

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **67/68 (1916)**

Heft 15

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Unwillkürlich sind wir durch die Anregungen von Professor F. Schüle, der auf uns bisher nicht bekannte Beziehungen der Pont-Butin-Frage zur ganzen Frage des „Raccordement“ hinweist, zur Prüfung auch der letztern gelangt. Diese Prüfung, wenn sie auch in der Kürze der Zeit nur ganz generell erfolgen konnte, hat die Ergebnisse zu Tage gefördert, die wir soeben dargelegt haben und die, als Folge der z. Z. in Ausführung zu nehmenden Bauté des Pont Butin, eine solche finanzielle Mehrbelastung und betriebstechnische Mängel der Verbindungsbahn darstellen, dass wir es als die Aufgabe unserer schweizerischen technischen Fachschrift erkennen mussten, die in Mitleidenschaft kommenden Verwaltungen auch unsererseits zum Aufsehen zu mahnen.

Prof. Schüle hat seinen ernsten Landsleuten dargelegt, dass sie durch eine erzwungene Zusammenlegung der Strassenbrücke mit der Eisenbahnbrücke direkt und erheblich finanziell zu Schaden kämen; es soll uns freuen, wenn er an der Stelle, an die er sich wandte, für seine überzeugenden Darlegungen Verständnis finden wird. Schon rein vom Standpunkt des Ingenieurs aus müssten wir es begrüssen, wenn ein derartiges Brückengebilde auf Schweizerboden nicht zu stande käme. Stellen wir uns aber auf den Standpunkt des *schweizerischen* Technikers, der solche Fragen nüchtern und sachlich ins Auge fassen muss, so dürfen wir nicht verschweigen, dass wir es als ganz unverantwortlich empfinden müssten, wenn man durch den Fehler, den man jetzt mit dem Pont Butin zu begehen im Begriffe steht, die grossen Mehrkosten und die für den Betrieb fehlerhafte Anlage, die das Vorprojekt in sich birgt, für alle Zukunft festlegen wollte.

Dass der Bund an der Zusage festhält, dem Kanton *Gené* bei seinen Eisenbahnfragen im weitesten Masse entgegenzukommen, wie er das am Schlusse seiner Botschaft vom 3. Juni 1912 ausdrücklich wiederholte, ist selbstverständlich, und es fände sich im Schweizerlande wohl nicht *eine* Stimme, die zugeben wollte, dass davon auch nur um einen Schritt abgewichen werde. Wenn man aber heute, im Jahre 1916, bei den Lasten, die das Land schon trägt und die es ohne Zweifel noch in weit höherem Masse zu tragen haben wird, daran geht, solche Zusagen einzulösen und weitere Millionen vom *Bund* und von den *Bundesbahnen* festzulegen, so darf das nicht geschehen auf Grund eines *Vorprojektes*, wie jenes, in dessen Zuge der Pont Butin liegt und bei dem sich nachträglich, aber immerhin noch rechtzeitig, Fehler von solcher Tragweite herausstellen, wie in Vorstehendem dargelegt wurde, Fehler, deren Vermeidung *allen* Beteiligten nur Vorteile bringt! *Die Redaktion.*

Miscellanea.

Eidgenössische Technische Hochschule. Diplomerteilung. Der Schweizerische Schulrat hat nachfolgenden, in alphabetischer Reihenfolge aufgeführten Studierenden der Eidgenössischen Technischen Hochschule auf Grund der abgelegten Prüfungen das Diplom erteilt:

Als technischer Chemiker: Friedrich Bättig von Kaltbach (Luzern), Karl Flury von Schwanden (Glarus), Friedrich Käuffungen von Wien (Oesterreich), Arthur Labouchère von Haag (Holland), Pascal Matile von La Sagne (Neuchâtel), Georg Schudel von Schaffhausen, Paul Seelig von Zürich, Leopold Weiss von Papa (Ungarn), Eugen Wulkan von Myslenice (Oesterreich).

Als Forstwirt: Hans Habegger von Trub (Bern), Ernst Herzog von Rekingen (Aargau), Jean de Kalbermatten von Sitten (Wallis), Julius Saxer von Hagglingen (Aargau), Vintila N. Stinghe von Bukarest (Rumänien), Josef Wyer von Visp (Wallis).

Als Landwirt: Johann Dublanc von Mellingen (Aargau), Jakob Fischbacher von Hemberg (St. Gallen), Kurt Meier von Dänikon (Zürich).

Als Fachlehrer in mathematisch-physikalischer Richtung: Heinrich Frick von Zürich, Werner Kopp von Münster (Luzern).

Als Fachlehrer in naturwissenschaftlicher Richtung: Emil Suter von Kolliken (Aargau).

Doktorpromotion. Die Eidg. Technische Hochschule hat Herrn Oberingenieur *Wilhelm Züblin* in Winterthur bei Anlass seines 70. Geburtstages am 5. April 1916 die Würde eines *Doktors der technischen Wissenschaften ehrenhalber* verliehen, „dem langjährigen erfolgreichen Mitarbeiter an der Hebung der Schweizerischen Maschinenindustrie, für seine hervorragenden Leistungen auf dem Gebiete des Dampfmaschinenbaues“. — Dem verehrten Kollegen unsere besten Glückwünsche!

Schweizerische Binnenschifffahrt. Eine vom Verkehrsverband Walensee-St.Galler-Oberland und vom Schweizerischen Wasserwirtschaftsverband auf den 2. April nach Weesen einberufene, von 120 Teilnehmern besuchte Versammlung fasste hinsichtlich der Verbesserung der *Schiffahrtsverhältnisse auf dem Linthkanal* folgende Beschlüsse: 1. Es soll mit allen Mitteln zu erreichen gesucht werden, den Linthkanal zwischen Walensee und Zürichsee dem allgemeinen Verkehr zu erschliessen. Damit soll gleichzeitig eine Verbesserung der Abflussverhältnisse des Linthkanals und der Wasserstandsverhältnisse des Walensees, sowie wenn möglich der Ausnützung der Wasserkraft des Linthkanals verbunden werden. 2. Zur Abklärung der Fragen soll ein generelles Projekt mit Kostenvoranschlag aufgestellt werden. Inzwischen sollen die Schiffahrtsverhältnisse auf dem Linthkanal nach Möglichkeit verbessert werden.

Solothurn-Bern-Bahn. Die Inbetriebsetzung dieser neuen Linie, die, wie wir auf Seite 201 des letzten Bandes mitteilten, damals auf den 1. Januar d. J. erwartet wurde, hat sich etwas verzögert. Nach vorangegangener Kollaudation haben die beteiligten Bahn- und kantonalen Behörden nun für Sonntag den 9. d. M. eine Einweihungsfeier in bescheidenem Rahmen in Aussicht genommen, worauf im Laufe der nächsten Woche auf diesem neuen und wichtigen Glied in den Eisenbahnverbindungen von Solothurn nach der Landeshauptstadt der Betrieb eröffnet werden soll. Der Anschluss der neuen Linie an die S.B.B. erfolgt vorläufig auf der Station Zollikofen bei Bern.

Wir werden unsern Lesern aus berufener Feder eine Darstellung der Bahn und einiger ihrer interessanten Einzelheiten bieten können.

Société des Ingénieurs civils de France. Wie wir dem soeben erschienenen Vereins-Bulletin über das vierte Quartal 1915 entnehmen, hielt der Verein am 20. Dezember 1915 unter dem Vorsitz seines Präsidenten *H. Gall*, auch an Stelle der im Vorjahre ausgefallenen Jahresversammlung, eine ausserordentliche Versammlung ab, an der über den Gang der Vereinsgeschäfte in den letzten zwei Jahren Bericht erstattet wurde. Die Mitgliederzahl des Vereins beläuft sich gegenwärtig auf 3947, gegenüber 3981 zu Ende 1913. Während des Jahres 1914 fanden 12 Hauptversammlungen, während des Jahres 1915 deren 11 statt. Ueber die an diesen Versammlungen gehaltenen inhaltsreichen Vorträge berichtet in üblicher Weise das gegenwärtig statt monatlich alle drei Monate erscheinende Bulletin des Vereins.

Die St. Galler Rathausfrage. Im Anschluss an unsere ausführliche Darlegung dieser interessanten Städtebaufrage in der vorletzten Nummer dieses Bandes ist heute mitzuteilen, dass die Gemeinde St. Gallen am 2. April mit 2896 gegen 1980 Stimmen die Erstellung des *Bezirks- und Verwaltungsgebäudes* nach dem auf den Seiten 162/163 in den Abbildungen 12 bis 14 von uns wiedergegebenen Plane beschlossen hat. Zur Deckung der durch diesen Neubau erwachsenden Belastung des städtischen Baubudgets hat die Gemeinde gleichzeitig der Erhebung einer städtischen Bausteuer von 0,2⁰/₁₀₀ zugestimmt.

Die Eisenbahndrehbrücke bei Caronte. Unsere Leser, die sich für diese auf Seite 102 laufenden Bandes (Nummer 8 vom 19. Februar 1916) kurz beschriebene, aussergewöhnlich grosse Drehbrücke interessieren, machen wir nachträglich darauf aufmerksam, dass nunmehr auch die Zeitschrift „*Génie civil*“ in ihrer Nummer vom 25. März 1916 eine ausführliche Darstellung dieses Bauwerks bringt.

Konkurrenzen.

Kollegienhaus der Universität Basel. (Band LXV, Seite 78 und 91, Band LXVI, Seite 11, Band LXVII, Seite 78, 129, 141 und 155.) Als Verfasser des mit einer Ehrenmeldung ausgezeichneten Entwurfes mit dem Kennwort „*Zeughaus der Wissenschaft*“ haben sich die Architekten *La Roche & Stähelin* in Basel genannt.

Neubau des Kaufhauses (Postfiliale) Aarau. (Band LXVII Seite 91.) Zu diesem, auf in Aarau niedergelassene Architekten beschränkten Wettbewerb sind rechtzeitig 15 Entwürfe eingereicht worden. Das Preisgericht wird voraussichtlich zu deren Beurteilung Mitte April zusammentreten.

Hôtel de district au Locle (Band LXVI, S. 224). Es sind auf den Termin vom 31. März 47 Entwürfe eingelaufen, die in der kommenden Woche (9. bis 15. April) vom Preisgericht beurteilt werden sollen.