

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 61/62 (1913)  
**Heft:** 13

## **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:** 12.02.2026

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

Bundesrat der Bundesversammlung eine Kreditgewährung von 50 000 Franken für die offizielle Beteiligung der Schweiz an der für das kommende Jahr in Leipzig geplanten internationalen Ausstellung für Buchgewerbe und Graphik. Von genannter Summe sollen 40 000 Fr. zur Beteiligung in der industriellen Abteilung und 10 000 Fr. zur Beschickung der Abteilung Kunst Verwendung finden. Mit der Organisation der schweizerischen Beteiligung soll die „Schweizer. Zentralstelle für das Ausstellungswesen“ (Zürich I, Börsenstrasse 10), soweit es die Abteilung Kunst betrifft in Verbindung mit dem eidg. Departement des Innern, beauftragt werden.

**Strassenbrücke bei Rothenburg.** In unserer Beschreibung dieses Bauwerks auf Seite 109 lfd. Bandes ist übersehen worden zu erwähnen, dass der neuartige Vorschlag der Zweiteilung der Gewölbe zwecks Durchschiebens eines Rührträgers, sowie die dadurch bedingte Fahrbahnkonstruktion vom Bauleiter der Unternehmung, dem Dipl.-Ing. F. Keller-Kurz, stammt. Bei diesem Anlass sei ferner nachgetragen, dass beim Aufbau der Pfeiler nur das Baumaterial von oben herabgelassen wurde, während das Arbeiterpersonal vom Fuss der Pfeiler durch im Innern ausgesparte Steigkanäle die jeweiligen Arbeitsstellen erreichen konnte.

**V. Generalkonferenz der Meterübereinkunft.** Als schweiz. Abgeordnete für diese im kommenden Oktober in Paris zusammen tretende Konferenz hat der Bundesrat bezeichnet die Herren: Dr. Ch. Lardy, Schweiz. Gesandter in Paris und Professor Dr. Raoul Gautier in Genf.

### Korrespondenz.

An die Redaktion der „Schweizerischen Bauzeitung“  
in Zürich.

In Sachen Gotthardvertrag melden Sie in letzter Nummer folgendes:

„Ebenso entschieden nahm die Sektion Neuenburg gegen den Vertrag Stellung.“

Diese Meldung ist nicht zutreffend; ich erlaube mir, Sie um gefällige Berichtigung derselben in folgendem Sinne zu ersuchen.

Entgegen dem Beschlusse der Oltener Delegierten-Versammlung vom 14. Dezember 1912 ist der Gotthardvertrag in unserer Sektion nie und mit keiner Silbe zur Diskussion gebracht worden; seit dem 18. Februar 1913 fand überhaupt keine Sitzung derselben statt. Anlass zu irgend einer Stellungnahme hat folglich nie vorgelegen, ebensowenig zur Einreichung des vom Central-Comité eingeforderten Beratungsergebnisses.

Dies demselben meldend, glaubte unser Präsident von sich aus beifügen zu dürfen, die Mitglieder der Sektion seien in grosser Mehrzahl, wie er selbst, Gegner des Vertrages. In wie weit diese persönliche Ansicht begründet, entzieht sich meiner Beurteilung.

Neuchâtel, den 24. März 1913.

Mit Hochachtung!

Alfred Rychner, Architekt.

Wir haben unsere Mitteilung (Seite 162) auf Grund der Angaben des Sekretariats des Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Vereins gebracht, an das wir deshalb Herrn Architekt Rychner zwecks Anbringung einer Berichtigung wiesen. Da er jedoch wünscht, dass sein Brief abgedruckt werde, teilen wir diesen unverkürzt mit, getreu unserem Grundsatz, keinerlei Ansichtäusserung hindernd in den Weg zu treten. — Wie uns soeben berichtet wird, soll die Sektion Neuenburg in einer Vereinssitzung am 1. April 1913 sich mit dem Vertrage beschäftigen.

Die Redaktion.

### Konkurrenzen.

**Neue Rheinbrücke in Köln.** Im zweiten Wettbewerb um die neue Rheinbrücke in Köln, der beschränkt war auf die fünf Firmen: Gutehoffnungshütte, Aktienverein für Bergbau und Hüttenbetrieb in Oberhausen, August Klönne in Dortmund, Brückenbau Flender, A.-G. in Benrath, Heinrich Lehmann & Co., A.-G. in Düsseldorf-Oberbilk, in Verbindung mit der Maschinenbauanstalt Humboldt in Köln-Kalk, und Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.-G. Werk Gustavsburg bei Mainz, mit Frist zum 31. Januar 1913, ist nun die Entscheidung gefallen. Das Preisgericht, dem als Bausachverständige die Herren Beigeordneten Zschirnt, Klutmann u. Rehorst in Köln, Geh. Reg.-Rat Professor Dr.-Ing. Müller-Breslau (Berlin), Wirkl. Geh. Oberbaurat Dr.-Ing. Dr. H. Zimmermann (Berlin), Geh. Reg.-Rat Professor Dr.-Ing. Barkhausen (Hannover), Professor Kayser

(Darmstadt), Geh. Oberbaurat Dr.-Ing. Stübgen (Berlin), Geh. Baurat Professor Wiekop (Darmstadt), Stadtbaurat königl. Baurat Heilmann (Köln) angehörten, hat einstimmig den Entwurf „Freie Bahn“ zur Ausführung empfohlen. Als Verfasser dieses Entwurfs ergaben sich die Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.-G. Werk Gustavsburg bei Mainz, die Firma Grün & Bilfinger A.-G., Tiefbauunternehmung in Mannheim, und Architekt Karl Moritz in Köln. Der Entwurf sieht eine in sich verankerte Ketten-Hängebrücke mit aufgehobenem Horizontalschub vor.

**Kreis Zollgebäude mit Wohnungen in Lugano.** Der Gemeinderat von Lugano eröffnet unter schweizerischen Architekten einen Wettbewerb zur Gewinnung von Entwürfen für ein Gebäude, das dazu bestimmt sein soll, das Kreis Zollamt sowie einige Mietwohnungen aufzunehmen. Als Eingabetermin ist der 31. Mai 1913 festgesetzt. Das Preisgericht ist gebildet aus den Herren: Ingenieur-Architekt C. Formenti, Professor für Baukunde am Polytechnikum in Mailand, Architekt S. G. Locati, Professor für Baukunde an der Universität Pavia, und Architekt Otto Maraini in Lugano. Zur Erteilung von Preisen an die Verfasser der drei besten Entwürfe sind dem Preisgericht 7500 Fr. zur Verfügung gestellt, die in drei Preise von 4500, 2000 und 1000 Fr. aufzuteilen sind. Die prämierten Arbeiten gehen in das freie Eigentum der Gemeinde Lugano über, die sich hinsichtlich der Ausführungspläne sowie der Bauleitung durchaus freie Hand vorbehält.

Verlangt werden: Alle Grundrisse und die nötigen Schnittzeichnungen in 1:100; die Fassaden in 1:50; ein Fassadendetail in 1:20; ein summarischer Kostenvoranschlag. Die Beibringung einer perspektivischen Skizze ist freigestellt. — Das Programm ist von der Stadtkanzlei Lugano zu beziehen.

### Literatur.

**Carl Koppe.** Ein Lebensbild, dargestellt von Anna Koppe. Mit einem Bildnis Carl Koppes. Braunschweig 1912, Verlag von Friedr. Vieweg & Sohn. Preis geb. M. 3,50, geh. 3 M.

Der Ende des Jahres 1910 verstorbene Professor Dr. C. Koppe, bis 1907 ordentlicher Professor für Geodäsie an der Technischen Hochschule in Braunschweig, hat in der vorliegenden Arbeit einen warm empfindenden Biographen gefunden. Die Gattin des Verstorbenen, die ihm auch in beruflichen Dingen sehr nahe gestanden haben muss, schildert mit grosser Liebe Koppes Leben. Nach meinem Dafürhalten liegt der Hauptreiz des Buches darin, dass nicht nur eine trockene Aufzählung der äusseren Ereignisse gegeben wird, sondern dass wir mit den damit verbundenen Empfindungen vertraut gemacht werden. Dabei kann wohl nicht ausbleiben, dass die objektive Würdigung einer Tatsache etwa einmal unter dem stark subjektiv beeinflussten Empfinden der Gattin ein wenig leidet. Doch gereicht dies dem Buche nicht zum Nachteil.

Koppe hat bekanntlich längere Zeit in der Schweiz gearbeitet. Er begann seine Tätigkeit mit der Absteckung des Gotthardtunnels, und stand nachher einige Jahre im Dienste der Schweizerischen geodätischen Kommission. In spätern Jahren führte er die photographischen Aufnahmen für die Jungfraubahn durch. Koppe hat die Schweiz und ihre Institutionen bis zu seinem Lebensende lieb behalten, trotzdem ein Unfall anlässlich der Gotthardtunnelabsteckung ihm ein steifes Bein zuzog. Nur ungern hat er einen Ruf an das von ihm hochgeschätzte Eidg. Polytechnikum abgelehnt.

Den Lesern der Bauzeitung, denen Koppe aus einer Reihe von Aufsätzen bekannt war, kann das Buch besonders warm empfohlen werden. Es wird gewiss jeder bei der Lektüre auf seine Rechnung kommen.

F. B.-n.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten.

Zu beziehen durch Rascher & Co., Rathausquai 20, Zürich.

**Berechnung von Behältern nach neuern analytischen und graphischen Methoden.** Für Studierende und Ingenieure und zum Gebrauch im Konstruktionsbureau. Bearbeitet von Dr.-Ing. Theod. Pöschl, Dozent an der k. k. Technischen Hochschule in Graz, und Dr.-Ing. Karl von Terzaghi, Ingenieur in San Francisco. Mit 34 Textfiguren. Berlin 1913, Verlag von Julius Springer. Preis geh. 3 M.

**Der Landstrassenbau.** Von A. Liehmann, Ober-Ingenieur a. D., königl. Oberlehrer zu Magdeburg. Mit 44 Abbildungen. Aus Sammlung Götschen. Berlin und Leipzig 1912, Verlag von G. J. Götschen. Preis geb. 80 Pfg.

**Wert- und Rentabilitäts-Berechnung von Zinshaus-Realitäten.** Mit besonderer Berücksichtigung der Amortisation. Ratgeber für Hauskäufer bzw. -Verkäufer, für Architekten, Baumeister, Hausadministratoren und sonstige Interessenten. Von *L. Kurzweil*, Architekt und Stadtbaumeister in Wien. Wien 1912, Verlag von Carl Gerold's Sohn. Preis geh. 2 M., geb. M. 2,50.

**Stau bei Flussbrücken.** Begründung einer neuen Stauformel. Von *A. Hofmann*, Oberbauinspektor der kgl. Bayer. Staatsbahnen. Stuttgart 1913, Verlag von Konr. Wittwer. Preis geh. 2 M., geb. M. 2,50.

Redaktion: **A. JEGHER, CARL JEGHER.**  
Dianastrasse Nr. 5 Zürich II.

## Vereinsnachrichten.

### Aargauischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

#### Bericht des Vorstandes über die

#### Vereinstätigkeit in den Jahren 1911 und 1912

erstattet an der ordentl. Generalversammlung vom 5. Februar 1913.

In den abgelaufenen zwei Berichtsjahren hat die Tätigkeit unserer Sektion besonders in vereinsgeschäftlicher Beziehung gegenüber früher eine merkbare Zunahme erfahren. Es war dies einmal begründet in der durch die neuen Statuten des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins geschaffenen neuen Lage und ferner eine Folge der verschiedenen Arbeiten, die uns, wie auch den übrigen Sektionen, durch die Erledigung einer Anzahl vom Central-Comité zugewiesener Aufgaben entstanden sind.

Neben der für uns wichtigen *Statutenrevision* sind zu nennen die Diskussionen und Beschlussfassungen über:

Die Normen für die *Ausführung von Tiefbauarbeiten* und für die *Wettbewerbe* im Gebiete des *gesamten Ingenieurwesens*.

Die *Stellenvermittlung*.

Die *speziellen Bedingungen für Bauarbeiten*.

Das *Reglement für die Bürgerhauskommission*.

Vor allem hat den Verein die *Statutenrevision* beschäftigt. Der vom Vorstand aufgestellte Entwurf, der sich in organisatorischer Beziehung an die Statuten der grossen Sektionen, wie Zürich und Bern anschloss, wurde ohne wesentliche Änderungen vom Verein angenommen und vom Central-Comité des S. I. & A. V. genehmigt.

Zur Bearbeitung der *Normen für Tiefbauten* war vom Verein eine Kommission bestellt worden. Der vom Central-Comité vorgelegte Entwurf entsprach im allgemeinen den Wünschen nicht, das Verhältnis zwischen Rechten und Pflichten der Vertragskontrahenten wurde als zu ungleich befunden. In drei Vereinssitzungen wurde die Angelegenheit gründlich behandelt. Wir hatten die Genugtuung, unsere Abänderungsvorschläge in der Hauptsache berücksichtigt zu sehen.

Die Behandlung der übrigen obgenannten Vorlagen gibt zu keinen näheren Mitteilungen, die von Interesse sein könnten, Veranlassung. Nicht unerwähnt soll bleiben, dass sich die Sektion in Verbindung mit dem Technikerverband auch bemüht hat, anlässlich der Ständeratswahl für den zum Bundesrat gewählten Herrn Fürsprech Schulthess einen Techniker in diese Behörde zu bringen. Infolge Resignation des Kandidaten gelang dies dann nicht.

Es wurden *Vorträge* gehalten und zwar von: Ingenieur *A. Trautweiler* über: *Spurweitefragen*; Ingenieur *Bolleter* über: *Die Berninabahn*; Ingenieur *Grosjean* über: *Die Fundierung des westlichen Viadukts in Amsterdam*; Ingenieur *Zehnder* über: *Die neue Aarebrücke bei Aarburg*; Ingenieur *Trzcinski* über: *Eine Wanderung durch deutsche Eisenwerke*; Ingenieur *Grob* über: *Freiballontechnik*; Privat-Dozent *Bruno Zehokke* über: *Neuere Sprengstoffe und Zündmittel*.

Sieben *Exkursionen* führten uns nach:

*Laufenburg* zur Besichtigung des im Bau befindlichen Kraftwerkes und der neuen Rheinbrücke.

*Augst-Wyhlen* zur Besichtigung des Kraftwerkes.

*Zürich* zur Besichtigung der *Städtebauausstellung*.

*Aarburg* zur Besichtigung der im Bau befindlichen *Aarebrücke*.

*Zürich* zur Besichtigung der im Bau befindlichen *Universität*.

*Holderbank* zur Besichtigung der neuen *Zementfabrik*.

*Leuggern* zur Besichtigung der Salzbohrung.

Im Mittel nahmen je neun Mitglieder an den Exkursionen teil; eine Exkursion nach Rothenburg, wo die grosse Brücke in

armiertem Beton<sup>1)</sup> im Bau war, musste leider mangels Beteiligung unterbleiben.

Die laufenden Geschäfte und Angelegenheiten wurden in 15 Vereinssitzungen und einer ausserordentlichen Generalversammlung behandelt; daneben fanden noch 11 Vorstandssitzungen statt. Der Besuch der Sitzungen ist während der abgelaufenen Periode ziemlich konstant geblieben: ungefähr 33% der in Aarau wohnenden, bzw. 20% der Mitglieder überhaupt, im Mittel 12 Mann. Wir müssen damit für eine kleine Sektion, wie die unsere, deren Mitglieder zum grossen Teil auswärts wohnen, zufrieden sein und es verdient das Häuflein Mitglieder, das immer erschienen ist, lobenswerte Erwähnung; ebenso einige auswärtige Mitglieder, die ungeachtet der grösseren Entfernung ihrer Wohnsitze etliche Mal herbeigeeilt sind, um unsern Sitzungen beizuwohnen. Die Exkursionen waren zum Teil recht gut, zum Teil aber auch ganz schlecht besucht; es spielen hiebei eben ungünstigere Faktoren mit, als bei den Sitzungen, da für die Exkursionen zum Teil die Geschäftsstunden benützt werden müssen.

Die Mitgliederzahl betrug im Anfang 57; davon gehörten dem schweiz. Verein 26 an. Ausgetreten sind vier Mitglieder, neu eingetreten zwei, sodass der Verein zur Zeit einen Bestand von 55 Mitgliedern aufweist. Hievon gehören dem schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Verein 31 an.

In der *Zirkulation der Fachzeitschriften* ist keine Aenderung eingetreten. Ueber die Zirkulation hört man gegenwärtig weniger Klagen, mehr über die Auswahl der Zeitschriften, die nur auf die Architekten zugeschnitten ist und dem Ingenieur wenig bietet. Eine Revision wird in dieser Angelegenheit angebahnt werden müssen.

Der Präsident: *S. Grosjean.* Der Aktuar: *E. Bolleter, Ing.*

### Technischer Verein Winterthur (Sektion des Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Vereins).

#### PROTOKOLL

#### der VII. Sitzung im Winterhalbjahr 1912/1913

Freitag, den 7. März 1913, abends 8 Uhr  
im Bahnhofsäli Winterthur.

Präsident: *M. Hottinger*; anwesend rund 50 Mitglieder.

Das Protokoll der letzten Sitzung wird genehmigt. Der Präsident teilt den Austritt von sechs Mitgliedern mit, die Herren: Ingenieur Hegg, der nach St. Gallen gezogen ist, Professor Studer, Ingenieur Drexler, Ingenieur Flury, Ingenieur Rey (die drei letzteren ziehen ebenfalls von Winterthur fort) und Professor Cochon in Lausanne. Als neue Mitglieder werden in den Verein aufgenommen die Herren Oberingenieur *Schenker* und Ingenieur *Oederlin*.

Jedem Mitgliede sind vor kurzem die Statuten zugestellt worden. Ein Mitgliederverzeichnis wird folgen.

Der Präsident verliest das Schreiben des Central-Comité des S. I. & A. V. an die Sektionen betreffend die Frage des Gotthardvertrages. Nächsten Montag abend wird ein Komitee einiger Mitglieder der Sektion Winterthur in einer speziellen Sitzung diese Frage besprechen und Stellung dazu nehmen. Auch für die Sitzung des Technischen Vereins sucht der Präsident Referenten zu gewinnen und hofft, dass es ihm gelingen wird, Herrn Direktor H. Dietler und Herrn Dr.-Ing. H. Bertschinger für nächsten Freitag abend als Referenten zu gewinnen.

Sodann hält Herr *Leemann* einen Vortrag über „*Vakuum-Verdampfungsapparate*“.

Die industrielle Anwendung der Vakuum-Kochapparate bei uns datiert erst um wenige Jahrzehnte zurück. Sie dienen dazu, Flüssigkeiten rasch und unter verhältnismässig geringen Temperaturen einzudampfen, ferner um in gewissen Produkten den hohen Wassergehalt zu reduzieren, um einen rentablen Export erreichen zu können oder auch um die Lagerfähigkeit gewisser Produkte zu erhöhen. Es gibt auch Substanzen, die erst nach dieser Operation eine rationelle Verwendung ermöglichen, wie z. B. das Salz.

Die Konzentration kann im Vakuum-Apparat in vier- bis fünfmal kürzerer Zeit ausgeführt werden als im offenen Kochkessel. Dabei können die Wärmeverluste bedeutend vermindert werden, was beim offenen Kochkessel nicht der Fall ist. Der Apparat kann daher in allen möglichen Industriezweigen mit Vorteil verwendet werden.

<sup>1)</sup> Siehe Seite 109 dieses Bandes.



Der Vortragende geht dann über zur Konstruktion der Vakuum-Kessel: Am meisten werden stehende Kessel gebaut. Für stark schäumende Produkte müssen die Kessel höher gebaut werden als für weniger stark schäumende, um ein Ueberkochen in den Kondensator möglichst zu verhüten. Für gewisse Produkte, die hochgradig konzentriert werden müssen, wird ein Rührwerk notwendig. Als Kesselmaterial kommen in Betracht: Kupfer, Eisenblech und Gusseisen. Die Festigkeit des Kupfers, wenn auch hinter derjenigen des Eisens zurückstehend, kann durch zwei- bis dreimaliges kräftiges Abhämmern erheblich vergrößert werden. Die Beheizung geschieht in der Regel mit Dampf oder Abdampf, in speziellen Fällen aber auch mit Warmwasser. Eine Reihe von interessanten Lichtbildern brachte uns verschiedene Kesseltypen und deren Konstruktion zur Anschauung und lieferte einen lebhaften Beweis von den verschiedenartigen Zwecken, für die der Vakuum-Kochapparat angewendet werden kann. Die Kochkessel werden von der Firma Gebrüder Sulzer für 200 l bis 15000 l Fassungsvermögen gebaut. Der Vortragende schliesst mit einigen Bemerkungen über spezielle Apparate, die von der Firma Gebrüder Sulzer zur Herstellung von alkoholfreiem Bier und zur Herstellung von Weinextrakt gebaut worden sind.

Der Vortrag wurde lebhaft applaudiert und vom Präsidenten bestens verdankt. Nach einer kurzen Pause wird die *Diskussion* aufgenommen, in der Professor Dr. Bosshardt einen historischen Rückblick auf die allerersten Anfänge der Verwendung der Vakuum-Apparate wirft. Diese Anfänge gehen in der Zuckerindustrie bis in das Jahr 1812 zurück. Die Apparate haben naturgemäss viele Aenderungen durchgemacht. Besonders wichtig sind sie für luftempfindliche Flüssigkeiten, wie Natronlauge, Kalilauge usw. In der Kaliindustrie kommen, wie in der Salzindustrie, jetzt vielfach Triple-Effekt-Apparate zur Verwendung, die allerdings schon ziemlich kompliziert sind, aber eben ökonomisch arbeiten. Ferner hat das Prinzip auch für die Extrakte der Farben nun vielfach Anwendung gefunden.

Auf einen Vorschlag von Prof. Bosshardt beabsichtigt der Verein im Herbst eine Exkursion in eine der Fabriken, die mit Vakuum-Kochapparaten arbeiten.

Nachdem der Vortragende noch Auskunft über Exportartikel, wie z. B. Tabaklauge, gegeben hat, schliesst der Präsident um 10 Uhr die Sitzung.

M. P.

Die Sektion Winterthur des S. I. & A. V. hat Freitag, den 14. März 1913, abends 8 Uhr, im Bahnhofsäli eine Sitzung abgehalten zum Anhören zweier Referate über den *Gotthardvertrag*. Die Mitglieder des Technischen Vereins waren ebenfalls zu der Veranstaltung eingeladen, die vom gemeinsamen Präsidenten, M. Hottinger, geleitet wurde. Es waren rund 60 Mitglieder der Sektion und des Technischen Vereins anwesend. Herr alt Gotthardbahndirektor H. Dietler sprach zugunsten des Vertrages, indem er in einstündigem Referate auseinandersetzte, dass im allgemeinen das Interesse der Schweiz besser gewahrt bleibe, wenn der alte Vertrag durch den neuen abgelöst werde, indem eben der neue Vertrag für den Staatsbetrieb der Gotthardbahn zugeschnitten ist, während der alte besser für eine Privatgesellschaft passt. Sein Korreferent, Herr Dr.-Ing. H. Bertschinger aus Zürich, erläuterte dann die Argumente, die von seiten der Vertragsgegner besonders geltend gemacht werden. Die Diskussion war kurz; denn eine Abstimmung fand nicht statt, mit Rücksicht auf die Resolution des Komitees der Sektion Winterthur in der Montags, den 10. März stattgefundenen Sitzung, die lautet: „Die Sektion Winterthur des S. I. & A. V. betrachtet die Frage des Gotthardvertrages als eine Sache von vorwiegend politischer und volkswirtschaftlicher Bedeutung. Sie hält dafür, dass die Behandlung der Frage von diesem Gesichtspunkte aus nicht in den Rahmen ihrer statutarischen Zwecke falle. Sie lehnt es andererseits ab, lediglich vom Standpunkt ihrer Fachinteressen einseitig dazu Stellung zu nehmen.“

M. P.

## Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

### PROTOKOLL

#### der VIII. Sitzung im Vereinsjahr 1912/1913

Mittwoch, den 12. März 1913, abends 8 Uhr, auf der „Schmiedstube“.

Der Vorsitzende, Architekt O. Pfléghard, begrüsst die etwa 150 Mann starke Versammlung und insbesondere auch die beiden Herren Referenten.

In einem einleitenden Wort betont der Präsident sodann, dass er mit einer gewissen Besorgnis der Behandlung des *Gotthardvertrages* im Schosse des Vereins entgegengesehen habe. Denn es handle sich hier nicht um die Beurteilung einer rein technischen Frage. Die Materie sei schwierig zu beherrschen. Die Interessen unserer Industrie und der lebhaft Anteil, den das ganze Volk dieser Frage entgegenbringt, erforderten jedoch geradezu eine Stellungnahme des Vereins. Auch komme unsere Sektion damit einem Auftrage der Delegiertenversammlung des S. I. & A. V. in Olten nach. Die den Subventionsstaaten vertraglich gewährleistete Anteilnahme an Submissionen und Lieferungen für die Gotthardbahn; die festen Tarifiereduktionen gegenüber der bisherigen Gewinnbeteiligung und den variablen Taxereduktionen und die Ausdehnung der Meistbegünstigung auf alle andern schweizerischen Alpenbahnen, namentlich die beiden letztern seien die Kernpunkte des Problems.

Von den beiden für und gegen den Vertrag gewonnenen Referenten hofft der Vorsitzende eine ruhige und sachliche Behandlung und Beschränkung auf das Notwendigste.

Auch für die anschliessende Diskussion möchte der scharfe Ton, der in der Tagespresse zum Ausdruck kam, vermieden werden.

Das Wort erhält nun Herr Dr.-Ing. H. Dietler, alt Direktor der G. B. Der Referent hält sich in der Beurteilung dieser Frage für objektiv, weil er am Zustandekommen des Vertrages in keiner Weise beteiligt gewesen sei. Die G. B. sei eine internationale Bahn, die nur durch die vereinigten Kräfte aller drei Länder zustande gekommen sei. Von den Bestimmungen des *alten Gotthardvertrages* interessieren heute nur noch die Taxvorschriften und die Zuschläge für Bergtaxen. Beim Abschluss des alten Vertrages war Elsass-Lothringen noch nicht deutsches Gebiet. Es wurde daher mit Rücksicht auf die Badischen Bahnen die Bestimmung getroffen, dass die G. B. keinen andern Bahnen günstigere Bedingungen gewähren solle, als den Bahnen der Subventionsstaaten. Gegenüber der konzessionierten Bahngesellschaft übte nur der Bund das Aufsichtsrecht aus und vertrat dabei die Subventionsstaaten. Durch die Verstaatlichung tritt der Bund an Stelle der Bahngesellschaft und müsste somit das Aufsichtsrecht gegen sich selbst ausüben.

So schwierige Verhältnisse lagen jedenfalls bei Verstaatlichungsaktionen von Bahnen noch nicht vor. Einerseits das Souveränitätsrecht der Schweiz, beschränkt auf die Landesgrenzen; andererseits die Vertragsrechte der Subventionsstaaten, die vom Bund anerkannt werden mussten. In bezug auf die Rechnungsstellung wäre eine ausgeschiedene Rechnung der G. B. auch nach der Verstaatlichung interessant, doch würde dadurch die Betriebsgemeinschaft mit den andern Linien der S. B. B. verhindert und damit ein Teil des Verstaatlichungsgedankens preisgegeben. Die Frage der Betriebsgemeinschaft ist auch in Deutschland mit seinem viel grösseren Netz schon oft ventilirt worden.

Alle diese Schwierigkeiten sollen nun durch den *neuen Vertrag* beseitigt werden.

Für die Regelung der neuen Verhältnisse wären verschiedene Modalitäten möglich gewesen, z. B. eine starke Anlehnung an den alten Vertrag mit den notwendigen Aenderungen; dann auch die Rückerstattung der Subventionen, bzw. gewisser Abfindungssummen, was indessen nie ernstlich in Betracht kam. Der Gedanke, Zugeständnisse durch Tarifmodifikationen zu machen, ging vom Direktionspräsidenten der G. B., Stoffel, aus, und der Bundesrat ist somit in die Fusstapfen der G. B. getreten. Der Referent gab nun einen kurzen Ueberblick über den 27jährigen Privatbetrieb der G. B. und unterzog den künftigen Staatsbetrieb einer nähern Untersuchung. Er gelangte zu dem Schluss, dass die abgelieferte Periode der G. B. erst deren Kinderjahre bedeute. Die grosse Entwicklung stehe erst noch bevor, trotz den entstehenden Konkurrenzlinien und die Bahn werde derart erstarken, dass für den Ausbau viel geleistet werden könne. Das liege im grössten Interesse der Schweiz und namentlich auch der beiden Handelsmetropolen Zürich und Mailand.

Es sei daran Anstoss genommen worden, dass mit dem Auslande überhaupt Vereinbarungen getroffen wurden. Die von den Staaten geleisteten Subventionen verpflichten aber zu Gegenleistungen, bzw. zur Ablösung derselben durch den Bund. Die Taxereduktion der Bergzuschläge sei aus den Kreisen der G. B. angeregt worden. Solche Bergzuschläge seien eine Krücke für junge Bahnen, das habe die Schwarzwaldbahn gezeigt, die eine grosse Entwicklung genommen, seit die Bergzuschläge wegfielen. Jede Taxereduktion bringe

eine Verkehrsvermehrung mit sich. Die Ausdehnung der Meistbegünstigung auf alle Alpenbahnen hält der Referent für selbstverständlich, da sonst die gemachten Zugeständnisse illusorisch wären. Grosse Bedeutung komme dieser Bestimmung nicht zu. Die Unkündbarkeit des Vertrages sei für die Schweiz ein Vorteil. Zum Schlussprotokoll sei zu bemerken, dass die G. B. bisher in bezug auf Vergebung der Arbeiten vollständig freie Hand gehabt habe, doch sei womöglich immer die schweiz. Industrie berücksichtigt worden. Das Schutzzollsystem sei nicht geeignet, die inländische Industrie zu fördern und das Verlangen der Vertragsstaaten nach Berücksichtigung begreiflich. Ob durch die weiteren Erklärungen im Konferenzprotokoll die Sache deutlicher oder undeutlicher geworden sei, lasse er dahingestellt. Jedenfalls sollten in künftigen Fällen die beteiligten Kreise angehört werden. Dr. Dietler schloss seine Ausführungen, indem er noch kurz die politische Seite berührte, mit dem Wunsche, dass der Beschluss der Bundesversammlung den Interessen unseres Landes entsprechen möge. Lebhafter Beifall lohnte das ausgezeichnete, anderthalbstündige Referat.

In klarer kurz gefasster Rede begründet Nationalrat Dr. Odinga als Korreferent den Standpunkt der Vertragsgegner.

Das Recht der Verstaatlichung ist unbestreitbar und man sollte uns auch nicht wehren können, die G. B. nach dem alten Vertrag zu verstaatlichen. Gegen die Ausdehnung der Meistbegünstigung führt der Referent eine Aeusserung des Herrn Bundesrat Schulthess ins Feld. In Bezug auf die finanziellen Berechnungen seien finanzkundige Leute, wie Gustav Müller in Bern, zu ganz andern Resultaten gelangt, als sie im Ergänzungsbericht zum Ausdruck kommen. Das zeige, wie ungeheuer schwierig es sei, in dieser Frage zu entscheiden, und dass alle Einwendungen der Prüfung wohl wert wären. Ueber das „Schlussprotokoll“ sodann können Industrie und Technik nicht ohne weiteres hinweggehen. Diese Bestimmung sei nicht belanglos und nicht umsonst in den Vertrag hineingebracht worden. Die Interpretation dieses Artikels durch die beiden Vertragsstaaten dürfte auch für uns massgebend sein. Der Referent erinnert an die Vorkommnisse bei der Vergebung des II. Simplotunnels und des Hauenstein-Basistunnels. Die freie Konkurrenz soll durchaus nicht ausgeschaltet werden, aber wir wollen sie nicht unter dem Drucke staatsvertraglich festgelegter Bestimmungen. Die ausländische Konkurrenz sei gross und arbeite vielfach unter günstigen Bedingungen. Dr. Odinga schloss sich dem Wunsche des ersten Referenten vollständig an, dass der Entscheid zum Wohl des Vaterlandes und zur gedeihlichen Entwicklung der Bundesbahnen ausfallen möge. Die etwa halbstündigen Ausführungen ernteten ebenfalls lebhaften Beifall.

In der anschliessenden Diskussion nimmt Ingenieur A. Jegher Bezug auf seine Ausführungen in der „Bauzeitung“, die nicht widerlegt worden seien, und kritisiert weiter vor allem die von der Generaldirektion aufgestellten Ziffern der Betriebsüberschüsse der Jahre 1909 bis 1912. Bei dieser Aufstellung seien offenbar keine besondern Rücklagen vorgesehen zur Bestreitung des auch von den S. B. B. als notwendig anerkannten Ausbaus des G.-B.-Netzes (48 Mill.), der Elektrifizierung (über 60 Mill.) u. s. w., ohne welche das Gotthard-

netz nicht konkurrenzfähig bzw. leistungsfähig bleiben könne. Die alte Gotthardbahnverwaltung hätte ohne Zweifel durch entsprechend grosse Rücklagen in kaufmännisch richtiger Weise vorgesorgt, während der Ergänzungsbericht sich darüber nicht äussere.

Kreisdirektionspräsident *Bertschinger* hält die ausländische Konkurrenz nicht für gefährlich und weist an einer Reihe von Zahlenbeispielen nach, dass in der bisherigen Praxis der S. B. B. hauptsächlich die schweizerische Industrie berücksichtigt worden ist.

Prof. Dr. *Kummer* führt die Erregung auf die Vorkommnisse bei der Vergebung des Hauensteinbasistunnels und des zweiten Simplotunnels zurück; er hätte sich bei einer Lösung beruhigt, die im „Schlussprotokoll“ nur die Rohmateriallieferung den Vertragsstaaten zugesichert hätte.

Ing. *Hartmann* sieht im Vertrag nur einen Vorteil für das Ausland und kritisiert auch den hohen Ankaufspreis der G. B.

Ing. *Leuzinger* bemängelt die von der Generaldirektion aufgestellte Betriebsüberschussberechnung; er weist eine Reihe von wesentlichen Ausschlüssen in derselben nach.

Der Vorsitzende, Arch. *Pflegard*, hebt in einem resümierenden Schlusswort nochmals die grossen Schwierigkeiten einer richtigen Entscheidung hervor und empfiehlt von einer Delegierten-Versammlung des S. l. & A. V. abzusehen, was mit allen gegen eine Stimme beschlossen wird.

Mit 21 gegen 12 Stimmen erklärte sich die Versammlung ungeachtet der sehr gelichteten Reihen für beschlussfähig und sprach sich mit 20 gegen 19 Stimmen für die Verwerfung des Vertrages aus.

Schluss der Sitzung 12¼ Uhr.

Der Aktuar: A. H.

### Gesellschaft ehemaliger Studierender

der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich.

#### Stellenvermittlung.

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

*Gesucht junger Ingenieur* mit Praxis im Eisenbahnbau und Gewandtheit im Verkehr mit Behörde und Bauleitung zur Legung des Oberbaues einer Bergbahn der französischen Schweiz. (1848)

*On cherche jeune ingénieur* connaissant bien le français, l'allemand et l'anglais qui désirerait se placer à Paris dans un bureau de brevets. (1850)

*Gesucht junger Maschinen-Ingenieur* der französischen Schweiz mit zwei- bis dreijähriger Praxis, reformierter Konfession, für eine grosse Textilfabrik im Elsass. Anfangsgehalt etwa 4000 Fr. (1852)

*Gesucht Ingenieur* mit abgeschlossener Hochschulbildung, der speziell mit dem Bau von Transportanlagen und mit der Trassierung betraut ist und sich auch für Reiseacquisition eignet. (1854)

*Gesucht jüngerer Maschinen-Ingenieur* mit Hochschulbildung und einiger Praxis in der Konstruktion von Dampfturbinen für die Dampfturbinenabteilung einer grösseren Maschinenfabrik der Schweiz. Eintritt baldmöglichst. Schriftliche Anmeldungen an das Sekretariat der G. e. P. (1855)

*Gesucht junger Ingenieur* mit Praxis in Vorarbeiten für Eisenbahnen zu baldigem Eintritt nach Brasilien. (1856)

Auskunft erteilt

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

## Submissions-Anzeiger.

Termin	Auskunftstelle	Ort	Gegenstand
30. März	Pfarramt	Lengnau (Aargau)	Alle Arbeiten für die äussere Renovation der Kirche.
31. „	Direktion	Zürich	Lieferung von etwa 25 000 m <sup>3</sup> Sand und Kies für die neuen Filteranlagen im Moos-Wollishofen
31. „	der Wasserversorgung	Aarau	Ausführung der Arbeiten für den Neuanstrich der Kettenbrücke.
2. April	Städt. Bauverwaltung	St. Gallen	Sämtliche Arbeiten u. Lieferungen für die Erweiterung des städt. Volksbades.
3. „	Städt. Tiefbauamt	Chur	Erd-, Maurer-, Zimmer-, Spengler- und Dachdeckerarbeiten für ein Zwölf-familienhaus in Samaden.
4. „	Hochbaubureau	Baden (Aargau)	Gipser-, Glaser-, Schreiner-, Schlosser- und Malerarbeiten zum Schulhaus-neubau in Oberbuchsiten (Solothurn).
5. „	der Rhätischen Bahn	Zürich	Schreiner- und Schlosserarbeiten (Gitter und Geländer) zu den Geschäfts-neubauten des Lebensmittelvereins St. Annahof.
5. „	Johann Hirt, Arch.		Spengler- und Dachdeckerarbeiten für das Kantonsspital Winterthur.
7. „	Gebr. Pfister, Arch.	Wattwil (St. Gall.)	Strassenkorrektur und Trottoiranlage in Wattwil.
8. „	Kant. Hochbauamt	Koblentz (Aargau)	Ausführung des gesamten Wegnetzes von etwa 20 km Länge, sowie der Vor-richtungen zur Wasser-Zu- und Ableitung für eine Güterregulierung.
10. „	Steinmann, Bauführer	Neuhausen (Schaffh.)	Bestuhlung von etwa 600 Sitzplätzen für den Neubau der katholischen Kirche.
15. „	Gemeindekanzlei	Solothurn	Ausführung des Unterbaues und Legung des Oberbaues zweier Sektionen der elektrischen Schmalspurbahn Solothurn-Bern.
15. „	Günter-Lang	Wattwil (St. Gall.)	Alle Arbeiten für den Neubau des Gaswerkes in Wattwil.
15. „	Baubureau	Chippis (Wallis)	Arbeiten für Wasserfassung und Stollen der Wasserkraftanlage Borgne.
15. „	der Solothurn-Bern-Bahn		
15. „	Gaswerksbauleitung		
15. „	Aluminium-Industrie A.-G.		