Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 61/62 (1913)
Heft: 12

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: 16.12.2025

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

Vorstreckkolonne verlegt. Die Beamten wohnen in Lagern, die, sofern sie an der Bahn liegen, aus europäischem Baumaterial erstellte Baracken besitzen, über die Geleisspitze hinaus jedoch aus dem an Ort und Stelle gerade vorhandenen Baumaterial wie Lehm, Bambus, Stroh u. dergl. errichtet werden. Viele der Ingenieure leben auch während des Baues in Zelten. Sämtliche Streckenbeamten sind beritten. Ein an der jeweiligen Basis befindliches Magazin sowie eine Betriebswerkstatt, die von Zeit zu Zeit weiter vorrücken, versorgen die Strecke mit allem Material und Werkzeug. Ein aus drei Aerzten und mehreren Arztgehilfen zusammengesetztér Gesundheitsdienst dient zur Aufrechterhaltung eines im allgemeinen befriedigenden Gesundheitszustandes unter Beamten und Arbeitern und vor allem zur Einführung und Aufrechterhaltung hygienischer Lebensweise unter den Arbeitermassen. (Schluss folgt.)

Miscellanea.

Der neue Personenbahnhof der Badischen Bahn in Basel ist in der Nacht vom 13. auf den 14. September dem Betrieb übergeben worden. Gleichzeitig wurden die Anschlüsse der Basler Strassenbahn hergestellt. Der Eröffnung ist am 11. September ein feierlicher Akt vorausgegangen, an dem unter Führung des badischen Minister *Rheinboldt*, Generaldirektor Staatsrat *Roth*, Oberbaurat *Baumann*, Professor *K. Moser* und andere an der Leituug der ausgedehnten Anlagen des neuen Bahnhofes beteiligte Herren die Vertreter des schweizerischen Eisenbahndepartements, der Generaldirektion der S. B. B., der Regierung von Basel u. A., zusammen etwa 150 geladene Gäste einen Rundgang durch den prächtigen Bau unternahmen. Dabei wurde in feierlichen Ansprachen die Bedeutung des Anlasses hervorgehoben und dem Wunsche der Verkehrsanstalten beider Länder Ausdruck gegeben, zum Wohl derselben auch ferner freundnachbarlich zusammenzuarbeiten.

Wir hoffen es möglich zu machen, unsere Leser einlässlich über die Musteranlage, die der neue Bahnhof der badischen Bahn darstellt und die auch Herr Generaldirektor *Sand* von den S. B. B. als solche bezeichnet hat, zu unterrichten. Für heute entnehmen wir einem summarischen Bericht, den Ministerialdirektor *Schulz* am Bankett erstattete, folgende Zahlen:

Der alte Bahnhof, den die badische Bahnen jetzt verlassen, bedeckt eine Oberfläche von 68 *ha* = 28 % des neuen; die Länge seiner Geleise beträgt 47 *km* = 25 % der Geleise im neuen Bahnhof; er zählt 225 Weichen, auch etwa einen Viertel derer im neuen Bahnhof; endlich hat er drei Bahnsteige.

Ueber den neuen Bahnhof führte Generaldirektor *Roth* u. a. Folgendes aus:

Der gesamte *neue* badische Bahnhof besteht aus drei Teilen, dem Personenbahnhof, dem am 15. Dezember 1905 dem Verkehr übergebenen Güterbahnhof und dem Verschubbahnhof, der auch schon zum Teil in Benützung genommen worden ist. Die Gesamtanlage nimmt von den Anschlusspunkten der neuen Zufahrtsstrecken an die alten Linien gemessen eine Fläche von ungefähr 235 *ha* ein, von denen etwa 98 *ha* auf schweizerischem, 137 *ha* auf deutschem Staatsgebiet liegen. Die Länge aller Geleise der neuen Anlage einschliesslich des Güterbahnhofs beträgt etwa 191 *km*, was nahezu der Bahnentfernung Karlsruhe-Basel gleichkommt. In die Geleise sind 835 Weichen eingebaut. Um das Planum für die neue Anlage herzustellen, mussten rund 6520000 m^3 Erdmasse, meist Geröll, Kies und Sand von den höher gelegenen Teilen auf den Gemarkungen Haltingen und Weil gelöst und zur Auffüllung des tiefer liegenden Geländes bei Basel verwendet werden. Von grösseren Bauwerken mit Ausnahme der Hochbauten sind zu erwähnen: 17 Eisenbahnbrücken über Wasserläufe und Bahnstrecken, 5 Strassenbrücken über den Bahnkörper, 68 Unterführungen und Bahnsteigtunnel auf den Stationen; ausserdem zahlreiche Verlegungen von Bahnstrecken, Strassen, Wegen und Wasserläufen. Für die Gründung der Bahnsteighallen im Personenbahnhof mussten 113 Pfeiler gebaut werden. Die 5 grossen Bahnsteighallen und 4 Bahnsteigdächer des Personenbahnhofs haben eine Länge von zusammen 1790 *m*, sie überdecken 36740 m^2.

Von den Hochbauten ist vor allem das neue Aufnahmegebäude des Personenbahnhofs zu erwähnen. Es ist mit dem Fürstenbau 230 *m* lang und bis zum Dachgesims durchschnittlich 10 *m* hoch, bis zum First 16 *m*; der Turm erreicht eine Höhe von 31 *m*. Das Gebäude bedeckt eine Fläche von rund 8000 m^2.

Der Gesamtkostenvoranschlag für die neue Anlage beläuft sich auf rund 53100000 M. oder 66375000 Fr. Hiervon entfallen in runden Zahlen auf den Personenbahnhof 19620000 M., auf den Güterbahnhof 9040000 M., auf den Verschubbahnhof 19895000 M., auf die Zufahrtslinien 4545000 M. Nach dem Verwendungszweck sind auszugeben in runden Zahlen für Grunderwerb 11844000 M., für Erd-, Fels- und Böschungsarbeiten 5198000 M., für Unter- und Ueberführungen und Brücken 7130000 M., für Oberbau (Schotter, Schienen, Schwellen, Weichen) 5847000 M., für Sicherungsanlagen (Stellwerke, Signale usw.) 2288000 M., für Stationsanlagen (Aufnahmegebäude, Bahnsteige und -Tunnel, -Hallen und sonstige Ausrüstung der Stationen) 15502000 M., für Werkstätten, Fernheizung, Umformerwerke und dergleichen 1503000 M., für Provisorien und Betriebsumleitungen während des Baues 1257000 M., für Verwaltungsaufwand und Bauzinsen 2531000 M. Nach dem Ergebnis der seitherigen Abrechnungen ist bestimmt zu erwarten, dass der Voranschlag eingehalten wird.

Hauenstein-Basistunnel. *Monatsausweis August 1913.*

Tunnellänge 8135 *m*			Südseite	Nordseite	Total
Sohlenstollen:	Fortschritt im August . .	*m*	246,9	309,5	556,4
	Mittlerer Tagesfortschritt	*m*	8,8	10,3	19,1
	Länge am 31. August . .	*m*	3448,6	1682,0	5130,6
	In % der Tunnellänge . .	%	42,3	20,7	63,0
Firststollen:	Fortschritt im August . .	*m*	174,0	50,0	224,0
	Länge am 31. August . .	*m*	2894,0	890,0	3784,0
Vollausbruch:	Fortschritt im August . .	*m*	198,0	165,0	363,0
	Länge am 31. August . .	*m*	2560,0	407,0	2967,0
Mauerwerk:	Widerlager-Länge am 31. Aug.	*m*	2454,0	320,0	2774,0
	Gewölbe-Länge am 31. August	*m*	2306,0	251,0	2557,0
Wassermenge am Portal		*l/sek*	76,0	3,0	—
Gesteinstemperatur vor Ort		°C	22,2	11,8	—
Lufttemperatur vor Ort		°C	25,0	17,0	—
Mittlerer Schichten-Aufwand im Tag:					
	Im Tunnel		890	554	1444
	Ausserhalb des Tunnels		246	106	352
	Auf offener Strecke		—	316	316
	Im Ganzen		1136	976	2112

Südseite. Beim Vortrieb standen zwei bis drei und im Ganzen 40 Bohrhämmer im Betrieb. Der Richtstollen durchfuhr 120 *m* der Anhydritgruppe und 128 *m* des obern Miocaen. Bei Km. 3321 liegt der Uebergang vom Kettenjura in den Tafeljura, aufgeschürfte, tiefliegende Materialien wurden an dieser Stelle nicht angetroffen. Die Schichten fallen mit 12° bis 16° südöstlich ein. Das Gebirge war standfest und trocken.

Nordseite. Am Vortrieb wurden mit zwei Bohrhämmern gearbeitet; im ganzen standen deren zwanzig in Verwendung. Der Stollen lag andauernd im Bajocien, dessen Schichten mit 3° bis 6° südlich einfallen. Das Gebirge war standfest und trocken.

Gotthardbahn. In den „Basler Nachrichten" ist folgende Einsendung zu lesen: „Die *Neue Gotthardvereinigung* hat bekanntlich ein Programm ausgiebiger technischer Verbesserungen des Gotthardnetzes und verschiedener daran anschliessender Linien aufgestellt. Man hat sich dabei nicht verhehlt, dass daraus den Bundesbahnen bedeutende finanzielle Lasten erwachsen werden und die Frage der Aufbringung der erforderlichen Mittel einstweilen noch eine ungelöste ist. Wenn schon die Elektrifizierung der Gotthardbahn, die ja auch, abgesehen von den Bestrebungen der Neuen Gotthardvereinigung, als beschlossene Sache gelten kann, über 60 Millionen verschlingen wird, so kommen dazu noch ungezählte Millionen für die Verbesserung der Ceneri-Rampen, die Doppelspur Brunnen-Flüelen, die Verbesserung der Rothenburger Rampe, die direkte Verbindung Luzern-Altdorf durch eine linksufrige Vierwaldstätterseebahn, die Elektrifizierung u. Normalisierung der Brünigbahn, die Doppelspur Schaffhausen-Zürich-Goldau, die Randenbahn usw.

Angesichts dieser schönen Liste grossartiger Verbesserungen des Gotthardweges ist es vielleicht von Interesse, eines wohl nur noch der ältern Garde von Gotthard-Ingenieuren erinnerlichen Vorschlags zu gedenken, der zur Zeit der Inangriffnahme des grossen Tunnels aufgetaucht war und der darauf abzielte, den Schwierigkeiten der Zufahrtslinien auf radikale Weise aus dem Wege zu gehen. Es war der Vorschlag eines *Gotthard-Basistunnels* zwischen Amsteg und Bodio. Die Gotthardbahn wäre durch diese Lösung

fast zu einer reinen Talbahn geworden, die die Höhe von 500 *m* ü. M. nicht überschritten hätte. Der nördliche Eingang dieses 45 *km* langen Tunnels hätte bei Amsteg in der Sohle des Reusstales, der südliche zwischen den Stationen Giornico und Bodio gelegen. Damals hatte man guten Grund, die Ausführbarkeit eines derartigen Werkes zu bezweifeln. Heute aber würde ein solcher Vorschlag wohl ernstlich in Betracht gezogen werden können.

Wie wäre es, wenn die Neue Gotthardvereinigung ihn auch noch auf ihren Wagen lüde?" —

Ueber „Diebstahl von elektrischem Strom in den Hotels" sendet eine Firma, die sogenannte elektrische Reiseartikel herstellt, eine interessante Berechnung über die Beträge, um die es sich bei diesem Hoteldiebstahl handeln kann. Unter der Annahme, dass ein Hotel als Grossabnehmer von elektrischem Strom nicht mehr wie 30 Pfg. pro Kilo-Watt bezahlt, stellt sich der Verbrauch bei:

1. Brennscherenwärmer, Dauer der Benutzung 10 Minuten . . . . auf 0,6 Pfg.
2. Reise-Bügeleisen, Dauer der Benutzung 10 Minuten . . . . . auf 1,0 Pfg.
3. kleiner Reisekocher, Dauer bis zum Kochen des Wassers 5 Minuten auf 0,6 Pfg.
4. grosser Reisekocher, Dauer bis zum Kochen des Wassers 8 Minuten auf 1,6 Pfg.

Bei den Verbrauchsziffern ist die Zeit, die zum Anwärmen der Apparate dient, miteingerechnet. Der Einsender meint, dass der Schaden des Hoteliers bei dieser Entnahme von elektrischem Strom ein geringer sei, der durch eine Sondergebühr von 10 bis 20 Pfg. täglich gedeckt werden würde. Das Hotel brauche also nur bekannt zu geben, dass bei Entnahme von elektrischem Strom zu andern als Beleuchtungszwecken eine solche Gebühr in Anrechnung komme. Von anderer Seite wird berichtet, dass verschiedene Hotels die Entnahme von Strom ohne weiteres gestatten, weil es sich dabei nicht um anrechnungsfähige Beträge handelte.

Murgkraftwerk. Die Bauinspektion für das Murgwerk in Forbach schreibt mit Termin zum 4. Oktober d. J. die Arbeiten zum 5,8 *km* langen Murgstollen, dessen drei Querstollen (Fenster) zu Anfang dieses Jahres durch Ph. Holzmann & Cº in Frankfurt in Angriff genommen wurden, zur Vergebung aus. Ueber das Werk haben wir auf Seite 163 letzten Bandes generell berichtet.

Die protestantische Kirche in Saignelégier ist am 7. September eingeweiht worden. Sie wurde durch Architekt *E. Yonner* in Neuenburg erbaut, dessen Entwurf am Wettbewerb im Frühjahr 1911 (siehe Band LVII, Seite 135) mit einem zweiten Preise ausgezeichnet worden war.

Strassenbahnen im Kanton Zug. Auf den den ganzen Kanton Zug bedienenden neuen elektrischen Strassenbahnen ist am 9. September der Verkehr eröffnet worden.

Konkurrenzen.

Bebauungsplan der Einwohnergemeinde Interlaken (Seite 82 und 139 laufenden Bandes). Die ausschreibende Behörde hat in verdankenswerter Weise unsern in vorletzter Nummer geäusserten Wünschen um Klarstellung einiger Programmpunkte und etwelche Verminderung der Anforderungen entsprochen, wie aus nachfolgender Zuschrift an uns hervorgeht:

„Veranlasst durch die Bemerkungen in der Schweizerischen Bauzeitung No. 10, Seite 139 vom 6. September 1913 betreffend Wettbewerb für einen Bebauungsplan der Gemeinde Interlaken lassen wir noch die nachstehenden Erläuterungen folgen:

1. Das Bebauungsgebiet hat sich östlich bis zur Bahnlinie zu erstrecken.
2. Wo bereits Baulinien bestehen, sind diese sowohl im Uebersichtsplan wie auch in den Detailplänen angegeben. Da die Baulinien wie eingangs der „Erläuterungen" zum Programm angegeben, den heutigen Anforderungen nicht mehr entsprechen, dürfen und sollen sie, wo es möglich und angezeigt ist, abgeändert werden. Die Bestimmung solcher Abänderungen ist Aufgabe der Projektverfasser. Wenn also die Verfasser statt der vorgesehenen Ecklösung Jungfraustrasse-Höhestrasse eine andere, vielleicht billigere Lösung finden, so kann diese ebenfalls vorgeschlagen werden.
3. Die Partien, für welche nur Pläne im Masstabe 1:500 bestehen, können in der Bearbeitung ebenfalls in diesem Masstabe gehalten werden und es sind die Detailpläne in die gelieferten Unterlagen einzuzeichnen.
4. Die Vorschläge und Kostenberechnungen für Ausführung eines zweckentsprechenden Strassenbelages sind im Programm nur als wünschenswert bezeichnet. Das Fehlen derartiger Angaben würde also nicht als Nichterfüllung der Programmbestimmungen angesehen werden.
5. Es wird noch weiter beigefügt, dass die Programmbestimmung betr. Tramlinien so aufzufassen ist, dass ein Tram als Verbindung beider Bahnhöfe und ein solcher Westbahnhof—Heimwehfluh vorzusehen ist, wobei *nur die Höhestrasse* vermieden werden soll.

Interlaken, 13. September 1913. *Der Gemeinderat.*"

Wir unserseits wollen nicht versäumen, bei dem Anlass die Fachleute auf diese namentlich auch vom architektonischen Standpunkt aus interessante Arbeit nochmals aufmerksam zu machen. Eingabetermin ist der 29. November d. J. (weiteres siehe Seite 82).

Die Redaktion.

Katholische Kirche in Saignelégier (Band LXI, Seite 262). Das Preisgericht, dem als Fachleute die Architekten *F. Broillet* in Freiburg, *O. Balthasar* in Luzern und *A. Rimli* in Frauenfeld angehörten, hat unter 17 eingereichten Entwürfen fünf (!) mit Preisen ausgezeichnet und sein Urteil am 2. d. M. wie folgt bekanntgegeben:

I. Preis (1400 Fr.) Motto: „La Tour, prends garde!" Verfasser *Bosset & Bueche,* Architekten in St. Imier.

II. Preis (900 Fr.) Motto: „Fiat voluntas tua." Verfasser *Jos. Kaufmann-Gremaud,* Architekt in Zürich.

III. Preis (700 Fr.) Motto: „Amen." Verfasser *François Ceppi,* Architekt in Delémont.

IV. Preise ex æquo (je 250 Fr.) Motto: „Grande place de l'église." Verfasser *Max Peter,* Architekt, Zürich, und Motto: „Paix." Verfasser *Könitzer & Schmid,* Architekten in Delémont.

Sämtliche Entwürfe waren im Schulhaus Saignelégier bis zum 7. d. M., sowie am darauffolgenden Sonntag öffentlich ausgestellt.

Kantonalbankfiliale in Biel. Von Seiten eines der Herren Preisrichter werden wir um Aufnahme folgender Berichtigung ersucht:

„Die Schlussfolgerung über das Ergebnis der Konkurrenz widerspricht dem Bericht des Preisgerichts insofern, als das im I. Rang prämiierte Projekt Motto „Laube-Pavian" *Variante* durchaus die Möglichkeit der Schalterhallen-Anlage mit genügendem Seitenlicht, unter Einhaltung der Programmbestimmungen, ergeben hat. Das Hauptprojekt „Laube-Pavian" war aus der Konkurrenz als programmwidrig ausgeschieden."

Wir geben zu, dass wir uns in dem beanstandeten Schlussatz auf Seite 148 letzter Nummer, ohne besondere Absicht, etwas zu kategorisch ausgedrückt haben; wir hätten sagen sollen, dass die seitliche Schalterhallen-Beleuchtung nicht „nur", sondern *am besten* im programmwidrigen Hauptprojekt der Architekten Joss & Klauser erreicht worden ist, was in dieser Weise eben nur durch die bewusste Programmwidrigkeit zu erreichen war. *Die Redaktion.*

Bundesgerichtsgebäude in Lausanne (Band LXI, Seite 149, Band LXII, Seite 55 und 110 und 154). Unsere Mitteilung in letzter Nummer können wir noch durch die Summen der annähernden Kostenvoranschläge ergänzen, die auf Grund des programmgemässen Maximaleinheitspreises von 40 Fr. für den Kubikmeter umbauten Raumes von den Verfassern der fünf preisgekrönten Entwürfe angegeben werden wie folgt:

I. Preis	Entwurf „Quo vadis"	Fr. 3222000
II. Preis	Entwurf „Forum supremum"	Fr. 2400000
III. Preis	Entwurf „Juro"	Fr. 3314000
IV. Preis	Entwurf „Plaidoyer"	Fr. 2200000
V. Preis	Entwurf „Diane"	Fr. 3900000

Literatur.

Theorie des architektonischen Entwerfens. Von *Friedr. Ostendorf,* Professor an der Grossh. Technischen Hochschule in Karlsruhe. Band I. Einführung. Mit 137 Textabbildungen. Berlin 1913, Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geh. M. 5,20, geb. 6 M.

Ostendorf gibt in seinem neuen Buch nichts Geringeres als eine klare Auseinandersetzung über die Grundlagen alles architektonischen Schaffens. Keine formalen Systeme, auch keine Töne über Materialgerechtigkeit und Bodenständigkeit, sondern Entwicklung der architektonischen Gesetze an Hand bestimmter Aufgaben. Ostendorf legt wenig Wert auf die Formgebung, sie ist ihm fast nur ein Zufälliges, ein Kleid um das Eigentliche: Die Gestaltung