

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 61/62 (1913)
Heft: 21

Artikel: Die Schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1912
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-30723>

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>

Sammlungsräumen, ist zu gering bemessen. Die Anordnung des Vortragssaales im ersten Stock ist unzweckmäßig, ebenso ist die Abwartwohnung ungeeignet plaziert. Zweckmäßig ist die Oeffnung des Hofes nach Süden.

Das Aussenre des Gebäudes hat zu wenig Museumscharakter und würde nicht zu dem bestehenden Museum passen.

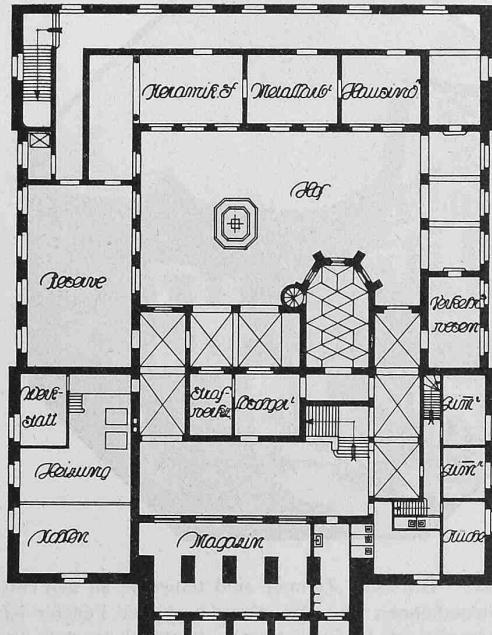
„Offener Hof.“ Sowohl im Grundriss wie im Aufriss hat der Verfasser eine der Aufgabe nicht angemessene Steigerung der Architektur gesucht, wodurch die ganze Anlage einen unbefriedigenden, den gegebenen Verhältnissen nicht entsprechenden Charakter erhält.

„Ekkehard.“ Das Projekt zeichnet sich durch eine klare und übersichtliche Grundrissanlage, sowie eine zum jetzigen Museum passende Fassadengestaltung aus. Die Beleuchtung des Vestibules ist ungenügend, aber verbesserungsfähig. Der Korridor gegen Osten sollte noch breiter sein. In vorteilhafter Weise sind die alten Zimmer durchwegs gegen den Hof disponiert. Infolge grosser Stockhöhen hat dieses Projekt den relativ grössten Kubinkinhalt.

„Schatzhaus.“ Die Oeffnung des Hofes nach Norden, gegen die Museumsstrasse hin, ist unzweckmäßig. Die Haupttreppenanlage wirkt gesucht und ist nachteilig für die Belichtung des Vestibules. Die Schwierigkeiten, die sich aus der Fensteranordnung der alten Zimmer an den Fassaden ergeben, sind nicht bewältigt.

„An stillen Wassern.“ Der Verfasser hat das Prinzip, die alten Zimmer gegen den Hof zu legen, konsequent durchgeführt. Der Hof wirkt dadurch in ungezwungener Weise malerisch. Die Anordnung dieser Zimmer in drei Stockwerken ist bemerkenswert, doch wird hierdurch die Uebersichtlichkeit beeinträchtigt. Die äussere Gestaltung kann anhand dieses Entwurfs der bestehenden Umgebung zwanglos angepasst und der Platz zwischen dem alten und dem neuen Museum architektonisch reizvoll ausgebildet werden. Bei den Fassaden, die noch etwas besser durchgebildet werden könnten, ist namentlich die Lösung der Strassenseite ungenügend. Ein beachtenswerter Gedanke ist die Terrassierung der Anlage auf der Südseite des Museums.

„Heimat.“ Unter der Beibehaltung der wesentlichen Anordnungen des Vorprojektes ist hier eine eindrucksvolle Fassade ent-



Fassaden-Wettbewerb
für ein
Historisches Museum
in
St. Gallen.

II. Preis.

Motto: „Ekkehard“.

Verfasser: Bridler & Völki,
Architekten in Winterthur.

Grundrisse
vom Keller
und
Erdgeschoss.

Masstab
1 : 600.

- | | | |
|------------|-----------------------------|----------|
| I. Preis | Motto: „An stillen Wassern“ | 2200 Fr. |
| II. Preis | Motto: „Ekkehard“ | 1800 Fr. |
| III. Preis | Motto: „Heimat“ | 600 Fr. |
| IV. Preis | Motto: „Duett“ | 400 Fr. |

Bei der Oeffnung der Kuverts ergaben sich als Verfasser der Entwürfe folgende Firmen:

- | |
|--|
| I. Preis: Herren Pfleghard & Häfeli, Architekten, Zürich und St. Gallen. |
| II. Preis: Herren Bridler & Völki, Architekten, in Winterthur. |
| III. Preis: Herr A. Froelich, Architekt, in Brugg. |
| IV. Preis: Herren von Ziegler & Balmer, Architekten, in St. Gallen. |

Sämtliche Projekte sind im Oberlichtsaale des Museums am Brühl ausgestellt und stehen dem Publikum vom 16. bis 27. April 1913 je vormittags von 10 bis 12 und nachmittags von 1 bis 3 Uhr zur Besichtigung offen.

St. Gallen, den 14. April 1913.

Das Preisgericht:

Gsell, Präsident; Brenner, Architekt; Prof. Dr. Gull; Högger, Bauinspektor; Dir. Dr. Lehmann; Mossdorf, Stadtbauam.; Wild, Nat.-Rat.

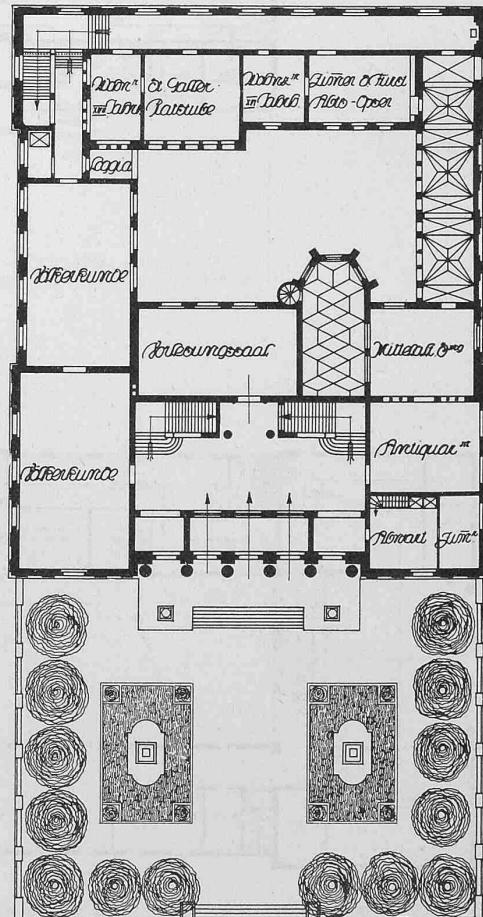
Die Schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1912.

Dem Geschäftsbericht des Schweiz. Eisenbahndepartements für das Jahr 1912 entnehmen wir in gewohnter Weise folgende, für unsere Leser besonders interessante Angaben.

Organisation und Personal. Herr O. Bolliger, Kontrollingenieur für den Brückenbau, ist infolge Rücktrittes durch Ingenieur E. Stettler ersetzt worden.

Gesetze und Verordnungen. Die aus Oberbeamten des Eisenbahndepartements und der Bundesbahnen zusammengestellte Kommission, die mit der Umarbeitung des Bundesgesetzes betreffend den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen vom 29. März 1893, sowie des schweizerischen Transportreglements beauftragt worden ist, hat im Berichtsjahe ihre Aufgabe nahezu vollendet und wird nun zur Ausarbeitung des neuen Transportreglements übergehen.

Die im letzten Jahresberichte angekündigte Botschaft über die Reorganisation des Eisenbahndepartements wurde vom Depar-



worfen und in wirkungsvoller Weise dargestellt. Dabei wurde aber die gewünschte architektonische Uebereinstimmung mit dem bestehenden Museum ausser Acht gelassen.

Auf Grund der vorstehenden Beurteilung wurden folgende Projekte von einer Prämierung ausgeschlossen: „Wie der Kern, so die Schale“; „Odysseus“; „Um 1700“; „Offener Hof“; „Schatzhaus“.

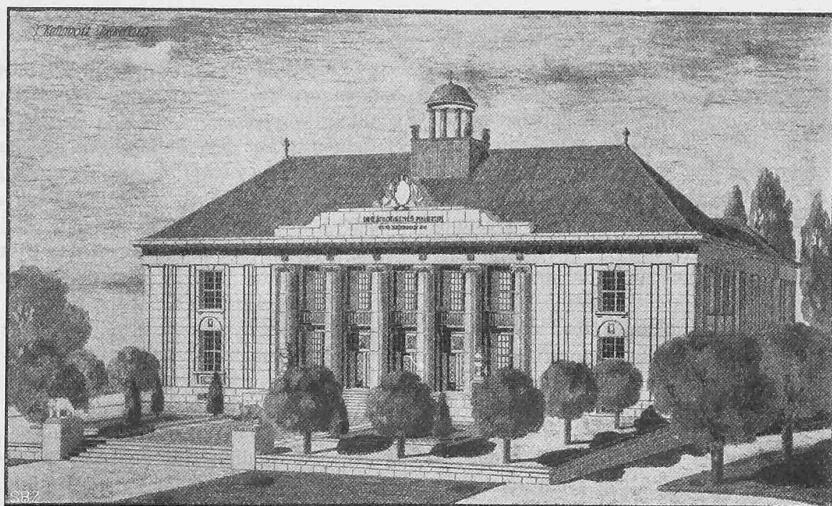
In enger Wahl verblieben noch die Projekte: „Duett“; „Ekkehard“; „An stillen Wassern“; „Heimat“, unter welche nach abermaliger einlässlicher Prüfung die ausgesetzte Prämiensumme von 5000 Fr. wie folgt verteilt wurde:

ment im Berichtjahre in verschiedenen Richtungen noch ergänzt. Dieselbe soll vorgelegt werden, sobald die allgemeine Reform der eidgenössischen Verwaltung durchgeführt sein wird.

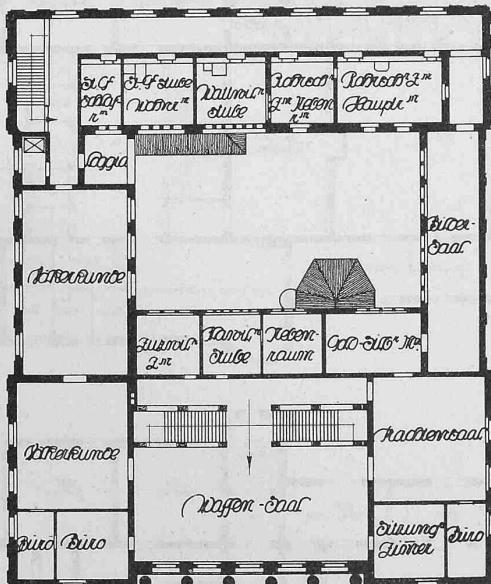
Eisenbahnrückkauf und Verwaltung der Bundesbahnen.

Rückkauf der Linie Genf-La Plaine und Erstellung der Verbindungsbahn zwischen den beiden Bahnhöfen Cornavin und Eaux-Vives. Durch Gesetz vom 22. Juni 1912, gegen welches das Referendum nicht ergriffen wurde, genehmigte der Kanton Genf den mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahngesellschaft abgeschlossenen Rückkaufsvertrag vom 4. April und 23. Mai 1912 sowie den Vertrag vom 7. Mai 1912 mit der Eidgenossenschaft betr. den Rückkauf der Linie Genf - La Plaine, den Bau und Betrieb der Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Cornavin und Eaux-Vives und die Abtretung der Eisenbahn von Eaux-Vives nach der Landesgrenze bei Annemasse. Der Verwaltungsrat der genannten Bahngesellschaft hatte den Rückkaufsvertrag mit Genf und den Vertrag vom 4. 23. Mai 1912 mit der Bundesbahnverwaltung betreffend.

fend den Durchlauf der Züge auf der Linie Genf-La Plaine und ihre Zulassung in den Bahnhof Genf-Cornavin bereits unterm 7. Juni 1912 genehmigt. Auch der Verwaltungsrat der Bundesbahnen erteilte letzterem Vertrag unterm 20. Juli seine Genehmigung. Das französische Parlament, dem dieser Vertrag ebenfalls unterbreitet werden muss, behandelte denselben aber innert der vorgesehenen



II. Preis. Motto „Ekkehard“. — Ansicht von Süden.



II. Preis. Motto „Ekkehard“. — Arch. *Bridler & Völki*.
Obergeschoß-Grundriss 1:600.

Frist (bis 25. Dezember 1912) nicht. Gemäss der ihm durch das Bundesgesetz vom 10. Juli 1912 erteilten Vollmacht genehmigte der schweiz. Bundesrat den Vertrag vom 7. Mai 1912 mit dem Kanton Genf am 24. Dezember 1912. Die Direktion der P. L. M.-Gesellschaft erklärte der Generaldirektion der Bundesbahnen mit Schreiben vom 23. Dezember 1912, dass die französische Regierung mit der vorläufigen Neuordnung der Betriebsverhältnisse im Bahnhofe Cornavin und auf der Linie Genf-La Plaine auf Grundlage des noch nicht endgültig genehmigten Mitbenützungzvertrages einverstanden sei.

Die Generaldirektion erklärte hierauf ihrerseits, dass sie mit dem 1. Januar 1913 den Betrieb der Strecke Genf-La Plaine nach Massgabe des Vertrages übernehmen werde. Die Uebernahme des Bahnhofes Genf und der Linie Genf-La Plaine durch die Bundesbahnverwaltung erfolgte hierauf ohne weiteres mit dem 1. Januar 1913.

Rückkauf des Jura Neuchâtelois. Die mit dem Staatsrat des Kantons Neuenburg seit Jahren geführten Verhandlungen über den Ankauf der Neuenburger Jurabahn kamen im Jahre 1912 zum Abschlusse. Die Abgeordneten des Bundesrates unterzeichneten am

4. November, unter Vorbehalt der Genehmigung durch die Bundesversammlung, einen Vertrag, nach dem die Bahnanlagen samt Ausrüstung gegen Zahlung einer Kaufsumme von 9 800 000 Fr. in $3\frac{1}{2}\%$ Obligationen berichtigt auf 1. Mai an den Bund übergeben und dem Netz der Bundesbahnen zugeteilt werden sollen.

Rückkauf der Töss-talbahn und der Wald-Rüti-Bahn. Der Regie-rungsrat des Kantons Zürich hat mit einer Eingabe vom 9. Mai 1912 namens der Bahn-gesellschaften, des Kan-tons und der beteiligten

Gemeinden die Verstaatlichung der Tösstalbahn und der Linie Wald-Rüti vorgeschlagen. Die Untersuchungen ergaben, dass die nach den Betriebsergebnissen berechneten Ertragswerte bedeutend unter den geforderten Kaufsummen stehen und dass eine Verständigung Schwierigkeiten bieten wird. Die Taxen und Einnahmen der Tösstalbahn sind bis jetzt durch die zum Teil kürzern Nachbarlinien stark beeinflusst worden. Es muss daher vorerst noch geprüft werden, in welcher Weise die Tarifverhältnisse und die Einnahmen nach einer Verstaatlichung gestaltet werden könnten.

Verwaltung der Bundesbahnen. An Stelle des zurückgetretenen Herrn Dr. Eigenmann, Advokat in St. Gallen, ist Herr *Walter Held*, Fürsprecher in Bern, als Mitglied des Verwaltungsrates gewählt worden. An Stelle des zum Mitglied der Generaldirektion ernannten Herrn Joseph Zingg ist als Mitglied der *Kreisdirektion V* Herrn *Louis Mürset* von Diesse (Bern), Generalsekretär der schweizerischen Bundesbahnen, in Bern, gewählt worden. Zum Präsidenten der Kreisdirektion V wurde *Theodor Siegfried* von Zofingen, bisher Vizepräsident, und zum Vizepräsidenten der genannten Kreisdirektion Herrn *Louis Mürset* ernannt

Internationale Verhältnisse. Die Vorarbeiten für die Erstellung der Entwürfe zu Staatsverträgen behufs Regelung des Zoll-, Post-, Telegraphen-, Sanitäts- und Viehseuchenpolizeidienstes im internationalen Bahnhofe Vallorbe sind beendigt. Die Uebermittlung der Vertragsentwürfe an die französische Regierung konnte jedoch nicht mehr im Berichtjahre erfolgen.

Die internationale *Simplon-Delegation* trat während des Jahres 1912 zweimal zusammen, nämlich am 23./24. April und am 8./9. Oktober. Sie befasste sich, wie gewohnt, mit den Fahrplänen und Tarifen der Simplonlinie. Sie prüfte im Sinne des Reglements auch die Jahresrechnungen über den Bau und Betrieb der Simplonstrecke. In seiner Sitzung vom 2. April 1912 hat der Bundesrat die schweizerischen Mitglieder für eine neue dreijährige Amts dauer, vom 1. April 1912 an, bestätigt. Durch Beschluss vom 6. August 1912 wählte ferner der Bundesrat als Mitglied der schweizerischen Vertretung in der Delegation Herrn *Giuseppe Cattori*, Nationalrat in Locarno, an Stelle des Herrn *Camille Decoppet*, der zum Bundesrat gewählt worden war.

Nachdem der Verwaltungsrat der S. B. B. beschlossen hatte, den zweiten *Simplontunnel* in Regie auszuführen, und in der Folge die Baugesellschaft für den Simplontunnel Brandt, Brandau & Cie. in Winterthur zum Zwecke der Beilegung der zwischen ihr und den Organen der S. B. B. entstandenen Differenzen betreffend

den Simplontunnel die Dazwischenkunft des Bundesrates angerufen hatte, ermächtigte dieser mit Beschluss vom 14. Dezember 1912 das Eisenbahndepartement, eine Einigungskonferenz einzuberufen. Diese fand im Beisein der Eisenbahndelegation des Bundesrates am 13. Januar 1913 statt. Der anlässlich dieser Konferenz von den Parteien abgeschlossene Vergleich bedarf noch der Genehmigung des Verwaltungsrates der S. B. B. Gemäss diesem Vergleiche hat die Baugesellschaft an die S. B. B. eine Summe von 834 700 Fr. zu leisten, wovon 700 000 Fr. in $3\frac{1}{2}\%$ Eisenbahnobligationen. Ausserdem hat sie den Steinbruch in Brig, das in Brig und Iselle liegende Mobiliar samt Vorräten und das Erfahrungsmaterial des Herrn Oberst Locher sel. unentgeltlich abzutreten. Der Reingewinn der Baugesellschaft, den sie bei Ausführung des ersten Simplontunnels erzielt hatte, beträgt nach ihren Angaben 1 006 000 Fr.

Gotthardvertrag. Das italienische Parlament hat den neuen Gotthardvertrag unterm 30. Juni 1912 genehmigt. Der Bundesrat hat sich im Berichtjahre neuerdings mit dem Vertrage eingehend beschäftigt und das Resultat seiner Prüfung in einem Ergänzungsbericht zur Botschaft vom 9. November 1909 der Bundesversammlung zur Kenntnis gebracht.

Ostalpenbahn. Das Eisenbahndepartement hat in der Juni-session die Vernehmlassung der Generaldirektion der S. B. B. vom 23. Mai 1912 über das im Auftrage des Kleinen Rates des Kantons Graubünden von den Herren Würmli und Blattner verfasste Gutachten über die ostschweizerische Alpenbahn den Räten zugestellt. Die Studien über die Frage der Ostalpenbahn konnten im Berichts-jahre noch nicht abgeschlossen werden.

Die internationale Kommission für die Aufstellung einer allgemeinen Begrenzungslinie für Güterwagen, die sich nach der Sitzung vom Oktober 1911 vertagt hatte, kam im Mai und Dezember des Berichtjahres neuerdings unter dem Vorsitze des technischen Direktors unseres Eisenbahndepartements zusammen. Sie hat in diesen Sitzungen ihre Arbeiten zu Ende geführt und sich ihrer Aufgabe entledigt, indem sie unterm 14. Dezember 1912 in einem Schlussprotokoll endgültige Anträge für die Abänderung und Ergänzung der Bestimmungen über die technische Einheit im Eisenbahnwesen stellte. Diese Abänderungen und Ergänzungen wollen den sogenannten „Transitwagen“ schaffen, dessen Umrisse in allen Teilen innerhalb der auf gestellten allgemeinen Begrenzungslinie bleiben und der, durch ein besonderes Zeichen als solcher Wagen kenntlich gemacht, ohne Prüfung seiner Querschnittsmasse auf alle dem internationalen Verkehr dienenden Linien übergehen kann.

Vom 23. September bis 1. Oktober wurden vom k. k. Eisenbahnministerium in Wien auf den Strecken Wien-Krems und Wien-Sigmundsherberg Versuche mit einer automatischen Vakuumgüterzugsschnellbremse vorgeführt. Die Versuche wurden auf Grund des Schlussprotokolls der internationalen Kommission vorgenommen, die im Jahre 1909 in dieser Angelegenheit in Bern getagt hat. Den Vorführungen wohnten 38 Abgeordnete aus 13 der 17 am Uebereinkommen beteiligten Staaten, sowie mehrere andere Fachmänner bei. Gemäss Art. V jenes Protokolls hatte die internationale Kommission ein Gutachten darüber abzugeben, ob die vorgeführte Bremse sich für den internationalen Verkehr eigne.

Auf Wunsch des k. k. Eisenbahnministeriums hatte das Eisenbahndepartement unseren Vertreter in der Kommission, den Direktor der technischen Abteilung unseres Eisenbahndepartements, ermächtigt, den Vorsitz bei den an die Versuche sich anknüpfenden Verhandlungen zu übernehmen.

Die Vorführungen des k. k. Eisenbahnministeriums nahmen einen sehr gelungenen Verlauf, und es gelangte die internationale Kommission zu einstimmigen Schlussnahmen. Die Niederschriften über die Verhandlungen und der Wortlaut der Beschlüsse lagen jedoch auf Ende des Berichtjahres noch nicht vor. Sobald sie eingegangen sein werden, sollen sie den an der „Technischen Einheit“ beteiligten Regierungen übermittelt werden.

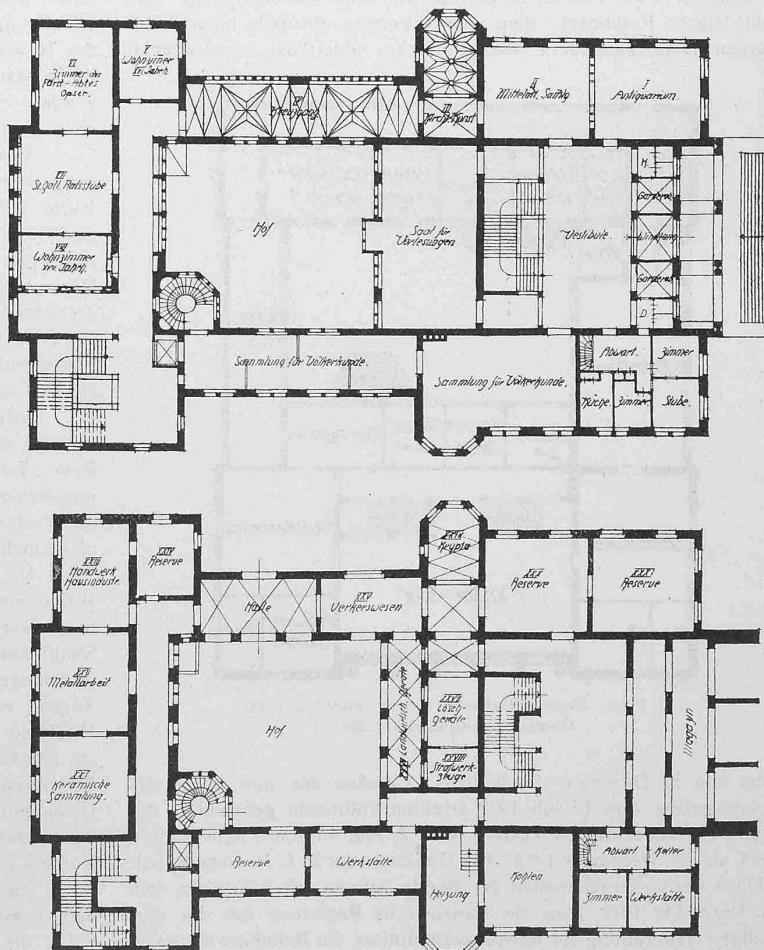
In Sachen der Abänderung der gemeinsamen Schiffahrts- und Hafenordnung für den Untersee und den Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen wurden der grossherzoglich badischen Regierung unsere Gegenvorschläge mitgeteilt.

In der Angelegenheit des schweize:isch-italienischen Ueber-einkommens betreffend die Schiffahrt auf dem Lusaner- und dem Langensee wurde durch die technische Abteilung des Eisenbahn-departements ein dritter, bedeutend erweiterter und den durch die neue schweizerische Schiffahrtsverordnung geschaffenen Verhältnissen Rechnung tragender Entwurf ausgearbeitet, der zurzeit bei den übrigen schweizerischen Beteiligten zur Prüfung und Vernehm-lassung liegt.

Auf Wunsch der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen als geschäftsführende Verwaltung der vereinigten Dampfschiffahrtsverwaltungen für den Bodensee und Rhein haben wir im Berichtjahre bei den Regierungen der übrigen Bodenseeuferstaaten die *Aufstellung einheitlicher Bestimmungen betreffend die Signalisierung der Hafenein- und -Ausfahrten* angeregt. Eine Erledigung dieser Angelegenheit ist noch nicht erfolgt.

Rechtliche Grundlagen der Eisenbahnunternehmungen.
Im Berichtszeitraum sind 26 Konzessionsgesuche eingereicht worden. Zu erledigen waren Ende 1911 noch 68 Gesuche. Von diesen 94 Gesuchen sind 12 durch Erteilung der nachgesuchten Konzession erledigt worden, während 2 zurückgezogen wurden und 17 als gegenstandslos abgeschrieben werden konnten. Ende 1912 waren somit noch 63 Konzessionsgesuche anhängig.

Drei Gesuche um Konzessionsausdehnung wurden durch Bundesbeschlüsse erledigt, während das Departement gestützt auf die in den Konzessionen enthaltene Ermächtigung, 4 solche Gesuche erledigt hat. Durch Bundesbeschlüsse sind ferner 18 Konzessionsänderungsgesuche und 3 Konzessionsübertragungsgesuche erledigt worden. Im Berichtjahr wurde vom Departement 23 Fristverlängerungsgesuchen entsprochen, wobei in 10 Fällen erklärt wurde, der Bundesrat werde von sich aus keine weitere Frist mehr gewähren.



III. Preis. Motto „Heimat“. — Grundrisse von Keller und Erdgeschoss 1:600.

Ferner wurden 10 Fristverlängerungsgesuche von der Bundesversammlung in zustimmendem Sinne erledigt und zwei von den Gesuchstellern zurückgezogen. Zehn Konzessionen sind infolge unbenützten Ablaufes der konzessionsmässigen Fristen erloschen. Die Zahl der in Kraft stehenden Konzessionen von noch nicht eröffneten Bahnen beträgt auf Ende 1912 112. Dabei sind die Linien, die zwar in einzelnen Sektionen, aber noch nicht in ihrer gesamten Länge im Betrieb stehen, mitgerechnet. Im übrigen wird auf das vom Eisenbahndepartement herausgegebene Eisenbahnverzeichnis hingewiesen, welches über diese Verhältnisse näheren Aufschluss erteilt.

Rechtliche Grundlagen anderer Transportanstalten. Von den Ende 1911 noch hängenden 12 Gesuchen von Schiffahrtsunternehmungen um Erneuerung der Konzession konnten im Berichtjahre 10 in zustimmendem Sinne erledigt werden. Die zwei letzten Konzessions-Erneuerungsgesuche, bei denen es sich um komplizierte und zum Teil provisorische Verhältnisse handelt, harren noch der Erledigung. Einem Konzessionsgesuche konnte im Berichtjahre nicht mehr entsprochen werden. Zwei interkantonalen Uebereinkommen betreffend die Schiffahrtspolizei auf dem Genfer-, Neuenburger-, Bieler- und Murtensee ist die Genehmigung erteilt worden.

vorgelegt; die Arbeiten wurden dieser Firma (nach Angaben des Vorstehers des kantonalen Baudepartements in der Kantonsratsitzung vom 19. Mai 1913) für die Pauschalsumme von 33000 Fr. übertragen und mit den Arbeiten anfangs März 1913 begonnen.

Die Brücke besteht aus einer Oeffnung von 67,5 m mit zwei 6,5 m hohen Hauptträgern in 4,0 m Abstand, gebildet aus parallelen

Gurtungen mit einfacherem Strebenzug, ohne Pfosten; sie liegt etwa 5 m über dem Thurbett; die 3,7 m breite Fahrbahn ist unten. Die obere Gurtungen sind durch Querriegel und Flacheisenwindverband mit einander verbunden; ihr Querschnitt ist aus einem Stehblech mit zwei Winkeleisen und Lamellen gebildet. Die Verstärkung bestand in Ersatzung der Längsträger für die hölzerne Fahrbahntafel, Aufnieten je einer Lamelle oben und unten an den Querträgern, Ersatzung des Windverbandes, Verstärkung des Unter-

und Obergurts, sowie einzelner Strebenanschlüsse.

Diese Arbeiten waren soweit gediehen, dass nur noch die obere Gurtungen und der obere Windverband zu verstärken bzw. zu ersetzen waren. In dieser Phase der Rekonstruktion fand der Einsturz der Brücke am 14. Mai 1913 vormittags 10⁴⁵ Uhr statt. Die Einsturzstelle wird eifrig besichtigt; am 20. Mai kamen 70 Studierende des Akademischen Ingenieurvereins an unserer Technischen Hochschule zur Einsichtnahme des seltenen Falles einer im nicht belasteten Zustand eingestürzten Brücke.

Auffallend ist das verschiedene Verhalten beider Brückenhälften beim Einsturz; die linke Hälfte, an der obere Gurtungen, Querriegel und Windverband noch in ihrem ursprünglichen Zustand waren, hat sich vom festen Auflager weg gegen die Mitte bis zur Fluss-Sohle geradlinig geneigt. Die rechte Hälfte ist vom Widerlager flussaufwärts abgestürzt; beide Hauptträger sind flussaufwärts geneigt und die obere Gurtungen stark ausgebogen, mit einigen Knickstellen. Ausser dem Endriegel über dem Widerlager, der beim Einsturz noch vorhanden war, sich aber vom einen Träger beim Einsturz gelöst hat, sind bis in Brückenzentrum die obere Querriegel weggenommen und die innere Reihe der Heftnieten der Gurtungslamelle entfernt worden. Die Trümmer dieser rechten Brückenhälfte zeigen das charakteristische Aussehen einer seitlichen Ausknickung der obere Gurtungen.

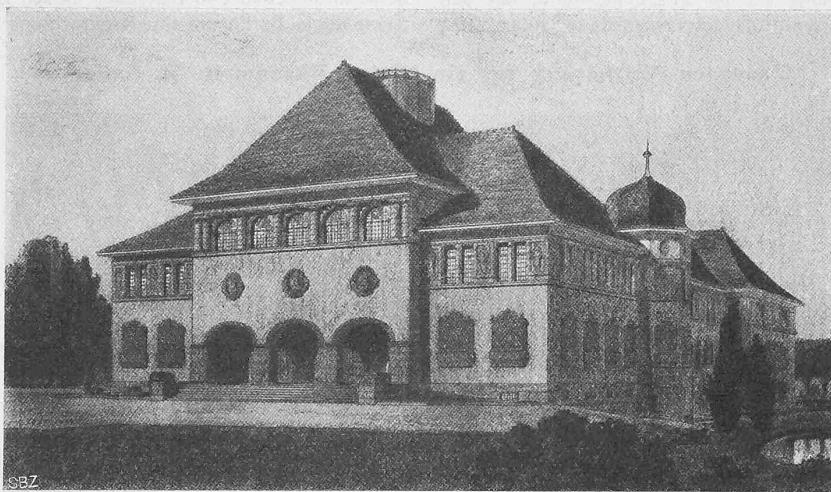
Zürich, den 21. Mai 1913.

F. S.

Ueber den Hergang des Einsturzes wird uns von anderer Seite noch berichtet, dass er ohne jegliche wahrnehmbare Anzeichen in einem Moment erfolgte, da keinerlei erschütternde Arbeiten vorgenommen wurden. Nach Aussagen der Augenzeugen senkte sich die Brücke in einer vertikalen Ebene bis sie vom rechtsseitigen, beweglichen Auflager abrollte. Nachdem sie in etwa $\frac{1}{3}$ Spannweite von jenem Ufer auf dem Flussbett aufsass, neigten sich die Hauptträger flussaufwärts. Von den sieben auf der Brücke beschäftigten Arbeitern sind nur zwei schwerer, doch nicht lebensgefährlich verletzt worden. Eine Besichtigung der Bruchstellen zeigt eine abnormale Beschaffenheit des Materials, sowie auch eine grosse Zahl von alten Bruchfugen.

Zur Feststellung der Ursachen des Einsturzes ist durch die kantonale Baudirektion im Einverständnis mit der Unternehmerfirma der Verstärkungsarbeiten eine Expertise zum ewigen Gedächtnis veranlasst worden; Experten sind die Herren Professor A. Rohn in Zürich und Brückingenieur Ed. Meister von den S. B. B. Wir hoffen später, nach Klarstellung des Falles, eingehend darüber berichten zu können.

Fassaden-Wettbewerb für ein Histor. Museum in St. Gallen.



III. Preis. Motto „Heimat“. — Arch. Alb. Froelich, Brugg. — Ansicht von Süden.

und Obergurts, sowie einzelner Strebenanschlüsse.

Diese Arbeiten waren soweit gediehen, dass nur noch die obere Gurtungen und der obere Windverband zu verstärken bzw. zu ersetzen waren. In dieser Phase der Rekonstruktion fand der Einsturz der Brücke am 14. Mai 1913 vormittags 10⁴⁵ Uhr statt. Die Einsturzstelle wird eifrig besichtigt; am 20. Mai kamen 70 Studierende des Akademischen Ingenieurvereins an unserer Tech-

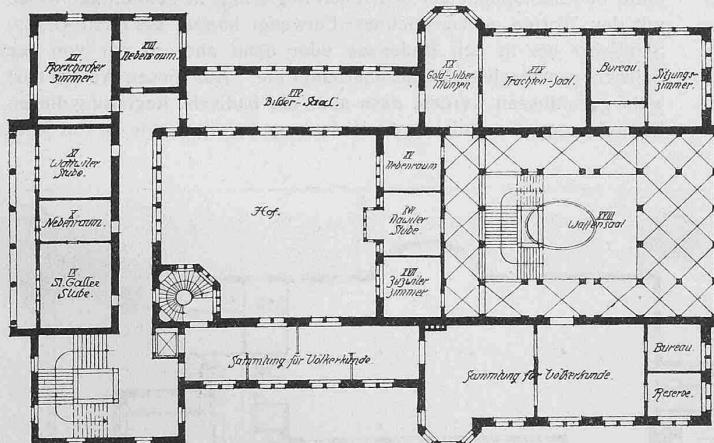
nischen Hochschule zur Einsichtnahme des seltenen Falles einer im nicht belasteten Zustand eingestürzten Brücke. Auffallend ist das verschiedene Verhalten beider Brückenhälften beim Einsturz; die linke Hälfte, an der obere Gurtungen, Querriegel und Windverband noch in ihrem ursprünglichen Zustand waren, hat sich vom festen Auflager weg gegen die Mitte bis zur Fluss-Sohle geradlinig geneigt. Die rechte Hälfte ist vom Widerlager flussaufwärts abgestürzt; beide Hauptträger sind flussaufwärts geneigt und die obere Gurtungen stark ausgebogen, mit einigen Knickstellen. Ausser dem Endriegel über dem Widerlager, der beim Einsturz noch vorhanden war, sich aber vom einen Träger beim Einsturz gelöst hat, sind bis in Brückenzentrum die obere Querriegel weggenommen und die innere Reihe der Heftnieten der Gurtungslamelle entfernt worden. Die Trümmer dieser rechten Brückenhälfte zeigen das charakteristische Aussehen einer seitlichen Ausknickung der obere Gurtungen.

Zürich, den 21. Mai 1913.

F. S.

Ueber den Hergang des Einsturzes wird uns von anderer Seite noch berichtet, dass er ohne jegliche wahrnehmbare Anzeichen in einem Moment erfolgte, da keinerlei erschütternde Arbeiten vorgenommen wurden. Nach Aussagen der Augenzeugen senkte sich die Brücke in einer vertikalen Ebene bis sie vom rechtsseitigen, beweglichen Auflager abrollte. Nachdem sie in etwa $\frac{1}{3}$ Spannweite von jenem Ufer auf dem Flussbett aufsass, neigten sich die Hauptträger flussaufwärts. Von den sieben auf der Brücke beschäftigten Arbeitern sind nur zwei schwerer, doch nicht lebensgefährlich verletzt worden. Eine Besichtigung der Bruchstellen zeigt eine abnormale Beschaffenheit des Materials, sowie auch eine grosse Zahl von alten Bruchfugen.

Zur Feststellung der Ursachen des Einsturzes ist durch die kantonale Baudirektion im Einverständnis mit der Unternehmerfirma der Verstärkungsarbeiten eine Expertise zum ewigen Gedächtnis veranlasst worden; Experten sind die Herren Professor A. Rohn in Zürich und Brückingenieur Ed. Meister von den S. B. B. Wir hoffen später, nach Klarstellung des Falles, eingehend darüber berichten zu können.



III. Preis. Grundriss vom Obergeschoss. — Massstab 1:600.

Ferner wurde eine Konzession für eine Automobilunternehmung erteilt; eine andere Konzession wurde erneuert und eine dritte abgeändert. Auf Ende 1912 war noch ein Konzessionsgesuch hängig. Zwei Automobilunternehmungen haben den Betrieb infolge Eröffnung von neuen Bahnen in der von ihnen bedienten Gegend eingestellt.

Ein Konzessionsgesuch für eine Luftseilbahn wurde abgewiesen.

(Forts. folgt.)

Miscellanea.

Einsturz der eisernen Strassenbrücke bei Gütikhausen.

Ueber die Thur führt bei Gütikhausen (Bahnstation Thalheim) eine Strassenbrücke, die 1880 erstellt wurde. Obwohl nur einem sehr mässigem Verkehr unterworfen, war die Brücke für die heutigen Lastwagen etwas leicht und zudem mit Konstruktionsmängeln behaftet. Die zürcherische kantonale Regierung hielt es daher für angezeigt, die Brücke zu verstärken. Ein Entwurf wurde von der Firma Löhle & Kern in Zürich und Kloten für die Verstärkungsarbeiten