sind. Können uns die Bündner darüber beruhigen, dass ihre speziellen Wünsche mit den Landesinteressen nicht kollidieren, so wird die Ostschweiz mit Freuden dabei sein, ihrer Forderung zum Durchbruch zu verhelfen. Aber das dürfen die Bündner nicht vergessen, dass sie erst gründlich beweisen müssen, der Splügen sei für die Schweiz ebenso vorteilhaft und ungefährlich wie die Greina. Deutlich erkennbar ist bis jetzt auf ihrer Seite nur eine grosse Besorgnis, die Stadt Chur könnte durch eine künftige Tölibahn abgefahrene werden. Wenn aber die militärischen Gründe in so hohem Grade, wie es der Fall zu sein scheint, für Greina und Tödi sprechen, so muss hinter ihnen auch das lokale Interesse von Chur zurücktreten. Für Zürich müsste sodann in dieser Frage auch das Interesse des grössten Handelsplatzes der Schweiz, das Interesse Zürichs demjenigen von Chur vorangehen, wenn es durch die Greina besser als durch den Splügen gewahrt werden könnte. Es sollen aber solche bedeutungsvollen Fragen nicht vom lokalpatriotischen Gesichtspunkt aus beurteilt, sondern auf den allgemein schweizerischen Boden gestellt werden.

### Gesellschaft ehemaliger Studierender der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich.

#### Stellenvermittlung.

Gesucht ein Bauingenieur als Hauptlehrer für Tiefbaufächer an der Fachschule eines kantonalen Technikums der Zentralschweiz. Antritt mit Beginn des Sommersemesters. (1768)

Gesucht ein tüchtiger Ingenieur für Eisenbetonbau und Acquision nach Budapest. Derselbe wäre einem dortigen Filialleiter unterstellt und hätte sich auch mit der Baukontrolle zu befassen. Eintritt sofort. (1772)

Gesucht ein Ingenieur für Bauten in Nordafrika; er hätte sich mit der Baukontrolle zu befassen und muss perfekt französisch sprechen. (1773)

On cherche un Directeur agé de 40 à 50 ans ayant déjà servi comme Directeur ou Adjoint dans une usine ayant des fours rotatifs. Il doit connaître à fond la fabrication des Ciments et des Chaux Hydrauliques et savoir parler et écrire le français. (1774)

Gesucht ein jüngerer Ingenieur mit Erfahrung im Bahnbau für die Trassierung und Projektierung einer elektrischen Schmalspurbahn. Eintritt baldmöglichst. (1775)

Gesucht ein Ingenieur mit Praxis im Bau von Bergbahnen zur Vermessung (Survey) und Projektierung einer Bergbahn in der Kapkolonie. (1776)

Auskunft erteilt:

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

## Submissions-Anzeiger.

Termin	Auskunftstelle	Ort	Gegenstand
8. April	Obering. d. S. B. B., Kr. IV	St. Gallen	Bauarbeiten für die neue Zollhalle im Bahnhof Romanshorn.
8. "	A. Cuttat, Architekt	St. Gallen	Bauarbeiten für das Verwaltungsgebäude Helvetia Transport St. Gallen.
9. "	Wasserversorgung	Horgen (Zürich)	Anlage eines Reservoir in arm. Beton für die Gemeindewasserversorgung.
9. "	Heinr. Müller, Architekt	Thalwil (Zürich)	Erd- und Maurerarbeiten, Kunststeinlieferung für das „Bürgerheim“.
9. "	Joh. Meier, Architekt	Wetzikon (Zürich)	Maler- und Parkettarbeiten, Bodenbeläge im Krankenasyl Rüti.
9. "	C. Werner, Architekt	Buchthalen (Schaffh.)	Verschiedene Bauarbeiten zum Schulhausbau Buchthalen.
10. "	Stadtbaumeister	Zürich	Alle Bauarbeiten für die Pflegeanstalt in Ober-Uster.
11. "	Keiser & Bracher, Arch.	Zug	Kunststeine für das kantonale Verwaltungsgebäude in Zug.
12. "	Sektionsing. der S. B. B.	Zofingen (Aargau)	Umbau des Aufnahmgebäudes auf der Station Zofingen.
13. "	Städt. Strassenbahn	Zürich	Grabarbeiten für Kabelverlegung der städtischen Strassenbahn.
13. "	Gottlieb Hodel	Steffisburg (Bern)	Zweigleitung für die Wasserversorgung in 100 mm Eisenröhren.
13. "	Rhätische Bahn	Chur	Rohbauarbeiten an den Hochbauten der Linie Bevers-Schuls.
14. "	A. Rimli, Architekt	Frauenfeld	Eisernes Vordach und Fassaden-Anstrich am kantonalen Laboratorium.
19. "	Otto Schmid, Architekt	Diessenhofen (Thurg.)	Bau des Gemeindehaus in Unter-Schlatt.
20. "	Verwaltungsbureau	Höngg (Zürich)	Arbeiten und Lieferungen für die Gasversorgung in Höngg.
20. "	Bureau der schweiz.	Bern,	Kanalisationsarbeiten auf dem Neufeld und Viererfeld für die Schweizerische Landesausstellung in Bern 1914.
20. "	Landesausstellung	Bubenbergplatz 17	Lieferung und Aufstellung der eisernen Brückenteile des oberen Ueberganges in Payerne. Gewicht etwa 115 t.
24. "	Direktion der S. B. B.	Lausanne	Unterbauarbeiten für die elektrische Strassenbahn im Kanton Zug.
1. Mai	Kant. Bauleitung	Zug	