

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

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>

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.

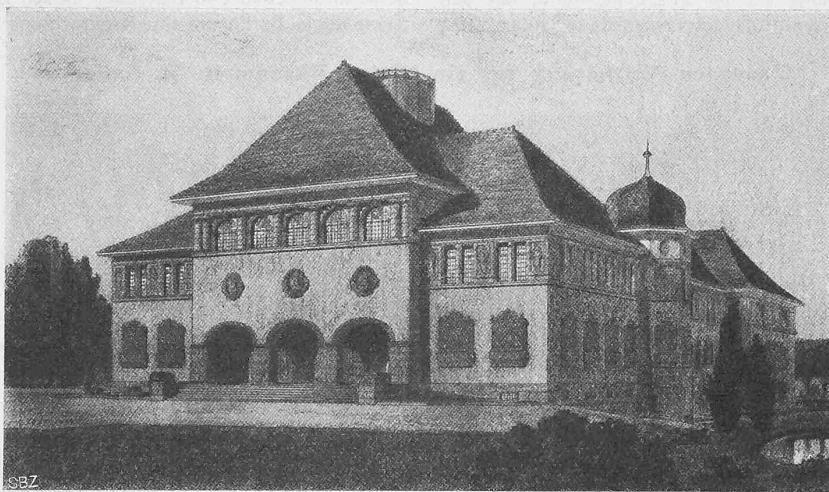
Rechtliche Grundlagen anderer Transportanstalten. Von den Ende 1911 noch hängenden 12 Gesuchen von Schiffahrtsunternehmungen um Erneuerung der Konzession konnten im Berichtsjahre 10 in zustimmendem Sinne erledigt werden. Die zwei letzten Konzessions-Erneuerungsgesuche, bei denen es sich um komplizierte und zum Teil provisorische Verhältnisse handelt, harren noch der Erledigung. Einem Konzessionsgesuche konnte im Berichtsjahre 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-

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



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

und Obergurts, sowie einzelner Strebenanschlüsse.

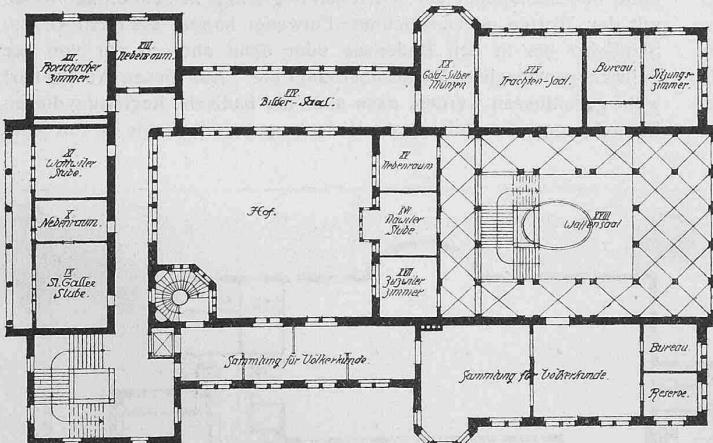
Diese Arbeiten waren soweit gediehen, dass nur noch die oberen Gurtungen und der obere Windverband zu verstärken bzw. zu ersetzen waren. In dieser Phase der Rekonstruktion fand der Einsturz der Brücke am 14. Mai 1913 vormittags 10⁴⁵ Uhr statt. Die Einsturzstelle wird eifrig besichtigt; am 20. Mai kamen 70 Studierende des Akademischen Ingenieurvereins an unserer Technischen Hochschule zur Einsichtnahme des seltenen Falles einer im nicht belasteten Zustande 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 Zustande 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 oberen 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 Brückenmitte die oberen Querriegel weggemommen und die innere Reihe der Heftnieten der Gurtungslamelle entfernt worden. Die Trümmer dieser rechten Brückenhälfte zeigen das charakteristische Aussehen einer seitlichen Ausknickung der oberen 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

Schweizerische Landesausstellung in Bern 1914. Mit Rundschreiben an die Mitglieder der Ausstellungskommission, der ständigen Komitees und der Gruppenkomitees vom 12. d. M. macht das Zentralkomitee darauf aufmerksam, wie sehr es im Interesse der Ausstellung, sowohl wie deren Besucher gelegen sei, Kongresse, Jahresversammlungen von Vereinen und ähnliche Anlässe im nächsten Jahre nach Bern einzuladen und sie dabei, wo immer möglich, schon auf die ersten Sommermonate zu verlegen. Um hierbei Rat zu erhalten und bei der Anordnung solcher Zusammenkünfte mit den Ausstellungsbehörden im gegenseitigen Interesse Fühlung zu erhalten, wurde ein besonderes Kongresskomitee geschaffen. Präsident dieses Komitees ist Ingenieur R. Winkler, Direktor der technischen Abteilung des Schweiz. Eisenbahndepartement in Bern.

Ueber die offiziellen *Publikationen* der Schweizer Landesausstellung gibt das Zentralkomitee bekannt, dass auf die Herausgabe einer eigenen periodisch erscheinenden illustrierten Ausstellungs-Zeitung verzichtet wurde. Dagegen habe der Verkehrsverein der Stadt Bern

sich anerboten, den Ausstellungsbehörden das „*Berner Fremdenblatt*“ als Publikationsorgan zur Verfügung zu stellen. Dieses wird während des Sommers 1913 den Titel führen: „*Berner Fremdenblatt und Ausstellungs-Zeitung, Organ der Schweiz. Landesausstellung in Bern 1914, des Verkehrsvereins der Stadt Bern*“ u. s. w. Die jeden Samstag erscheinende illustrierte Wochennummer wird in zwanglosen Schilderungen über den Stand der Arbeiten der Landesausstellung berichten; auch werden sämtliche das Unternehmen betreffenden offiziellen Mitteilungen in dieser Zeitung veröffentlicht. Sie kann beim offiziellen Verkehrsbureau in Bern zum Preise von 5 Fr. per Saison abonniert werden.

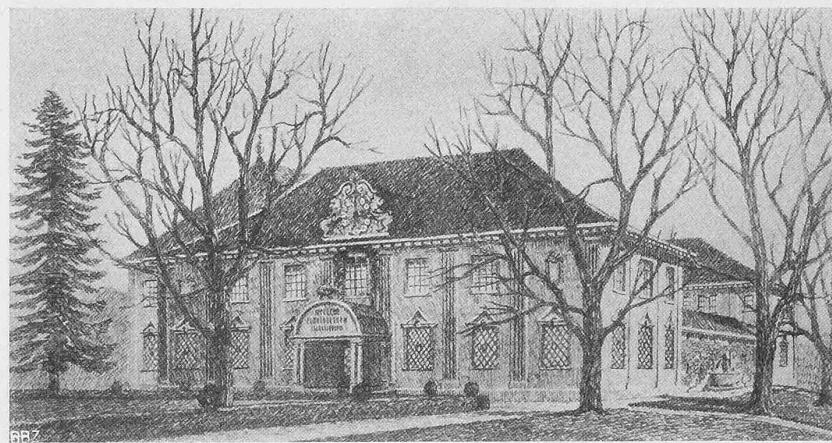
Dafür gedenkt das Zentralkomitee während der Dauer der Ausstellung eine Reihe von Monographien über die verschiedenen Gebiete unserer Volkswirtschaft durch geeignete Mitarbeiter bearbeiten zu lassen. Außerdem wird das Zentralkomitee einen „Führer der Landesausstellung“ und die Kataloge der dauernden, sowie der temporären Ausstellungen herausgeben.

Rheinschiffahrt Basel-Bodensee. Der „Nordostschweizerische Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee“ und der „Internationale Schifffahrts-Verband in Konstanz“ haben Herrn Geh. Oberbaurat Dr. Sympher in Berlin um eine Begutachtung der wirtschaftlichen Seite

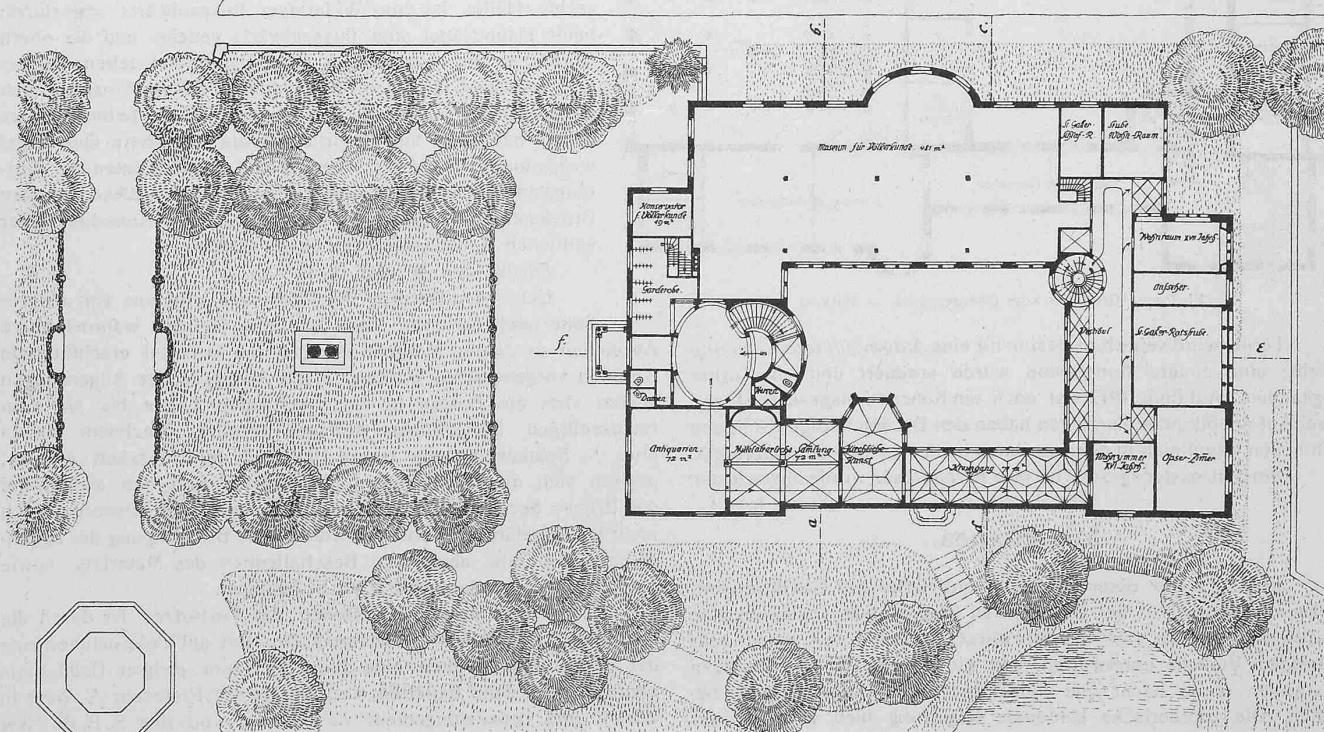
der Gross-Schiffahrts-Strasse Strassburg-Bodensee ersucht und Herr Dr. Sympher, der auf diesem Gebiete besonderes Ansehen geniesst, hat mit Zustimmung seiner Regierung die Abgabe eines solchen Gutachtens zugesagt. In den Tagen vom 5. bis 9. Mai hat er nun, geführt von den massgebenden Persönlichkeiten genannter Verbände und unter Begrüssung der bezüglichen Behörden beider Uferstaaten, die ihm bereitwillig alle gewünschten Auskünfte erteilten, einen Augen-

schein vorgenommen. Ueber den Verlauf dieser Reise ist in den Zeitungen ausführlich berichtet worden. Nach diesen Berichten hat Dr. Sympher namentlich auch auf die Notwendigkeit hingewiesen, einige am Strome zwischen Strassburg und Basel bestehende Haupthindernisse zu beseitigen. Herr Baurat Kupferschmid aus Karlsruhe hätte den Standpunkt der badischen Regierung in bestimmter Weise mit den Worten gekennzeichnet: Entweder kommt die Rhein-Gross-Schiffahrt bis in den Bodensee oder dann aber in der von der Schweiz gewünschten Weise überhaupt nie. Aus diesen Worten darf wohl geschlossen werden, dass auch die badische Regierung diesen Bestrebungen die gleich hohe Bedeutung beimisst, wie es von Seite

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



IV. Preis. Motto „Duett“. — Arch. v. Ziegler & Balmer, St. Gallen. — Von Süden.

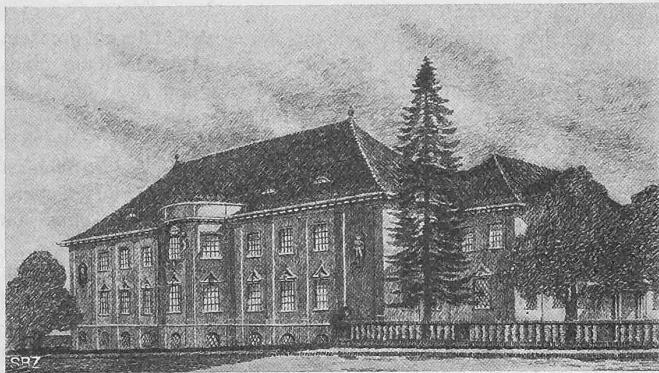


IV. Preis. „Duett“. — Erdgeschoss-Grundriss und Lageplan (oberer Rand an der Museumsstrasse). — Maßstab 1:600.

der schweizerischen Förderer der Bewegung der Fall ist, und dass letztere somit wohl auf eine kräftige Unterstützung ihrer Anstrengungen namentlich auch von Seite unseres badischen Nachbarlandes rechnen dürfen.

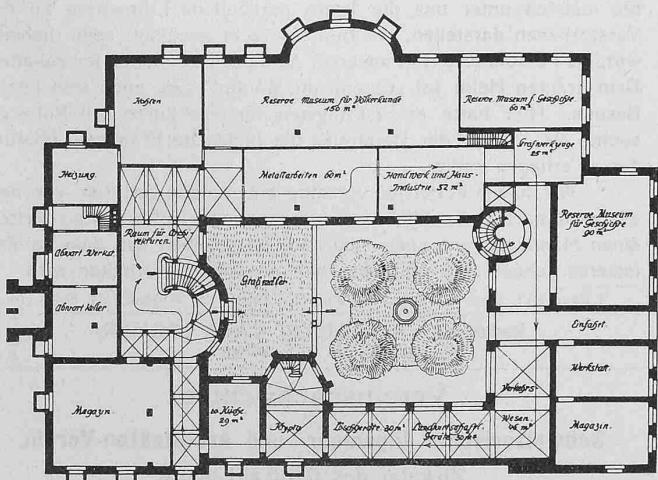
Elektrischer Bahnbetrieb auf den preussischen Staatsbahnen. Ende April dieses Jahres hat der preussische Landtag zur Vorbereitung eines elektrischen Betriebes auf der *Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahn*, worüber wir erste Projektdaten auf Seite 273 von Band LIX mitgeteilt haben, einen Kredit von 25 Millionen Mark bewilligt. Die Regierung hatte eine weitergehende Vorlage mit einem

Wettbewerb für Museums-Fassaden in St. Gallen.



IV. Preis. — Nordwestfassade an der Museumsstrasse.

Kreditbegehren von 50 Millionen Mark eingebbracht. Gemäss dem Antrage seiner Kommission hat aber der Landtag beschlossen, der elektrische Betrieb bei vorläufig nur auf den von eigentlichen Stadt- und Ringbahnenzügen befahrenen Strecken des betreffenden Netzes einzuführen. Im Gegensatz zu dem ursprünglichen Projekte wird nunmehr darauf verzichtet, den für den Bahnbetrieb erforderlichen einphasigen Wechselstrom aus privaten Kraftwerken zu beziehen, und dagegen die Erstellung eines staatlichen Kraftwerkes in Aussicht genommen. Für die Zugförderung sind teils dreiachsige, teils zweiachsige Triebgestelle vorgesehen, die je die Spitze und das Ende der Züge bilden und zum Teil als Schiebegestelle ohne Führerstand funktionieren werden. Die Züge sollen, wie das auch schon im ursprünglichen Projekte vorgesehen war, bei schwächerem Verkehr geteilt werden, wobei allenfalls kleinere Züge auch von dem zugehörigen Drehgestell geschoben werden können. Der Antrieb der Triebgestelle wird mittels Wechselstrommotoren mit Zahnradübertragung erfolgen.



IV. Preis. Motto „Duett“. — Architekten *v. Ziegler & Balmer*, St. Gallen. — Grundrisse vom Keller und I. Stock. — 1 : 600.

Die XII. Hauptversammlung des Schweiz. Geometervereins findet dieses Jahr am 8. und 9. Juni in Freiburg statt. Die Generalversammlung ist für Sonntag den 8. Juni, vormittags 11³⁰ Uhr, in den Grossratssaal zu Freiburg eingeladen. Abends 5 Uhr findet ein Orgelkonzert in der Kollegiale St. Niklaus und um 7³⁰ Uhr im Hotel du Faucon das Bankett statt. Für Montag den 9. Juni ist ein

Ausflug nach Murten mit gemeinsamem Mittagessen daselbst in Aussicht genommen. Auf der Liste der Verhandlungsgegenstände stehen Vorträge über „Die Resultate der Güterzusammenlegung in Ménieres“ und über „Le rôle des plans dans le registre foncier“, sowie Referate über die Schulfrage und das Taxationswesen.

Basler Museumsbauten. Am 15. Mai hat der Basler Grosser Rat nach einer sehr bewegten Diskussion den zweiten Alternativvorschlag der Regierung (siehe Seite 220 dieses Bandes) angenommen und für den Bau des *Neuen Kunstmuseums* mit 93 gegen 13 Stimmen endgültig die *Schützenmatte* bestimmt. Es soll zur Erlangung von Plänen für diesen Bau ein Wettbewerb ausgeschrieben werden, für welchen Zweck ein Kredit von 15000 Fr. gewährt wird.

Hinsichtlich der nunmehr für das Museum bestimmten Lokalitäten verweisen wir auf unsere Darstellung des bezüglichen Entwurfes der Architekten *Rud. Linder* und *Emil Bercher* nebst einlässlicher Begründung im Band LX, Seite 129 u. ff., der wohl für die Behörde, wie für die öffentliche Meinung der Basler Bürgerschaft bestimmd gewesen sein mag.

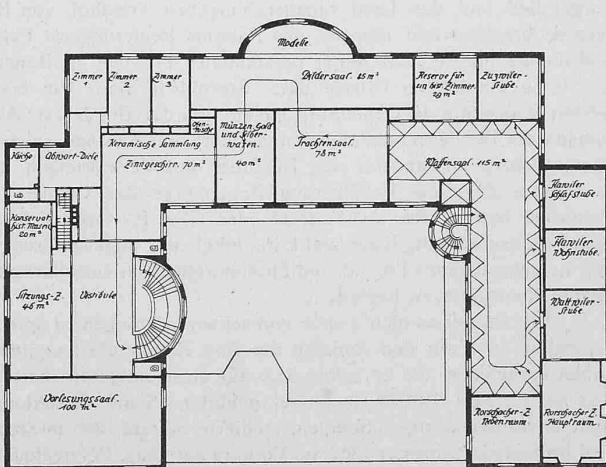
Zugleich ist mit dem zweiten Teil des erwähnten Antrages die Durchführung der Erweiterungsbauten zum bestehenden Museum nach den Plänen der Architekten *Eduard, E. B. & P. Vischer*¹⁾ im Kostenbetrag von 789 000 Fr. für die Sammlungen für Völkerkunde u. s. w. genehmigt.

Berner Alpenbahn. Wir hatten nach anscheinend offiziösen Berichten der Tagespresse auf Seite 261 dieses Bandes mitgeteilt, dass die offizielle *Eröffnungsfeier der Lötschbergbahn* auf den 30. Mai festgesetzt sei. Nunmehr verlautet nach dem „Bund“, dass die für den 1. Juni vorgesehene Betriebseröffnung um mindestens 14 Tage wird hinausgeschoben werden müssen. Ein bestimmter Beschluss sei darüber allerdings noch nicht gefasst.

Die Kommissionsfahrt, die bereits vor zwei Wochen stattgefunden hat, betraf einen mit Dampflokomotive geführten Extrazug von Bern nach Brig, den die Direktion zwei eidg. Kommissionen zur Besichtigung der Arbeiten am Simplontunnel II in Brig zur Verfügung gestellt hatte. Die Probefahrten mit den elektrischen Lokomotiven, die vor einer Woche nur auf dem Teilstück Frutigen-Blausee verkehrten, wurden seither täglich nach bestimmtem Fahrplan gegen Kandersteg und darüber hinaus ausgedehnt.

Verband Schweiz. Sekundärbahnen. Aus den Berichten über die LVII. Halbjahrkonferenz, die am 7. und 8. Mai in Aarau stattfand, erfährt man, dass die Mitgliederzahl des Verbandes durch die Aufnahme von fünf neuen Bahnverwaltungen auf 124 angestiegen ist mit zusammen 2300 km Bahnlänge.

Eine Einladung der Rhätischen Bahn wurde dankend angenommen und dementsprechend beschlossen, die nächste Herbstkonferenz in *Schuls* im Unterengadin abzuhalten.



Vom Hauenstein-Basistunnel. Die ganz ausnahmsweise günstigen Gesteinsverhältnisse, die bisher im Hauenstein-Basistunnel angetroffen wurden, werden am sprechendsten durch den Umstand beleuchtet, dass der Stollenvortrieb der Südseite am 17. Mai in 24 Stunden um 14.7 m gefördert werden konnte.

¹⁾ Band LIV, Seite 115; Band LXI, Seite 235.