

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 75/76 (1920)
Heft: 11

Artikel: Vom Ritomwerk der S.B.B.
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-36524>

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: 20.01.2026

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

zwischen 20 und 100 h und des Dampfdruckes zwischen 1,5 und 3,5 at . Zum Unterdrucksetzen der Lokomotive, bis Erreichung des Normaldruckes von 10 at , sind $1\frac{1}{2} h$ nötig, gegenüber $2\frac{1}{2}$ bis 3 h bei Kohlenfeuerung. Zum Anheizen der Lokomotive ist eine besondere Quelle Dampf oder Druckluft von mindestens 1,5 at erforderlich; in Ermangelung einer solchen kann ausnahmsweise die Lokomotive bis zur Erreichung dieses Drucks mit Holz gefeuert werden.

Was den Oelverbrauch anbetrifft, so stellt er sich unter normalen Verhältnissen auf 73 l oder 68 kg Masut in der Stunde, gegenüber 112 kg Ruhrkohle (mit 10% Aschengehalt). Unter Zugrundelegung eines Preises von 550 $Fr./t$ für Masut und von 350 $Fr./t$ für Kohle stellt sich der Stundenverbrauch einer Lokomotive auf 37,3 $Fr.$ bei Oelfeuerung und auf 39,2 $Fr.$ bei Kohlenfeuerung. Die Umbaukosten einer Maschine belaufen sich auf rund 4000 $Fr.$ Für einen Bahnhof mit 35 Rangierlokomotiven belaufen sich somit die Umbaukosten auf rund 150 000 $Fr.$ Dazu kommen noch die Erstkosten des Oelreservoirs nebst Zubehör mit rund 300 000 $Fr.$ Demgegenüber betragen die Ersparnisse im Betrieb, bei 16 stündiger Betriebszeit, jährlich 300 000 $Fr.$

Im Februar dieses Jahres waren bereits zehn auf Oelfeuerung umgebaute Rangiermaschinen dieses Typs in Betrieb. Weitere 80 solcher Maschinen sind für den Umbau vorgesehen. Bezüglich der gemischten Feuerung, deren Einführung auf 135 Streckenlokomotiven in Aussicht genommen ist, waren die Versuche z. Z. der Berichterstattung noch nicht abgeschlossen.

Verein deutscher Ingenieure. Vom 20. bis 22. September wird in Berlin der Verein deutscher Ingenieure zu seiner 60. Hauptversammlung zusammentreten. Die Veranstaltung beginnt am Montag den 20. September mit der Generalversammlung, an der am Vormittag Dipl.-Ing. W. v. Moellendorf (Berlin) über „Wirkungsgrad“, Direktor Jung (Berlin) und Oberingenieur Hanner (Nürnberg) über „Die Wirtschaftlichkeit der Werkstattarbeit“ sprechen werden, während die Erledigung der geschäftlichen Traktanden für den Nachmittag vorgesehen ist. Dienstag und Mittwoch finden u. a. die Sitzungen der folgenden Tochtergesellschaften und Ausschüsse des Vereins statt: *Deutscher Ausschuss für technisches Schulwesen und Arbeitsgemeinschaft deutscher Betriebsingenieure*, mit Vortrag von Baurat Dr.-Ing. G. Lippart (Nürnberg) über „Mitwirkung der Ingenieure und der Industrie an Ausbildungs- und Erziehungsaufgaben“. *Deutsche Gesellschaft für Metallkunde*, mit Vorträgen von Prof. Dr. Fränkel über „Vergütbare Aluminiumlegierungen“, von Oberingenieur Czochralski über „Schwärzung von Aluminium durch Leitungswasser“, von Oberingenieur Steudel über „Einfache Materialprüfungsvorrichtungen“, von Dr. Masing über „Rekristallisation“, von Dr.-Ing. E. H. Schulz: „Beitrag zur Frage des Ersatzes des Kupfers durch andere Metalle“, von Dr. Mäkel über „Metallersatz bei chemischen Vorgängen“ und von Prof. Dr. Gürtler: „Systematische Ausblicke in die Möglichkeiten künftiger Legierungskunst“. *Deutsche Gesellschaft für Bauingenieurwesen*, mit Vorträgen von Geh. Oberbaurat Schmick über „Die Wasserkräfte und ihr wirtschaftlicher Wert“, von Stadtbaurat a. D. Beuster über „Die Bauwirtschaft der Uebergangszeit“ und von Prof. R. Petersen über „Verkehrsfragen bei Stadterweiterungen“. *Ausschüsse für technische Mechanik*, mit Vortrag von Prof. Dr.-Ing. H. Föttinger: „Analogie zwischen hydrodynamischen und elektromagnetischen Erscheinungen“. — Die *Hauptstelle für Wärmewirtschaft*, eine gemeinsame Gründung des Vereins, der Vereinigung der Elektrizitätswerke und des Vereins deutscher Eisenhüttenleute, hält vom 16. bis 18. September in Berlin eine *Feuerungstechnische Tagung* ab.

Um- und Erweiterungsbau des Kursaal-Gebäudes in Bad Ems. Ueber den Um- und Neubau des alten, 1839 bis 1841 erbauten Kursaal-Gebäudes in Bad Ems, das in den Jahren 1913/14 nach den Plänen und unter der Leitung von Regierungsbaumeister Birck ausgeführt wurde, berichtet die „Zeitschrift für Bauwesen“ (Heft 7 bis 9, Jahrgang 1920), unter Beigabe der Pläne und zahlreicher Aussen- und Innenansichten. Der gegen die Lahn nunmehr eine Frontlänge von 105 m aufweisende Bau umfasst neben dem unverändert beibehaltenen Konzertsaal, in dem westwärts vorgeschobenen Neubau, einen Theatersaal mit 520 Plätzen und die neuen, im Erd- und Obergeschoss untergebrachten Gesellschaftsräume. Im östlichen Teil befinden sich, ebenfalls auf zwei Stockwerke verteilt, die vollständig umgebauten Gastwirtschaftsräume. Vorgängig der Erweiterung des Kursaal-Gebäudes ist auch der Um- und Neubau des Kurhauses erfolgt, der an genannter Stelle eben-

falls geschildert wird. Die Gesamtkosten der Umbauten beliefen sich auf rund 1,2 Mill. Mark für den Kursaalbau und auf rund 1,8 Mill. Mark für das Kurhaus.

Ein Kanal zwischen dem Atlantischen Ozean und dem Golf von Mexiko. Zur Schaffung einer direkten Verbindung zwischen dem Atlantischen Ozean und den Hafenplätzen an der Nordküste des Golfes von Mexiko, zu deren Erreichung gegenwärtig die Umfahrung der Halbinsel Florida erforderlich ist, wurde im Repräsentantenhaus der Vereinigten Staaten ein Gesetzentwurf eingebracht, der den Bau eines Schiffahrtskanals quer durch die Halbinsel vorsieht. Nach einem Vorschlag soll der Kanal, wie die „Z. d. V. D. L.“ berichtet, dem zwischen Darien und Brunswick in den Ozean mündenden Altamaha River folgen und unter Benutzung mehrerer kleinerer Wasserläufe im Süden des Staates Georgia den in den St. Georges-Sound mündenden Apalachicola River erreichen. Nach einem zweiten Vorschlag soll an Stelle des Altamaha River der etwas südlicher in den Atlantischen Ozean mündende St. Mary River benutzt werden, auf welchem Wege man ebenfalls zum Apalachicola River gelangen könnte.

Eidgenössische Technische Hochschule. Der Schweizerische Schulrat hat in Anwendung von Art. 41 des Reglements für die Eidgenössische Technische Hochschule vom 21. September 1908 *Paul Bütikofer* von Bern, diplomiertem Architekt, und *José Dahinden* von Weggis (Luzern), Studierenden des zweiten Kursus der Architektenschule, für ihre Lösungen der von der Konferenz der Architektenschule gestellten Preisaufgabe: „Vollständige Aufnahme und Darstellung in Grundrissen, Aufrissen, Schnitten im Masstab 1:50 und Details 1:20 oder 1:10 des Schlosses Thunstetten bei Langenthal (Bern) oder des Duboisgutes in Kirchberg (Bern)“ Preise von je 250 $Fr.$ und die silberne Medaille der Eidgenössischen Technischen Hochschule zuerkannt.

Vom Ritomwerk der S. B. B.

Dieser Titel scheint leider zu einem ständigen werden zu sollen; wir bedauern, dass wir unsere Leser schon wieder¹⁾ damit behelligen müssen.

Dass heute der Bundesrat in corpore das Werk besucht, sei hier mehr der Vollständigkeit und Kuriosität halber vermerkt. Was uns aber die Feder in die Hand drückt, ist eine auch uns zugekommene Einladung der Generaldirektion der S. B. B. an den „Verein der Schweizer Presse“ zu einer „Besichtigung der Arbeiten für die Elektrifizierung im Gebiete der Gotthardlinie“ am 15. und 16. d. M., mit freier Fahrt der Teilnehmer von Zürich bezw. Luzern bis Ambri-Piotta und zurück (in reservierten Wagen, ab Erstfeld mit Extrazug), freiem Nachtlager und Verpflegung (!) während der Dauer der Exkursion (auf der Rückfahrt sogar im Speisewagen), alles gratis und franko, d. h. auf Kosten der S. B. B. Wer wollte da nicht mittun? Amsteg wird zwar nur während 15 Minuten von der Bahn aus betrachtet, dem Pfaffensprung widmet man eine Stunde, Göschenen eine halbe Stunde und der Rest gehört dem berühmt gewordenen Ritomwerk. Was können nun da die Herren Journalisten zu sehen bekommen? Zweifellos lauter Baubjekte, die dem Laien schon durch ihre Grösse ohne weiteres und ausnahmslos imponieren müssen, ganz besonders, wenn die Stimmung in der schönen Natur und durch gute „Verpflegung“ entsprechend gehoben ist. Das Uebrige werden die Herren, wir zweifeln nicht daran, von berufenem Munde zu hören bekommen und wird ihnen in zweckdienlichen Drucksachen zum Lesen und Abdrucken mitgegeben werden. Es ist auch nicht im Entferntesten daran zu zweifeln, dass alsbald weiterherum im Blätterwald ein Loblied auf — nun, auf die Elektrifizierungsarbeiten an der Gotthardlinie, inklusive Ritomwerk am prächtigen klaren Bergsee anheben wird; und alles wird wieder gut. Das ist unsere, natürlich unmassgebliche Prognose über den Effekt dieser Vorführung, gegen die *unter andern Verhältnissen* nichts einzuwenden wäre, als dass es selbstverständlich auch durch solche Anschauungsmethode nicht möglich ist, dem Nichtfachmann ein „eigenes Urteil“ in bautechnischen Dingen zu verschaffen.

Wir missgönnen gewiss Niemandem das Vergnügen eines schönen Ausfluges. So aber, wie die Verhältnisse liegen, ist diese Veranstaltung in jeder Hinsicht nicht zeitgemäss. Wohl ist ja der

¹⁾ Vergl. unsere objektive Berichterstattung über den Sachverhalt vom 10. Juli d. J. (S. 19), sowie die Mitteilung des „Beschichtigungs-Hofrates“ samt Kommentar vom 21. August (Seite 91).

Ritomstollen wieder repariert, mit dem Ueberlauf versehen und, *vorläufig*, so wieder in Betrieb genommen worden; das Wasser fließt, die Räder drehen sich. Allein noch ist in keiner Weise abgeklärt, wie sich der „Betrieb“ *definitiv* gestalten soll. Dass der jetzige Zustand, mit ständiger Einlaufregulierung am See, nur einen Notbehelf darstellt und als eine, für ein Bahnkraft-Spitzwerk höchst unerwünschte Betriebserschwerung sogleich nach Inbetriebsetzung des Kraftwerkes Amsteg so oder anders wird beseitigt werden müssen, ist für jeden Ingenieur selbstverständlich. Ferner liegt die Vernehmlassung der Fachexperten weder hierüber, noch über die Ursachen des Bauunfalles usw. vor; man hat also bis dahin allerseits, auch in Fachkreisen, *mit dem Urteil zurückzuhalten*.

Aus diesen Gründen ist die Journalistenfahrt der nächsten Woche zum mindesten verfrüht, und die Generaldirektion wird wohl dafür sorgen müssen, dass dabei die den *Bauunfall am Ritomstollen* betreffenden Fragen, einschliesslich „Verantwortlichkeiten“, *vollständig aus dem Spiel gelassen werden*. Das ist nicht nur eine Forderung des Taktes gegenüber den zu Schiedsrichtern berufenen Fachexperten, die noch nicht gesprochen haben, sondern noch vielmehr ein Gebot der Klugheit angesichts des so nahe liegenden Verdachtes einer ganz unzulässigen Beeinflussung der Presse und damit der öffentlichen Meinung, auch wenn dies durch die General-Direktion gar nicht bezweckt wird. Obwohl wir das Ritomwerk bereits wiederholt von uns aus (und auf eigene Kosten) besucht haben und darüber ziemlich eingehend unterrichtet sind, und trotzdem uns diese Veranstaltung nichts weniger als sympathisch ist, beabsichtigen wir daran teilzunehmen, lediglich um unsere Leser aus eigenen Eindrücken über den Verlauf zu orientieren, soweit sich dies als notwendig erweisen sollte.

Literatur.

Lehrbuch der Lüftungs- und Heizungstechnik, mit Einschluss der wichtigsten Untersuchungsverfahren. Von Dipl.-Ing. Dr. *Ludwig Dietz*. Zweite, umgearbeitete und vermehrte Auflage. 674 Seiten, 337 Abbildungen und 12 Tafeln. München und Berlin 1920. Verlag von R. Oldenbourg. Preis geh. 50 M., geb. 56 M.

Schon die im Jahre 1909 erschienene, seit 1913 vergriffene erste Auflage des Buches war eine erfreuliche Erscheinung in der Literatur des Heiz- und Lüftungsfaches. Sie zeichnete sich bei wissenschaftlicher Gründlichkeit und Sachlichkeit durch Vielseitigkeit und eine leicht fassliche Darstellungsweise aus, sodass es direkt einen Genuss bedeutet, in dem Buche zu lesen. Diese Vorzüge sind bei der neuen, sowohl hinsichtlich Text als Abbildungen wesentlich umfangreicheren zweiten Auflage nicht verloren gegangen. Das Buch ist in Würdigung des Umstandes, dass der Kontakt der Heiztechnik mit dem Maschinenbau im letzten Jahrzehnt ein wesentlich stärkerer geworden ist, nach dieser Richtung vertieft worden. Auf die Bestrebungen der wirtschaftlichen Wärmeausnutzung, die Verbindung von Kraft, Licht- und Wärmebetrieben, die Verwertung von Abwärme und Abfallkraft, die Umwandlung der Energieformen in einander, ferner auf die Wärmespeicherung und die Kohlenvergasung an Stelle der direkten Verbrennung usw. ist Rücksicht genommen, sodass das Buch in unseren heutigen kohlenarmen Tagen eine durchaus zeitgemässe Erscheinung bedeutet. Allzukunftig behandelt erscheint nur die elektrische Heizung, was wohl darauf zurückzuführen ist, dass sie in Deutschland nicht die Rolle spielt, wie beispielsweise bei uns.

Der Verfasser des Buches hat bei seiner Tätigkeit als Abteilungsvorstand beim städtischen Bauamt Nürnberg und als Bauamtsleiter beim Magistrat Berlin grosse praktische Erfahrung sammeln können und besitzt auch gute Kenntnis der Fachliteratur und der Forschungsarbeiten. Das Buch ist daher in der Tat, worauf im Vorwort hingewiesen wird, eine aus der Praxis entsprungene, wissenschaftlich durchgearbeitete Betriebskunde, in der erfreulicherweise auch die Messinstrumente und die Messverfahren, in der ihrer Wichtigkeit entsprechenden Weise, eingehend besprochen werden.

Die Neuauflage des Dietz'schen Lehrbuches ist geeignet, nicht nur den Heiztechnikern von Beruf, sondern auch den Betriebs-technikern und den Studierenden, sowie allen, die sich für Heiz- und Lüftungsfragen interessieren, gute Dienste zu tun.

M. Hottinger.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL.

Dian anstrasse 5, Zürich 2.

Vereinsnachrichten.

Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

PROTOKOLL

der I. Sitzung im Vereinsjahr 1920/21

Donnerstag den 8. Juli 1920, 20 Uhr in der „Innern Enge“.

Vorsitz: Arch. H. Pfander. Anwesend 40 Mitglieder.

Nach kurzem Begrüßungswort durch den Präsidenten werden die Austritte von a. Baudirektor A. Flückiger und Ing. Binz, die Uebertritte von Arch. A. Seliner und Arch. F. Sägger, sowie die Neueintritte von Ing. Fritz Bützberger, Arch. Werner Kunz und Arch. Wilhelm König von der Versammlung genehmigt.

Arch. L. Mathys erläutert sodann eingehend das erste Diskussionssthema des Abends:

Die erfolglosen Massnahmen zur Wiederbelebung der Bautätigkeit.

Er weist für die Stadt Bern nach, wie Mieterschutzbestimmungen, Einschränkungen des Liegenschaftshandels, Bauten der Gemeinde, Subventionen à fonds perdu, Arbeitsverhältnisse, Geldentwertung und Geldknappheit dazu beitrugen, die freie Bautätigkeit zu hemmen. Die Mieterschutz-Bestimmungen steuerten wohl dem Wucher, unterbanden aber das Interesse an Neubauten für Mieter und Kapital. Der Bundesratsbeschluss vom Frühjahr 1920 zur Bekämpfung der Miet- und Wohnungsnot schafft hierin nur teilweise Besserung. Geldentwertung und gesteigerte Unterhaltungskosten erhöhen die tatsächlichen Zinsen auf das 1½fache der heute meist zugestandenen 5 bis 5½%. Die gesetzliche Einschränkung des Liegenschaftsverkehrs trifft weniger den Wucherer, als den Markt selbst. Die kommunalen Bauten und Subventionen, ursprünglich zur Belebung der privaten Tätigkeit gedacht, haben diese durch starke Unterbietungen lahmgelegt. Gegenüber den um 70 bis 200% erhöhten Lebens- und Gebrauchsmittelkosten sind laut Zusammenstellung in der S.B.Z. vom Januar 1918 die Wohnungszinsen nur um 10% gestiegen. Der Referent empfiehlt als vorerst wirksamstes Mittel die Aufhebung des Mieterschutzes und eine angemessene Erhöhung der Mietzinse.

In der dem umfassend orientierenden Referat folgenden Diskussion betont der Vorsitzende den hohen Wert einer Aussprache am heutigen, alle Interessenten vereinigenden Abend. Arch. Hindermann sieht die Hauptschuld in der Verschlechterung des Geldes und der Steigerung des Darlehenszinsfusses. Ing. Nater regt eine staatliche Mehrbelastung der alten Wohnungen an, wogegen Arch. Mathys mehr für amtliche Taxierung der Wohnungen der Fachleute eintritt. Arch. Ziegler schildert die ernsten Folgen der neuesten Zinsfuss-Steigerungen und verlangt dringend die Beiziehung der Techniker zu den massgebenden Ämtsstellen und Kommissionen.

Das zweite Diskussionssthema des Abends

„Schutz des Ingenieurtitels“

leitet Ing. Hs. Zölly ein, anknüpfend an das Postulat der Geschäftsprüfungskommission des Nationalrates über die Besetzung amtlicher Ingenieurstellen durch akademisch gebildete Ingenieure.

In der anschliessenden lebhaften Aussprache erinnert Ing. Schneider an frühere ähnliche Bestrebungen und empfiehlt die Regelung der Frage auf breiter Basis. Ing. Stoll appelliert an die bestehende Titelschutzkommission der G.e.P., als deren Mitglieder sich unter den Anwesenden Generaldirektor Sand und Prof. Studer bekennen, beide unter Hinweis auf die Schwierigkeiten, die einer gesetzlichen Regelung dieser Frage entgegenstehen. Ihnen schliesst sich Arch. Ziegler an, wogegen die Ing. Schneider, Schreck und Kieser, sowie Arch. Salchli die Notwendigkeit fester Erfassung der Frage vertreten; Ing. Frey erinnert an die Lösung der Frage in Nordamerika und befürwortet die dort durch die Ingenieurvereine selbst getroffenen strengen Aufnahmeverfahren. Der Vorsitzende betont, dass auch hier die Charakterfrage allen andern voranzustellen sei und schliesst die Aussprache mit dem Hinweis auf eine weitere Behandlung der Frage vor der nächsten Präsidentenkonferenz.

Nach kurzer Orientierung über die kommende General-Versammlung durch Ing. Schreck wird die Sitzung um 23 Uhr aufgehoben.

Ksr.

Gesellschaft ehemaliger Studierender

der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht nach Italien unverheirateter Ingenieur mit Erfahrung in Wärmetechnik und im Verkauf von Fabrikeinrichtungen. (2258)