

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 63/64 (1914)
Heft: 25

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: 09.02.2026

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

Mit *Bruchsteinmauerwerk* sind auf Anregung von Ingenieur S. Berg Vorversuche an Körpern von $30 \times 30 \times 90$ cm ausgeführt worden, welche nun eine wesentliche Ausdehnung erfahren werden dank der Mitwirkung der Generaldirektion der S. B. B. und einiger Bundesverwaltungen. Diese Versuche sind im Gang; die in der Eidg. Materialprüfungsanstalt von speziellen Maurern aus der Praxis ausgeführten Probekörper von $40 \times 40 \times 130$ cm wurden von den Teilnehmern an der Sitzung einer Besichtigung unterworfen. Erst nach Ausführung dieser Versuche lassen sich aus dem gesamten wertvollen Material Schlussfolgerungen ziehen.

Wir möchten diese Gelegenheit nicht vorbeigehen lassen, ohne an dieser Stelle Herrn Prof. Schüle im Namen der vielen Gäste, welche die Sitzungen der Schweiz. Mitglieder des I. V. d. M. P. d. T. immer mit grossem Interesse besuchen, bestens zu danken.

Dr. A. M.

Miscellanea.

Chur-Arosa-Bahn. Am 11. Dezember fand die festliche Einweihung und am 12. Dezember die Betriebseröffnung der elektrischen Schmalspurbahn Chur-Arosa statt. Wir haben in Band LX, Seite 263, die wesentlichen technischen Daten über Lage und Längenprofil der Linie mitgeteilt und in Band LXII, Seite 281 u. ff. unter Beigabe zahlreicher Abbildungen über den Bau der Bahn und der vielen Kunstbauten, namentlich auch des Langwieser Viaduktes, einen vorläufigen Bericht des bauleitenden Ingenieurs, Herrn G. Bener, veröffentlicht. Ein Schlussbericht über die Baugeschichte der Bahn, die manches besonders Interessante bietet, ist uns ebenfalls freundlich zugesagt, auf den wir heute schon unsere Leser verweisen wollen.

Eine vorläufige Schlussrechnung wurde von der Gesellschaft vorgelegt einlässlich der vom Grossen Rat am 26. November d. J. behandelten Nachfinanzierung des Unternehmens, das zum grössten Teil infolge eingetretener Bauschwierigkeiten, rund 1100000 Fr. über den Voranschlag von 7618500 Fr. erfordert hat.

Nach dem „Freien Rätier“ weist diese Aufstellung auf:

Kosten für:	Voranschlag	Ergebnis
Organisation und Verwaltung	Fr. 385000	Fr. 386860
Verzinsung des Baukapitals	„ 350500	„ 350599
Expropriation (Bahnhof Arosa)	„ 170000	„ 315945
Unterbau	„ 479386	„ 5674830
Oberbau	„ 620000	„ 636636
Hochbau und Mech. Stat. Einrichtungen	„ 350000	„ 406121
Telephon usw.	„ 56609	„ 57393
Rollmaterial	„ 481905	„ 487600
Elektrische Leitung	„ 325000	„ 289700
Mobiliar und Gerätschaften	„ 59099	„ 58834
Unvorhergesehenes	„ 27000	„ 8000

Zusammen Fr. 7618499 Fr. 8672518

Flammenlose Kesselheizung. Ueber die von Prof. Bone in Leeds mit flammenloser Oberflächenverbrennung unternommenen Versuche konnten wir seinerzeit in Band LX, S. 178, einiges berichten. Entsprechende Versuche sind anfangs dieses Jahres an einem gleich grossen, von der Firma Krupp gebauten Kessel wiederholt worden und haben bei Verwendung von Koksofengas von 4000 cal Heizwert eine durchschnittliche Dampferzeugung von 60 kg/h auf 1 m² Heizfläche, bei einem Gesamtwirkungsgrad von rund 89% ergeben. Obgleich diese Zahlen weit hinter den bisher erzielten zurückbleiben, so würden sie dennoch gegenüber den Leistungen bei andern Feuerungs- und Kesselbauarten einen grossen Fortschritt bedeuten, wenn sie im Dauerbetriebe erreichbar wären. Dies trifft aber nicht zu, da sich nämlich schon nach kurzer Zeit der Widerstand in den Heizrohren infolge Verklebens der porösen Masse stark erhöht. Auch ist es ausserordentlich schwierig, die Füllung so auszuführen, dass der Widerstand in den einzelnen Röhren gleichmässig ist. Nun scheint es aber der Berlin-Anhaltischen Maschinenbau A.-G. gelungen zu sein, durch Ausbildung von gleichmässigen, leicht einsetzbaren Formstücken diese Schwierigkeiten zu heben. Mit einem Versuchskessel von 1,3 m Durchmesser und 1,7 m Länge mit 37 Heizrohren von 76,5 mm lichter Weite hat diese Firma mit Teeröl von 8800 cal Heizwert eine Dampferzeugung von 120 kg/h auf 1 m² Heizfläche bei einem Gesamtwirkungsgrad von rund 82% erzielt. Näheres über alle diese Versuche, sowie

über die Konstruktion der verschiedenen Kessel hat die Zeitschrift „Stahl und Eisen“ am 2. April d. J. veröffentlicht.

Grenchenbergtunnel. Monatsausweise Oktober u. Nov. 1914.

Tunnellänge 8565 m	Nordseite	Südseite	Total
Sohlenstollen: Durchschlag am 27. Okt.	m 4350	4215	8565
Vollausbruch: Leistung im Okt. u. Nov.	m 127	221	348
Länge am 30. Nov.	m 3955	3330	7285
Gewölbemauerung: Leistung im Okt. u. Nov.	m 110	150	260
Länge am 30. Nov.	m 3876	3000	6876

Mittlere Arbeiterzahl im Tag:

Ausserhalb des Tunnels	88	127	215
Im Tunnel	170	316	486
Im Ganzen	258	443	701
Am Portal ausfliessende Wassermenge l/sek.	180	359	—

Nordseite. Der Vortrieb blieb bis zum Durchschlag eingestellt.

Südseite. Der Durchschlag erfolgte am 27. Oktober 1914 nachmittags 5 Uhr.¹⁾ Der durchschnittliche tägliche Fortschritt des Sohlenstollens betrug 7,3 m. Am 1. November wurde auf beiden Seiten wegen der Durchschlagsfeier nicht gearbeitet.

Neue Bahnlinien in Griechenland. Nachdem Saloniki durch eine Küstenbahn an das griechische Eisenbahnnetz angeschlossen worden ist, sollen nun in den neuen griechischen Landesteilen weitere Eisenbahnlinien erstellt werden. So sollen die beiden Ortschaften Larissa und Kalabaka gegen Norden zu mit Koziani, und in Weiterführung dieser Linien sowohl mit Veria als mit Sorovitz verbunden werden. Auch von Janina, das noch keine Bahnverbindung besitzt, soll eine Linie nach letzterem Ort geführt werden. Die Strecke Saloniki-Angista wird eine wesentliche Abkürzung der bestehenden Linie Saloniki-Drama-(Konstantinopel) bilden. Ausserdem soll die Hafenstadt Kawala bei Drama einen Anschluss an diese Hauptlinie erhalten.

Die Konzessionen für den Bau dieser verschiedenen Linien sind nach dem „Engineering“ vor kurzem erteilt worden, und zwar der Firma Lentz & C^o, der Société de construction des Batignolles, dem Ingenieur Emile Garguilo und der Compagnie des Chemins de Fer Orientaux.

Wanderausstellung des Schweizerischen Werkbundes.

Am 15. Dezember hat im Kunstgewerbemuseum der Stadt Zürich der *Schweizerische Werkbund* eine auf vier Wochen berechnete Kollektivausstellung eröffnet. Diese umfasst: Reklame und Geschäftsdruksachen, Tapeten, Bucheinbände und Buchillustrationen, Statistische Tabellen, Textilien und Keramik, Metallarbeiten, Goldschmiedearbeiten, Industriebauten und vorbildliche Gärten. Im Anschluss daran stellt auch das *Deutsche Museum für Kunst in Handel und Gewerbe in Hagen i. W.* eine Serie von Erzeugnissen aus den gleichen Gebieten aus. Die Ausstellung ist täglich von 10 bis 12 und von 2 bis 6 Uhr (Sonntags bis 5 Uhr) geöffnet, am Vormittag gegen 50 Cts. Eintritt, an den Nachmittagen und an Sonntagen ohne Eintrittsgebühr; sie soll bis zum 15. Januar dauern.

Gleichstrombahnen mit höhern Spannungen. Von der bevorstehenden Elektrifizierung der Strecke zwischen Deer Lodge und Three Forks der Chicago, Milwaukee und St. Paul-Railway mit hochgespanntem Gleichstrom haben wir auf Seite 188 des letzten Bandes unsern Lesern Kenntnis gegeben. Entgegen unserer damaligen Mitteilung soll nun die Betriebsspannung nicht, wie zuerst in Aussicht genommen, 2400 Volt, sondern 3000 Volt betragen. Als weitere neuerdings mit Gleichstrom höherer Spannung elektrifizierte Linien sind die zwei Teilstrecken Kalamazoo-Grand Rapids und Battle Creek-Allegan der Michigan and Chicago Ry zu erwähnen, von denen als besonderes Merkmal die Verwendung der Stromzuführung mittels dritter Schiene bei einer Spannung von 2400 Volt hervorzuheben ist.

Eisstörungen bei beweglichen Wehren. Wie aus Schweden berichtet wird, lassen sich bei den dort auftretenden niedrigen Temperaturen Schützen- und Stoney-Wehre selbst bei Verwendung von Dampf zeitweise nicht in betriebsfähigem Zustand erhalten. Insbesondere sei es nicht möglich gewesen, die Gleitführungen soweit eisfrei zu halten, dass das Wehr beweglich blieb. Wohl ist es aber, wie wir der „Z. d. V. D. L.“ entnehmen, in Trollhättan und Ensokoski gelungen, bei Temperaturen von rund -60° C. Walzenwehre betriebsfähig zu halten, und zwar, in sehr einfacher Weise, durch Aufstellen von Kohlenkörben in den Enden der Walzen.

¹⁾ Siehe Seite 202 und 223 dieses Bandes.

Eine Hundertjahrfeier der Entdeckung des Elektromagnetismus durch den dänischen Naturforscher J. C. Oersted im Jahre 1820 ist für das Jahr 1920 in Kopenhagen geplant. Für die Vorbereitung dieser Feier hat sich bereits ein Komitee gebildet, das beabsichtigt, mit diesen eine Sitzung der Internationalen Elektrotechnischen Kommission, einen internationalen Elektrotechniker-Kongress und eine retrospektive physikalische und elektrotechnische Ausstellung in Kopenhagen zu verbinden.

Konkurrenzen.

„Pont Butin“ in Genf. Die kantonale Baudirektion in Genf eröffnet unter in der Schweiz niedergelassenen schweizerischen Ingenieuren und Baufirmen einen Ideen-Wettbewerb für ein Vorprojekt zu einer gemauerten Brücke über die Rhone zwischen dem Plateau von St. Georges und jenem von Aîre, die eine zweispurige Normalbahn und darüberliegend eine Fahrstrasse von 20 m Gesamtbreite aufzunehmen haben wird. Der Termin für die Einreichung der Wettbewerbspläne ist auf den 22. Februar 1915 festgelegt. Das Preisgericht setzt sich zusammen aus den Herren: O. Sand, Generaldirektor der S.B.B.; V. Duboux, Mitglied der Kreisdirektion I der S.B.B.; V. Charbonnet, Regierungsrat von Genf; E. Charbonnier, Kantonsingenieur von Genf; Ingenieur A. Rohm, Professor an der Eidgen. Techn. Hochschule in Zürich; J. L. Cayla und A. Peyrot, beide Architekten in Genf und Notar E. Rivoire, der als Testamentsvollstrecker des Nachlasses von Herrn Butin dem Preisgericht mit beratender Stimme beigegeben ist. Diesem steht ein Betrag von 12000 Fr. zur Verteilung unter die besten Arbeiten zur Verfügung. Die preisgekrönten Entwürfe gehen in das Eigentum der kantonalen Baudirektion über, die sich hinsichtlich der Beschaffung der Ausführungspläne, sowie der Bestellung der Bauleitung vollkommen freie Hand vorbehält.

Die neue Brücke ist für die Genfer Verbindungsbahn bestimmt, deren generelles Projekt wir am 27. Juli 1912 in Band LX auf den Seiten 50 und 51 dargestellt haben. Wir fügen hier nochmals das bezügliche Längenprofil bei, das wir durch ein Profil

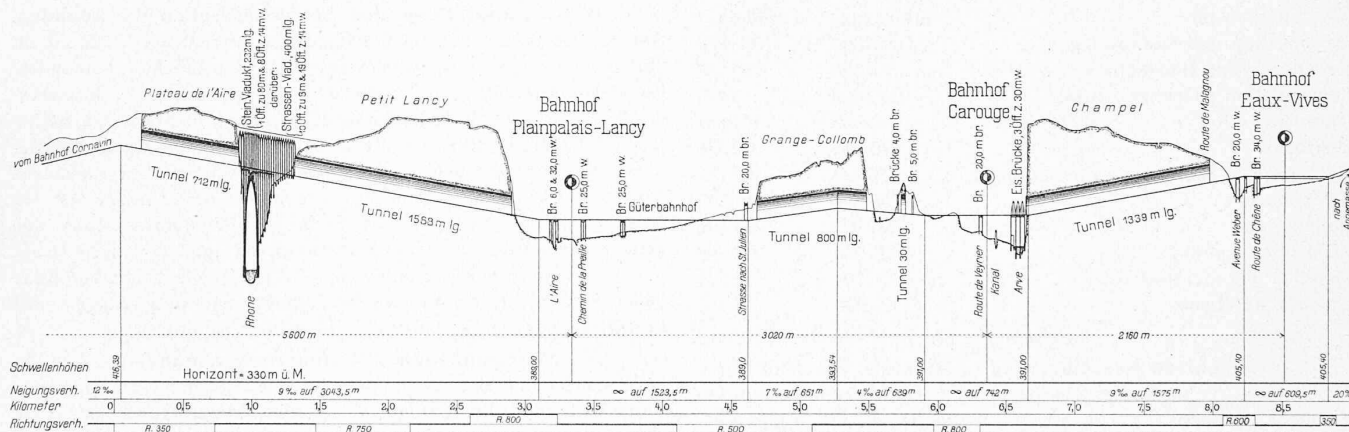
lich in Mauerwerk erstellt werden soll und allfällige Anwendung von armiertem Beton nur für die darüber befindlichen, die Fahrstrasse tragenden Bauteile zulässig ist. Besonders wird auch auf der landschaftlichen Umgebung angepasste gefällige und einfache Bauformen zu achten sein.

Verlangt werden: Grundriss, Längsansicht und Längenschnitt 1:200; Querschnitte am Auflager und in Brückenmitte 1:50; eine perspektivische Ansicht (nicht länger als 1 m Bildfläche); eine statische Berechnung; ein Vorausmass und ein Kostenvoranschlag. Das Programm nebst allen Beilagen kann gegen Einsendung von 8 Fr. bezogen werden beim Département des Travaux Publics à Genève.

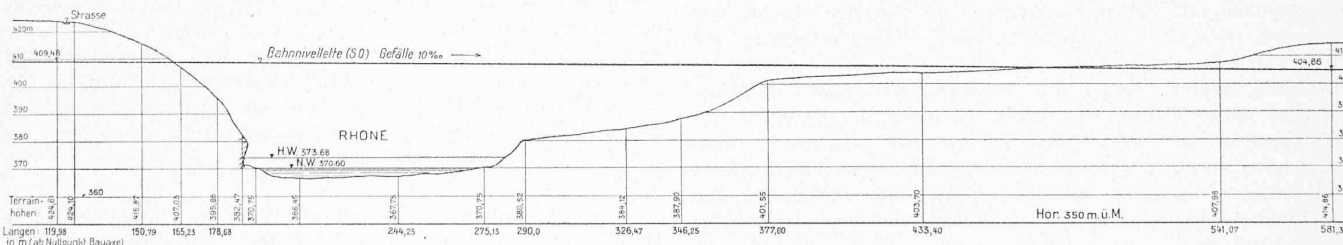
J. Daler-Spital in Freiburg. Die Verwaltungskommission des Jules Daler-Spitals eröffnet unter den in den Kantonen Freiburg und Bern niedergelassenen Architekten einen Wettbewerb zur Erlangung von Plänen zu einem Krankenhaus. Die Wettbewerbsentwürfe sind in einer Mappe verpackt bis zum 15. März 1915 einzureichen. Das Preisgericht besteht aus den Herren R. de Schaller, Architekt, Freiburg; Henri Meyer, Architekt, Lausanne; E. Heman, Architekt, Basel; Dr. Surbek, Direktor des Inselspitals in Bern und Bankdirektor Gränicer, Präsident der Spitalkommission. Es verfügt über 3000 Fr. zur Prämiiierung der drei besten Entwürfe. Die preisgekrönten Entwürfe werden Eigentum des Daler-Spitals. Die Ausarbeitung der Baupläne und die Bauleitung werden, wenn immer möglich, einem der prämierten Bewerber übertragen. Sollte dabei der erstprämierte Bewerber übergangen werden, so erhält er eine besondere Entschädigung von 400 Fr.

Verlangt werden: Ein Lageplan 1:500, sämtliche Grundrisse und Fassaden, sowie die erforderlichen Schnitte 1:200 (ein perspektivisches Bild in einfachster Darstellungsweise ist erwünscht), ein kurzer Erläuterungsbericht und eine übersichtliche Kostenberechnung. Die Bausumme soll, ausschliesslich Umgebungsarbeiten, Mobiliar und Architektenhonorar, 200000 Fr. nicht überschreiten.

Programm und Plan des Baugeländes können bei G. Helfer, Sekretär der Verwaltungskommission des J. Daler-Spitals in Freiburg bezogen werden.



Längenprofil der Genfer Verbindungsbahn Châtelaîne-Eaux-Vives. — Masstab 1:50 000 und 1:2500.



Querprofil des Rhonetals in der Brückenaxe zwischen dem Plateau von Aîre und St. Georges. — Masstab 1:2500.

in grösserem Masstab von der für den Brückenbau bestimmten Stelle ergänzen. Näheres ist aus dem Programm, sowie den Beilagen zu demselben (Lagepläne 1:25000 und 1:1000 Längenprofil, Licht- und Raumprofile für die zweispurige Normalbahn und Belastungsverteilung) zu entnehmen. Es sei daraus hier nur erwähnt, dass die Brücke einen mittleren Bogen von wenigstens 80 m lichte Weite erhalten soll, dass das Bauwerk bis zum Bahnplanum ausschliess-

Gestaltung des Areals des ehemaligen Badischen Bahnhofs in Basel. (Bd. LXIV, Seite 12). Der Regierungsrat, der beim Eintritt der Kriegswirren den Einlieferungstermin für diesen Wettbewerb auf unbestimmte Zeit verschoben hatte, setzte diesen in seiner Sitzung vom 2. Dezember d. J. nunmehr endgültig fest auf den 1. April 1915, was den Bezüglern von Wettbewerbs-Programmen direkt mitgeteilt worden ist.