

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 61/62 (1913)
Heft: 9

Vereinsnachrichten

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: 22.02.2026

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

eingeladenen Firmen erhielt ein Honorar von 350 Fr., ausserdem wurden mit Preisen von 300, 200 und 100 Fr. bedacht die Entwürfe der Architekten Höllmüller & Hänni, St. Gallen, Paul Truniger, Wil, und Pfleghard & Häfeli, Zürich. Zur Ausführung empfahl das Preisgericht einstimmig das erstprämierte Projekt Höllmüller & Hänni.

Literatur.

Gegen den Gotthardvertrag von J. Leuzinger, Zürich. Mit fünf graphischen Darstellungen. Zürich 1913, Selbstverlag des Verfassers, in Kommission bei Rascher & Cie. Preis geh. 2 Fr.

Der Gotthardvertrag wird hier von ganz neuen, bisher gar nicht berücksichtigten Gesichtspunkten kritisiert. Vor allen Dingen ist interessant, wie der Verfasser die Verkehrarbeit, den Transitverkehr, den Verkehr nach Warenklassen, die spezifischen Einnahmen, Ausgaben und Betriebsüberschüsse, sowie die finanziellen Hauptergebnisse von 1885 bis 1908 aus den Jahresberichten der Gotthardbahngesellschaft graphisch darstellt und daraus die zu erwartenden bezüglichen Werte bis 1930 konstruiert. In diesen Abbildungen ist besonders anschaulich der Einfluss der Lötschbergbahn von 1914 bis 1930 auf die Gotthardbahn dargestellt, und von 1930 an auch noch jener einer Ostalpenbahn angedeutet.

In einer Zahlentafel führt Leuzinger die wichtigsten Betriebsergebnisse der Jahre 1885 und 1908 an und vergleicht damit die entsprechenden Werte für das Jahr 1930 für die Gotthardbahn allein, also ohne Lötschbergbahnkonkurrenz und besondere Ereignisse. Darnach würden betragen 1930 die Einnahmen 41,5, die Ausgaben 31 und der Betriebsüberschuss 10,5 Mill. Fr. In einer besondern Tabelle wird gezeigt, dass von 1885 bis 1908 die Verkehrarbeit in Personenwagentonnenkilometern pro Personenkilometer infolge Anschaffung schwererer Personenwagen um 50 % zugenommen hat, die Einnahmen pro Pers.-km aber infolge Abwanderung der Reisenden nach der III. Klasse von 8 Rp. auf 5,8, also um 27% abgenommen haben. Es beträgt nämlich die Zunahme von 1885 bis 1908 der Reisenden I. Klasse 62 %, II. Klasse 183 % und III. Klasse 360 %.

Die Konkurrenz der Lötschbergbahn bewirkt nach Leuzinger für die Gotthardbahn infolge Entzuges von 35 % Transitreisenden und 25 % Transitgütern einen Betriebsüberschuss-Verlust von 1914 bis 1930 von jährlich 1,6 bis 2,2 Mill. Fr. Die Kapitalamortisation steigt von 1912 bis 1930 von 560 000 bis 980 000 Fr. und für ausserordentliche Abschreibungen sind 200 000 Fr. angenommen. Darnach kommt er zu dem Ergebnis, dass nach Verzinsung des Obligationen-Anleihens von rund 117 Mill. Fr. (zu 3,5 % mit 4,1 bis 3,9 Mill. Fr.) für das Aktienkapital von 50 Mill. Fr. noch ein Betrag von 2,4 bis 3,2 Mill. Fr. verbleibt, der die Verteilung einer Dividende von 1914 bis 1930 von 5 bis 6,4 % ergeben würde (Abb. 5 der Broschüre).

Ferner wird in der Leuzinger'schen Schrift ausführlich erläutert, dass der weitere Ausbau der Gotthardbahn auf durchgehendes zweites Geleise (Monte Cenere und Brunnen-Flüelen), Bahnhofserweiterungen usw. mindestens 30 Mill. Fr. erfordert und daher den Betriebsüberschuss um weitere etwa 2 Mill. Fr. vermindern würde. Sodann zeigt er, dass zukünftige oberitalienische Binnenkanäle die Gotthardbahn viel mehr konkurrenzieren als befürchteten werden und dass im Jahre 1930 vielleicht mit der Eröffnung einer Ostalpenbahn zu rechnen ist, die der Gotthardbahn ebenfalls einen bedeutenden Verkehr entziehen würde. Die Einwirkung dieser zwei Verkehrskonkurrenzen würde den Betriebsüberschuss der Gotthardbahn um mindestens weitere 2,5 bis 3 Mill. Fr. schmälern. Aber selbst ohne Berücksichtigung der letztern drei Faktoren erscheint darnach die Ausrichtung einer Superdividende vollständig ausgeschlossen.

Diese Ausführungen stehen somit in scharfem Gegensatz zu den von Herrn Bundesrat Forrer in verschiedenen Volksversammlungen abgegebenen Versicherungen, „dass wir nach altem Vertrag die Bergzuschläge um ebensoviel reduzieren müssten wie nach dem neuen Vertrag und dass wir an die Subventionsstaaten Superdividenden in Massen bezahlen müssten“. Der Verfasser berechnet aus der im neuen Vertrag vorgesehenen Bergzuschlagsreduktion von 25 und 32 km = 10 % der ganzen Bahnlänge für die Gotthardbahn für die Zeit von 1920 bis 1930 weiter einen Betriebsüberschuss-Ausfall von rund 1,9 Mill. Fr., was gleichbedeutend ist einer *Entwertung der Gotthardbahn um 48 Mill. Fr.*

Die unmittelbare Folge der Bergzuschlagsreduktion bei der Gotthardbahn war, dass auch bei der Lötschbergbahn der Distanz-

zuschlag reduziert wurde und dass auch bei der Ostalpenbahn eine Bergzuschlagsreduktion vorgesehen ist. Aus diesem Grunde berechnet Leuzinger für die Lötschbergbahn eine Entwertung von 13 Mill. und bei der Ostalpenbahn von 26 Mill. Fr.

Dann weist Leuzinger in einer Tabelle nach, dass die beiden Staaten Italien und Deutschland mit jährlich 440 und 280 Mill. Fr. Ausfuhr über den Gotthard im Verhältnis zum geleisteten Subventionskapital drei- bis viermal grössere Exportwerte über den Gotthard aufweisen als die Schweiz mit nur 80 Mill. Fr. Ausfuhr und dass sie infolgedessen den drei- bis vierfachen wirtschaftlichen Vorteil geniessen. Die Frachtersparnisse betragen im Mittel rund $\frac{1}{100}$ bis $\frac{1}{400}$ des Warenwertes, so beispielsweise bei der Kohle, dem niedrigstwertigen Massengut über den Gotthard 85 Rp./t, d. i. in bezug auf den Kohlenwert in Oberitalien von etwa 50 Fr. 1,7 %, und auf den Detailverkaufspreis von 7 bis 8 Fr. für 100 kg etwa 1 %. Bei den höherwertigen Gütern spielt die Tarifdistanzreduktion von im Mittel 28 km für Versender wie Empfänger und Konsumenten erst recht keine Rolle mehr.

Berichtigung.

Bei unserer letzten Nummer ist durch Versehen der Druckerei an den Kopf des Textteils Seite 95 das Heft als Nr. 9 bezeichnet worden statt mit Nr. 8.

Wir bitten die Leser mit Rücksicht auf späteres Einbinden die Korrektur vornehmen und den Fehler freundlichst entschuldigen zu wollen.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER.

Dianastrasse Nr. 5 Zürich II.

Vereinsnachrichten.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

Bericht über das Examen

der

wirtschafts-wissenschaftlichen Musterklasse BZJAV.

Die etwa 60 Mitglieder und Gäste, die am Mittwoch den 12. Februar d. J. zu einem vergnügten BZJAV¹⁾ sich zusammenfanden, hatten ihr Erscheinen nicht zu bereuen. Zwar entbehrt die Einladung der Vergnügungskommission jeden poetischen Schwunges und liess damit auf eine bedenklich kurze Vorbereitungszeit schliessen. Das mag in manchem Mitglied den Gedanken geweckt haben, die ernsten Zeiten hätten ihren Einfluss auch auf das Vergnügungskomitee ausgeübt. Wer aber etwa vorzeitig von dem rettenden Einfall gehört hatte, der den Veranstaltern des diesjährigen BZJAV aus der Not geholfen, und deshalb aus Furcht vor den strengen Examiniatoren zu Hause geblieben, der ist wohl neben die Examenspein, aber auch neben den „Weggen“ gekommen.

So gegen 8 Uhr waren tit. Gemeinderat und Schulpflege, der Herr Lehrer Guijer, der Herr Visitator Pfarrer K. Jäger, sowie die Schüler der Musterklasse BZJAV soweit beisammen, dass mit dem schönen Liede: „Alle Vögel sind schon da“ das Examen eröffnet werden konnte. Selbstverständlich hätte die Prüfung in der Religion den Anfang machen sollen. Da aber dem Herr Pfarrer seine besten Schüler das Examen geschwänzt hatten (allgemein wurde das Fehlen unserer zahlreichen Kollegen im städtischen Dienst bedauert), sorgte er selbst für die allgemeine Erbauung und las ein Kapitel aus dem ältern Testamente vor, dessen Inhalt wir hier nur kurz skizzieren können. Es handelte von der Bagdadbahn, die im Lande der Engeniter, so von Milch und Honig floss, verlegt werden sollte nach dem Wunsch ihres Aeltesten mit dem weissen Bart, dessen Hütte dicht neben der Bahn lag; von dem Propheten Pilegias, dessen zündende Worte das Volk ermahnten: wendet euer Angesicht von allen euern Greueln; von dem Landpfleger Cloetus, der des römischen Rechtes waltete; von Bachäm, dem Baukünstler, so Gräben grub 10 Ellen tief und Pfähle dareinschlagen wollte, aber sie gingen nicht; von dem Komplott des Engeniter-Aeltesten mit dem weissen Bart und seinem Bruder mit dem andern weissen Bart, so im hohen Rate der Bagdadbahn Tätschmeister war; von der List des Engeniter-Aeltesten, da er zu seinem Volke sprach: „Ihr Toren! Wisset Ihr nicht, dass geschrieben steht im Projekt I Nr. 27 T/III γ der Bagdadbahn, dass die Mauern auf Pfähle gesetzt werden müssen in unserm Lande, so von Milch und Honig fliest, denn dieses ist kein guter Baugrund.

¹⁾ Der Mode entsprechende Bezeichnung für das Bankett des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins.

Red.

Nun sehet die Pfähle des Bachöim sind Cedern vom Libanon und er bringt sie nicht hinab trotz seiner Stärke; daran aber erkennet ihr, dass das Projekt nicht ausgeführt werden kann und die Bagdadbahn verlegt werden muss!" Als das Volk solches hörte, murkte es, denn es war unsauber. Cloetus aber waltete des römischen Rechts und wusch darin seine Hände in Unschuld und gebot, dass sie das alte Tracé verliessen. Pflegias aber, als er solches vernommen, zerriss sein Gewand und wehklagte über das Volk der Engeniter, gleich wie Jesaias getan in Kap. 56, Vers 10 und 11 (Forts. folgt nächstes Jahr).

Nun aber begann Herr Lehrer Guijer das Examen in den Realfächern. Was hier von den Schülern der BZJAV-Klasse geleistet wurde, geht entschieden über das Mittelmaß einer guten Schule hinaus. Die ausgezeichneten Erklärungen eines Elektrizitätswerkes und der Dieselmotoren waren verblüffend. Dass ein Schüler nicht wusste, woher Rohöl kommt und dass der gleiche Schüler behauptete, Teer sei ein inländisches Produkt, weil es im Gaswerk Schlieren gewonnen werde, darf auf dieser Altersstufe nicht zu sehr ins Gewicht fallen und kann den ausgezeichneten Gesamteindruck nicht beeinträchtigen. Speziell auch in der Geschichte waren die Durchschnittsleistungen sehr gut. Wenn auch Erzählungen, wie: „Die 2 Gurken“ und „Die 3 Batzen“ in den offiziellen Lehrbüchern nicht zu finden sind, so haben sie doch nicht minder historischen Wert.

Mit grosser Befriedigung konnte denn auch der Herr Pfarrer als Präsident der Schulpflege das Examen abnehmen und dem Herrn Lehrer Guijer die hohe Anerkennung und den Dank der Schulpflege aussprechen.

Nach Schluss des Examens hielt Herr Guijer noch einen Propagandavortrag über die „Gesellschaft Neue Wege“, Menschenbund für ästhetisch-ethische Kultur auf spiralförmiger Grundlage. Leider verbietet es der Raum, die glänzenden lebensarchitektonisch-philosophischen Ausführungen des Redners hier vollinhaltlich wiederzugeben. Nur einige Sätze mögen blitzlichtartig Stil und Inhalt kennzeichnen: „Bekanntlich war es der Menschheit in allen Zeitaltern noch nie recht wohl. Nun soll es ihr wohl werden. Die G. N. W. bewerkstelligt das dadurch, dass ihre Wege erstens neu (der Glaube an das Neue war, ausser bei den S. B. B., stets grösser, somit seligermachend, als an das Alte!) und zweitens spiralförmig sind.“ — „Die Spirale hat ein Zentrum, von dem Alles ausgeht, nach dem Alles hinstrebt, ohne Abwege, ohne Kreuz und Quer, klar und gesetzmässig. Es gibt keinen Wirrwarr, keine Unruhe in einem Leben, das sich spiralförmig abwickelt.“ — „Jeder Mensch hat das Bestreben, sich selbst als Zentrum zu betrachten, was man im abgekürzten Verfahren Egoismus nennt, und es ist gerade der Egoismus der Einzelnen, ganzer Klassen und Völker, der die Reibungen verursacht, um derentwillen es bisher der Menschheit nie ganz wohl war. Nehmt dem Menschen das Streben, selbst Zentrum sein zu wollen und gebt ihm durch den schön geschwungenen spiralförmigen Lebensweg ein anderes Zentrum, so wird er ohne weiteres ethisch auf höherer Stufe stehen und dann erst fähig, die moderne philosophisch-ästhetische Forderung zu erfüllen, sein Leben in Schönheit auszuleben“ (Herr Guijer stellt für den nächsten Winter einen ästhetisch-spiralphilosophischen Kurs des S. I. & A. V. in Aussicht). — Wir müssen eilen; prächtige, auf hellgrün-gold-dunkelblau bestimmte Zeichnungen schilderten die schillernde Zukunft in raum-

spiralförmigen Häusern. „Die Woche hat dort nur drei Tage: einen Sonntag und zwei Werkstage; von letztern dient einer der Arbeit, der andere dem schönen Sichausleben, der Sonntag dient der Ruhe.“ — „Es gibt in der G. N. W. keine sozialen Unterschiede mehr, keine Unterschiede zwischen Mann und Frau, ausser den unvermeidlichen.“ — Mit andächtigem Staunen folgten Behörden und Schüler solchen und ähnlichen Offenbarungen ihres allverehrten Lehrers.

Noch sprach der Herr Gemeinderatspräsident Pfleghard, der diesen Abend nicht vorbeigehen lassen wollte, ohne auch einige Worte zu sagen. Er wies speziell darauf hin, dass diese gemütlichen Abende sehr geeignet seien, die Mitglieder durch das Mittel des Alles vergoldenden Humors einander näher zu bringen, damit man im täglichen Leben, auch da, wo man gegenteilige Meinungen verfechtes, als Freunde sich verstehen und achten lernt. Dem allezeit rührigen Vergnügungskomitee dankte er für die gelungene Veranstaltung des Abends, dessen gemütlicher Ton in der Schmiedstube nicht vollständig ausgeklungen hat.

Der Aktuar: A. H.

EINLADUNG

zur
VII. Sitzung im Vereinsjahr 1912/1913
auf

Mittwoch, den 5. März 1913, abends 8 Uhr, auf der „Schmiedstube“.

TRAKTANDE:

1. Vereinsgeschäfte.
2. Referat von Ingenieur A. Trautweiler über: „Drahtkultur“. Eingeführte Gäste sowie Studierende sind willkommen.

Der Präsident.

Gesellschaft ehemaliger Studierender der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich.

Mitteilung des Sekretariats.

Die Mitglieder der G. e. P. sind eingeladen zu einer Sitzung des
Akademischen Ingenieur-Vereins
auf

Dienstag, den 4. März 1913, abends 8 Uhr, auf der „Schmiedstube“
Vortrag von Herrn a. Professor K. E. Hilgard über den
„Bau des Panamakanals“.

Stellenvermittlung.

Gesucht einige junge Maschinen-Ingenieure mit einigen Jahren Bureaupraxis für ein Konstruktionsbüro in Holland. Bewerber, die des Holländischen mächtig sind, werden bevorzugt. (1842)

Gesucht jüngerer Ingenieur mit einiger Baupraxis zum baldigen Eintritt in ein städtisches Tiefbauamt. (1844)

Gesucht jüngerer Ingenieur, erfahren im Fluss- bzw. Wasserbau zum baldigen Eintritt von einer Stadtverwaltung. (1845)

Gesucht zwei Schweizer Ingenieure zur Bauleitung bei Eisenbahnbauten in Columbia. Die Linien liegen zum Teil in Gebieten mit ungesundem Klima. (1846)

Gesucht ein Chemiker-Technologe zur selbständigen Überwachung der Fabrikation von Portland-Zement auf trockenem Wege für eine Portland-Zement-Fabrik in Serbien. (1847)

Auskunft erteilt

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

Submissions-Anzeiger.

Termin	Auskunftsstelle	Ort	Gegenstand
3. März	Nägeli, Gemeinderat	Räterschen (Zürich)	Erstellung der Hydrantenanlage, Lieferung von etwa 500 m Gussleitung (100 und 75 mm), Formstücke, Schieber, 10 Hydranten mit Grabarbeit.
3. "	Moser & Schürch, Arch.	Biel	Alle Arbeiten für den Neubau des Asyls Gottesgnad in Langnau.
3. "	A. Müller-Jutzeler, Arch., Hochbaubureau der Rhätischen Bahn	Aarau	Maurer-, Verputz-, Zimmer-, Schreiner- und Glaserarbeiten zu einem Umbau.
4. "	Stadtingenieur	Chur	Erd-, Maurer-, Verputz-, Zimmer-, Spengler- und Dachdeckerarbeiten für ein Sektionshaus bei Filisur.
5. "	Moser & Schürch, Architekten	Schaffhausen	Korrektion des Fulachgässchens in Schaffhausen.
5. "	Ulr. Walt, Architekt	Biel	Maurer-, Steinbauer-, Zimmer- und Dachdeckerarbeiten, sowie Eisenlieferung für das kantonale bernische Kindersanatorium in Leubringen.
8. "	Gemeindebauamt	Herisau (Appenzell)	Zimmer-, Spengler- und Dachdeckerarbeiten zu einem Neubau.
10. "	F. Manz	Straubenzell (St. G.)	Lieferung von 3800 Polygon- und Marksteinen verschiedener Dimensionen.
11. "	Bureau der Eidgen. Bauten	Marthalen (Zürich)	Maurer-, Schreiner- und Malerarbeiten sowie Legen von 50 m ² Parkettboden zur Gemeindesaalvergrösserung.
15. "	E. Vogel, techn. Bureau	Bern	Erd-, Maurer- und Steinbauerarbeiten (Hart- und Kunstein), sowie Arbeiten in armiertem Beton zum Neubau des eidg. Amtes für Mass und Gewicht.
15. "	Gemeindeammann	Lyss (Bern)	Korrektion des Lyssbaches von der Kreuzbrücke bis zur Schulhausbrücke.
		Holziken (Aargau)	Sämtliche Arbeiten zum Schulhausumbau Holziken.