

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 61/62 (1913)
Heft: 17

Artikel: XIV. Konferenz der schweizerischen beamteten Kulturingenieure
Autor: L.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-30803>

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: 21.02.2026

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

XIV. Konferenz der schweizerischen beamteten Kulturingenieure.

An der vom 2. bis 5. Oktober d. J. im Kanton Zürich tagenden Jahresversammlung der schweizerischen beamteten Kulturingenieure nahmen teil die Herren: Abteilungs-Chef Weidmann für Bodenverbesserungen vom schweiz. Landwirtschaftsdepartement, Regierungsrat Nägeli, Vertreter des Kantons Zürich, Professor C. Zwicky für die Eidg. Technische Hochschule, die Kulturingenieure der Kantone Zürich, Bern, Uri, Glarus, Aargau, St. Gallen, Thurgau, Appenzell A.-Rh., Graubünden, Freiburg, Waadt, Wallis und Tessin.

Die beiden ersten Tage waren ausschliesslich Besichtigungen von bereits ausgeführten oder in der Ausführung begriffenen Meliorationsprojekten gewidmet. In Neerach-Höri-Ried bekamen die Teilnehmer eine reine Ueberstauung eines Streuegebietes von 107 ha zu Gesicht, die in den Jahren 1890 bis 1893 zur Ausführung gekommen ist. Auf der Weiterfahrt nach Neerach zeigte der Exkursionsleiter, Kulturingenieur Girsberger, die jüngst ausgeführte Ueberstauung im Neeracherried.

In Rafz war Gelegenheit geboten, von drei ausgeführten Rebstrassen Einsicht zu nehmen. Allgemein wurde anerkannt, dass die Unterstützung der Rebweganlagen sehr gerechtfertigt ist. Mit dem Besuche des Rheinfallen fand der erste Tag seinen Abschluss.

Mit grossem Interesse wurde am zweiten Tage der ganze Vormittag der Besichtigung des grossen Güterzusammenlegungsprojekts im Oerlikoner Ried gewidmet. Ein treffliches Beispiel von der guten Wirkung der Zusammenlegung, verbunden mit Drainageentwässerung und Furchenbewässerung, legte Herr Grossmann dar, der uns an seinem Boden zeigte, was nach der Durchführung des Projektes erzielt werden kann. Im Laufe der letzten drei Jahre hat er fast wertlosen Boden, wo der m^2 um 12 Cts. geschätzt war in richtiges ertragreiches Gemüseland umgewandelt, was allerdings nur mit einem grossen Aufwand von Mühe und Arbeit möglich gewesen ist. Damit aber hat er für die Interessenten den Weg gewiesen, wie sie die Erträge des Gebietes erheblich steigern können.

Bei der Besichtigung des Meliorationsgebietes im Oberried in Dübendorf war Gelegenheit geboten, eine weitgreifende natürliche Entwässerung durch die Erstellung von genügend tiefen Kanälen zu beobachten, da der Untergrund aus reinen Kiesschichten aufgebaut ist. Grosses Interesse erweckten nebenbei auf dem Dübendorfer Flugfeld die einzelnen Aeroplane, wie Rumplertaube, Bleriot, ein Dreidecker usw., die alle noch im Bau begriffen waren.

Auf dem Rückwege nach Zürich wurde sodann noch von dem 161 ha grossen Meliorationsgebiet Schwämendingen-Dübendorf Einsicht genommen. Durch Kanalisationen, Güterzusammenlegung, Drainage und Urbanisierungen wird eine Umwandlung von bisher äusserst extensiv genutztem Boden in gutes Kulturland in wenigen Jahren möglich sein.

Unter dem Vorsitz von Kulturingenieur Renfer fand hierauf die offizielle Konferenz in Zürich statt.

In klaren Zügen bot Kulturingenieur Girsberger einen historischen Rückblick über das Meliorationswesen im Kanton Zürich. Er machte darin besonders auf das Gesetz betreffend die Förderung der Landwirtschaft vom 24. September 1911 aufmerksam. In der anschliessenden Diskussion führte die neu eingeführte Methode der Subventionierung von Güterzusammenlegungen durch das schweiz. Landwirtschaftsdepartement zu lebhaften Auseinandersetzungen.

Als zweiter Referent behandelte Professor Zwicky das in neuerer Zeit für eine Reihe von Kantonen sehr wichtige Thema der Drahtseilriesenanlagen vom theoretischen Standpunkte aus. Sehr gerne hat man vom Referenten vernommen, dass er demnächst in ausführlicher Weise diesen Vortrag publizieren werde.

Nach kurzen Erörterungen über die Schweiz. Landesausstellung in Bern im Jahre 1914 wurde beschlossen, die nächstjährige Konferenz anlässlich der Ausstellung und nur für zwei Tage in Bern abzuhalten.

Die Regierung des Kantons Zürich bot den Teilnehmern im Waldhaus Dolder ein Bankett, an dem Herr Regierungsrat Nägeli den offiziellen Willkommensgruss darbrachte.

Die Teilnehmer der XIV. Konferenz der schweizerischen beamteten Kulturingenieure waren alle hoch erfreut von den sehr lehrreichen Besichtigungen und Anregungen, die sie der vorzüglichen Führung von Kulturingenieur Girsberger und seinem Adjunkten erhalten haben und äusserten ihrem lebhaften Dank für den liebenswürdigen Empfang von Seiten des Kantons und der Korporationen. L.

Miscellanea.

Aufzugsmotor für Einphasenbetrieb nach System Oerlikon. Im Anschluss an unsere Erwähnung des Einphasenmotors System „Prox“ der Siemens-Schuckertwerke auf Seite 209 laufenden Bandes können wir jetzt unsern Lesern mitteilen, dass nunmehr auch die Maschinenfabrik Oerlikon mit einem Einphasen-Spezialmotor für Aufzugsbetrieb hervorgetreten ist. Dieser neue Aufzugsmotor verwirklicht den sehr wesentlichen Vorteil, dass die Schaltung des Motors zwischen Anlauf und Lauf nicht geändert zu werden braucht und doch der Motor einerseits mit sehr kräftigem Drehmoment an geht und anderseits seine Geschwindigkeit bei Lauf unabhängig von der Belastung, ohne Rücksicht auf die synchrone Drehzahl, gewählt werden kann. Der neue Aufzugsmotor ist als Ausführungsform eines Einphasen-Kommutatormotors anzusprechen; sein rotierender Teil stimmt im Aufbau mit einem Gleichstromanker völlig überein, während die Statorwicklung eine besondere Ausführung gefunden hat. Auf dem Kommutator schleifen zwei Bürstensysteme, von denen das eine kurzgeschlossen, das andere entweder direkt oder unter Zwischenschaltung eines Transformators an einem Teil der Statorwicklung angeschlossen ist. Zum Anlassen und Reversieren des Motors ist lediglich ein normaler zweipoliger oder dreipoliger Umschalter zu verwenden, je nachdem die Unterbrechung in einer oder in beiden Zuleitungen stattfinden soll. Wird ein besonders kräftiges Anlaufmoment gewünscht, das den meist genügenden zweifachen bis zweieinhalbmaligen Betrag des normalen Drehmomentes übertrifft, so kann dieser Forderung durch Zwischenschaltung einer einfachen billigen Drosselspule in den Hülfsstromkreis der Armatur entsprochen werden. Die Motoren besitzen eine vorzügliche Kommutierung und laufen mit einem Leistungsfaktor in der Gegend von 1 bei Umdrehungszahlen in der Gegend des synchronen Ganges, bezw. mit Leistungsfaktoren zwischen 0,9 und 0,8 bei stärkerer Abweichung vom Synchronismus. In den Fällen, wo eine Nebenschlusscharakteristik den Anforderungen der Drehzahlregelung nicht entspricht, kann die Tourenzahl in einem bestimmten Verhältnis mittels eines Regulierschalters stufenweise geregelt werden. Für die meist vierpolig ausgeführten Motoren sind für Leistungen von 0,5 bis 15 PS bei Tourenzahlen von normal 800 bis 1500 Uml/min acht Typen von 42 bis 400 kg Gewicht geschaffen worden.

Rheinbrücke der Basler Verbindungsbahn. Der neue Badische Bahnhof in Basel, von dem wir kürzlich (auf Seite 166 lfd. Bandes) berichtet haben, ist ein Hochbahnhof, dessen Planum etwa 3 bis 4 m über dem Gelände liegt. Infolgedessen hat die Verbindungsbahn von der Rheinbrücke bis zum Badischen Bahnhof auf ungefähr 300 m Länge eine Steigung von rund 3,5 m zu überwinden, während sie vom Zentralbahnhof auf einer Rampe von etwa 8% sich zum Rhein senkt. Eine Hebung dieser Rheinbrücke um 2 bis 3 m, deren Kosten auf gegen 200000 Fr. geschätzt werden, würde somit die Gefällsverhältnisse der Verbindungsbahn wesentlich verbessern und durch Ersparnisse im Betrieb dürften die Kosten zum grossen Teil eingespart werden. Noch ein weiterer Umstand spricht für Hebung dieser Brücke: von allen Basler Rheinbrücken hat sie mit etwa 6,8 m (bei 2 m über B.-P.-Wasserstand) die geringste lichte Durchfahrtshöhe. Da nun die S. B. B. östlich von Basel bei Birsfelden eine grosse Hafenanlage in Verbindung mit dem stark zu erweiternden Güterbahnhof Muttenz planen, wäre es auch im Interesse einer kommenden Rheinschiffahrt gelegen, wenn die Brücke der Verbindungsbahn gehoben würde. Dazu bietet sich jetzt die Gelegenheit, da die S. B. B. im Begriff sind, mit einem Aufwand von 1,2 Millionen Fr. das durch den gesteigerten Verkehr notwendig werdende II. Geleise der Verbindungsbahn zu bauen. Dem Vernehmen nach befindet sich die Angelegenheit noch im Studium. Wir erwähnen sie, gestützt auf einen Artikel der „Basler Nachrichten“ vom 25. September d. J., heute schon, weil unsere Leser auf Seite 227 dieser Nummer einen Uebersichtsplan von Basel vor sich haben, auf dem der Badische Bahnhof, die Verbindungsbahn, Birsfelden u. s. w. ersichtlich sind. Wir werden, wie gesagt, auf die interessanten Basler Eisenbahn-Verhältnisse zu gelegener Zeit zurückkommen.

Schmalspurbahn Ulrichen-Airolo. Mit Botschaft vom 3. Oktober d. J. beantragt der Bundesrat einem durch die Ingenieure A. Beyeler und H. H. Peter vertretenen Initiativkomitee die Konzession zu erteilen für eine die Kantone Wallis und Tessin direkt verbindende Schmalspurbahn (teilweise mit Zahnstange), die von der