

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 79/80 (1922)
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: 18.02.2026

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

H. E. Gruner (Basel) für den Handels- und Industrieverein und Ing. F. Rothpletz in seiner Eigenschaft als Mitglied des Nationalrates. An Stelle des zurückgetretenen ersten schweizerischen Delegierten in der Zentralkommission (Dr. F. Calonder) wohnte sein Nachfolger in diesem Amt Dr. R. Herold (der neue Direktor der Eisenbahnabteilung) der Konferenz bei. Als technische Experten der Delegation wirken bekanntlich Dr. Gelpke, Dr. Mutzner, Dr. Strickler und Ing. O. Bosshardt (Basel), in gewissem Sinne auch der Amtsvorgänger Mutzners, Prof. Dr. L. Collet (Genf); zu den Vertretern der Schifffahrtsverbände dürften zu zählen sein die Herren Dir. Ringwald (Luzern), Dr. Bertschinger (Zürich) und C. Schulthess, Betriebschef-Stellvertreter der S. B. B. in Basel. Somit waren von den etwa 25 Teilnehmern der Konferenz nur *vier* (Gruner, Meyer, Rohn und Rothpletz) *unabhängige*, d. h. an den bisherigen amtlichen Arbeiten unbeteiligte, erfahrene Bauingenieure von anerkanntem Rufe.

Da die *Verhandlungen der Berner-Konferenz vom 13./14. März* laut *ausdrücklicher Erklärung des Vorsitzenden* *streng vertraulichen Charakter* trugen, sind wir nicht in der Lage darüber zu berichten. Durch groben Vertrauensmissbrauch eines Konferenz-Teilnehmers (der selbstverständlich nicht unter den vier zuletzt genannten Bauingenieuren zu suchen ist), begannen schon am 14. März im Morgenblatt der „National-Zeitung“ völlig tendenziöse Sitzungsberichte zu erscheinen; wir kommen am Schluss auf diese Irreführung der öffentlichen Meinung zurück. Wir unsereits müssen uns an den Wortlaut obiger amtlicher Erklärung halten, die trotz ihrer Kürze aufschlussreicher ist, als es auf den ersten Blick scheinen mag.

Dem Satz (2) entnehmen wir mit Befriedigung, dass die vorgebrachten Aussetzungen am Regulierungsprojekt „Beachtung finden werden“; dass diese aus dem Kreise der erstmals zugezogenen vier Bauingenieure stammen, erscheint durch den Umstand gegeben, dass die andern Fachvertreter ja schon früher Gelegenheit gehabt hatten, ihre Meinung zu äussern. Dass auch das neue¹⁾ Regulierungsprojekt vom September 1921 noch unvollkommen ist, geht aus dem Satz (3) hervor. Dieser enthält damit auch die Bestätigung dafür, dass unsere in der Kaufleuten-Veranstaltung vom 18. Januar d. J. geäusserte Vermutung über den Grund der Zurückhaltung hinsichtlich Veröffentlichung des Regulierungsprojektes zutreffend war.²⁾

Hingegen erscheint Satz (4) nicht ganz klar. Zur Beurteilung der Schiffbarkeit des Seitenkanals „wie er jetzt vorgeschlagen ist“ kommt doch wohl nicht mehr das ursprüngliche (von uns am 28. Mai 1921 veröffentlichte) Projekt Koechlin in Frage, sondern nur das nach Beschluss der Zentralkommission vom 17. Dezember 1921 gemäss „Resolution“ erweiterte Projekt (siehe Seite 25 dieses Bandes vom 14. Januar d. J.). Dass die vier Bauingenieure dieses Projekt als „die Interessen der Schiffahrt nicht genügend wahrnehmend“ bezeichnet hätten, wie aus Satz (4) hervorgeht, ist nach unserer genauen Kenntnis ihres Standpunktes vor der Berner-Konferenz ausgeschlossen. Aber auch die Annahme, sie seien an der Konferenz selbst „eines Bessern“ belehrt worden, ist so unwahrscheinlich, dass wir ernstlich bezweifeln müssen, ob der Sinn, der aus obiger Fassung des Satzes (4) gelesen werden muss, wirklich dem Ergebnis der Konferenz entspricht.

Schliesslich sei als sehr erfreuliches Endergebnis hervorgehoben, dass nach dem Schlussatz (5) die Ausserungen der zur Konferenz eingeladenen Techniker „ohne Zweifel zu einer zweckentsprechenden Lösung“ der Rheinschiffahrtsfrage beitragen werden. Dass in den durch die „S. B. Z.“ vertretenen Technikerkreisen diese zweckentsprechende

¹⁾ Das erste, um dessen Darstellung wir uns so lange vergeblich bemüht hatten, war vom Dezember 1920 (vgl. Bd. LXXVII, am 18. Juni 1921, Seite 296, Fussnote).

²⁾ Vergl. Seite 49, Spalte rechts in der Mitte (28. Januar 1922). — Vorstehendes war schon gesetzt, als wir, am 20. d. M., vom Amt für Wasserwirtschaft das Regulierungsprojekt vom September 1921 mit der Ermächtigung zur Veröffentlichung erhielten.

Lösung in einem für Schiffahrt und Kraftgewinnung leistungsfähigen Seitenkanal auf der obren Strecke einerseits, und einer von Strassburg aufwärts, soweit wie flussbautechnisch und wirtschaftlich möglich, zu verlängernden Regulierung bzw. Normalisierung anderseits liege, ist in unsern Kreisen schon seit einiger Zeit bekannt. Sie ist unseres Wissens erstmals durch Obering. J. M. Lüchinger (Zürich), und zwar schon im November 1918, formuliert und zu beordlicher Kenntnis gebracht worden. Sollte die Beteiligung unserer vier Kollegen an der Berner-Konferenz dieser Erkenntnis auch an massgebender Stelle Bahn gebrochen haben, wovon zwar einstweilen noch nichts verlautet, so wäre das als ein grosser Fortschritt in der *balldigen Verwirklichung* der realen schweizerischen Rheinschiffahrtsbestrebungen zu begrüssen.

II.

Unabhängig von dieser amtlichen Berner-Konferenz befasste sich am 18. März in Zürich eine Versammlung schweizerischer Fachleute, die der Vorstand des *Schweiz. Wasserwirtschafts-Verbandes* schon vor einiger Zeit einberufen hatte, unter dem Vorsitz seines Präsidenten Herrn Ständerat Dr. O. Wettstein, mit der Rheinfrage. Wir nennen von den Teilnehmern die Ingenieure Archinard (Genf), Dr. Bertschinger (Zürich), Böhi (Rorschach), Bösch (Zürich), Graf (Genf), Gutzwiller (Basel), de Haller (Genf), Härry (Bern), Hilgard (Zürich), Hunziker (Rheinfelden), Lüchinger (Zürich), Nizzola (Baden), Osterwalder (Aarau), Dir. Peter (Zürich), Dir. Ringwald (Luzern), Rohn (Zürich), Ryniker (Zürich), Schätti (Zürich).

In Anbetracht der zahlreichen hervorragenden Persönlichkeiten, die an dieser Tagung teilgenommen und sich geäussert haben, hoffen wir in Bälde über deren Ergebnis berichten zu können.

III.

Die Ereignisse überstürzen sich. Unmittelbar vor Redaktionschluss kommt uns der Wortlaut einer langen *Interpellation Gelpkes* im gegenwärtig tagenden Nationalrat zu Gesicht. Darin wird gefragt, ob der Bundesrat gewillt sei, an der bisher in der Rheinschiffahrtsfrage verfolgten Politik festzuhalten; der Schlussatz lautet (nach der „Zürcher Post“ vom 22. d. M.):

„Ist der Bundesrat in Würdigung dieser Umstände in der Lage, die Besorgnisse zu zerstreuen, dass die schweizerische Delegation der internationalen Rheinschiffahrtskommission in ihrer neuen Zusammensetzung über die erforderlichen schiffahrtstechnischen, nautischen und wassertarifarischen Kenntnisse nicht verfügen dürfe, um die schweizerischen Interessen in Strassburg wirksam und mit Erfolg zu vertreten?“ —

Es bedarf zu einer solchen Interpellation schon der Unverfrorenheit und Selbstüberhebung des Piloten Gelpke. — Wir fragen: Besass etwa Dr. Calonder diese „nautischen“ und verwandten Spezialkenntnisse in höherem Masse als Dr. Herold (gegen den sich diese Interpellation richtet)? Verfügt vielmehr nicht umgekehrt der neue Delegierte über weit grössere Kenntnisse auf dem hierbei ausserordentlich wichtigen Gebiet des gesamten Verkehrs- und Transportwesens¹⁾ als sein Vorgänger? Sind etwa diese Kenntnisse Dr. Herolds und die auf ihnen beruhende *Fähigkeit selbstständigen Urteils* Herrn Gelpke mit seinen ungezählten Millionen Tonnen Zukunftsverkehr unbequem?

Wir hoffen und glauben der Bundesrat werde Gelpke die gebührende Antwort erteilen. (Schluss folgt.)

Miscellanea.

Ausfuhr elektrischer Energie. Die A.G. Motor in Baden stellt das Gesuch um provisorische Erweiterung der Bewilligung Nr. 21, die die Ausfuhr zwischen dem 16. März und dem 15. Oktober von max. 16000 kW nach Frankreich an die Société des Houillères de Ronchamp, an die Compagnie Lorraine d'Electricité in Nancy und an die Forces Electriques Sundgoviennes in Ferrette gestattet, auf max. 22000 kW für den Sommer 1922. Die maximal auszu-

¹⁾ Hierüber ist Näheres nachzulesen auf Seite 143 letzter Nummer.

führende Energiemenge wird dadurch von 384 000 auf 528 000 kWh erhöht. Einsprachen sind bis 5. April 1922 einzureichen.

Die Schweizerische Kraftübertragung A.G. in Bern stellt das Gesuch um provisorische Bewilligung der Ausfuhr von max. 6000 kW, bzw. 144 000 kWh an die elektrochemische Fabrik der Lonza in Waldshut während des Sommers 1922. Es handelt sich offenbar um eine Erneuerung der Bewilligung, die für den letzten Sommer, gestützt auf die auf Seite 72 letzten Bandes (6. August 1921) veröffentlichte sonderbare Begründung, trotz der von industrieller Seite gemachten Einwände, den „Nordostschweizerischen Kraftwerken“ erteilt worden ist.¹⁾ Einsprachen bis 5. April 1922.

Das auf Seite 27 dieses Bandes (14. Januar 1922) veröffentlichte Gesuch der St. Gallisch-Appenzellischen Kraftwerke A.-G. in Gallen um Bewilligung zur Ausfuhr von 200 kW nach dem Fürstentum Liechtenstein ist laut „Bundesblatt“ am 8. März 1922 von der Gesuchstellerin zurückgezogen worden.

Gleichrichteranlage in Brüssel. Zur Speisung des Gleichstrom-Kraft- und Lichtnetzes der Stadt soll in Brüssel eine Gleichrichter-Unterstation für 800 kW nutzbarer Leistung bei 230 Volt auf der Gleichstromseite erstellt werden. Die Spannung des speisenden Drehstromnetzes beträgt 5000 V; sie wird mittels zwei Sechphasen-Transformatoren von je 680 kW auf den für die Gleichrichter nötigen Wert herabgesetzt. Diese, in der Anzahl von vier Zylindern, nach der Bauart Brown, Boveri & Cie., sind sechphasig ausgeführt, mit einer Strombelastung von 900 A pro Zylinder. Auf der Gleichstromseite sind sie parallel geschaltet. Die Verteilung der Belastung auf die vier Zylinder wird durch Drosselspule mit Kompensationswicklung erreicht. Mit Rücksicht auf das zu speisende Dreileiternetz ist noch ein rotierender Spannungsteiler vorgesehen, ferner, da an einem bestimmten Verteilpunkt des Netzes, unabhängig der Belastung, die Spannung konstant bleiben muss, auf der Primärseite ein Schnellregler. Einige nähere Angaben über die Anlage enthalten die „BBC-Mitteilungen“ vom März 1922.

Eine neue Bundeshauptstadt für Brasilien. Schon vor einigen Jahren wurde in Brasilien der Plan gefasst, die Bundeshauptstadt von Rio de Janeiro nach dem zentralen Hochplateau des Staates Goyaz zu verlegen, wo in gesunder Lage, an der Quelle mehrerer Flüsse, ein zu diesem besondern Zweck bereits vermessenes und abgegrenztes Gebiet von 14 400 km² vorhanden ist. Mit Dekret vom 18. Januar 1922 verordnet nun der Präsident der Republik der Vereinigten Staaten von Brasilien, dass gemäss dem vom National-Kongress gefassten Beschluss am 7. September 1922 der Grundstein zu der neuen Hauptstadt der Union zu legen sei. Die Behörden haben innerhalb eines Jahres den Bebauungsplan für die Hauptstadt, sowie die Pläne für eine Eisenbahnverbindung derselben mit den Häfen von Rio de Janeiro und Santos vorzulegen.

Die Eisenzförderung in den Vereinigten Staaten im Jahre 1921 belief sich nach den vorläufigen Ermittlungen des „Geological Survey“ auf 30,0 Mill. t gegenüber 68,8 Mill. t im Jahre 1920 und 61,4 Mill. t im Jahre 1919, was einer Abnahme von 56% gegenüber dem Vorjahr entspricht. Die Förderleistung war damit die niedrigste seit dem Jahre 1904 (vergl. die graphische Darstellung in Band LXV, Seite 146, 27. März 1915). Nicht inbegriffen sind in den gegebenen Zahlen die mehr als 5,5% Mangan enthaltenden Erze. Von den geförderten Erzen kamen 86% aus den Gebieten der Oberen Seen, und zwar 61% aus den Gruben von Minnesota und 24% aus jenen von Michigan.

Comité Franco-Suisse du Haut-Rhône. In dem vor kurzem erschienenen Dezemberheft (Nr. 8) des Bulletins dieses Comités ist das Protokoll der letzten Sitzung wiedergegeben, die am 17. September 1921 in Genf abgehalten worden ist. Es enthält als interessantesten den Bericht über die Diskussion betreffend der Erhöhung des Wasserspiegels des Genfersees in Verbindung mit dem Ausbau der Rhone für Schifffahrt und Kraftgewinnung. Eine Einigung über diese Frage zwischen Frankreich und der Schweiz ist, wie bekannt, bisher noch nicht erzielt worden.

Elektrifizierung der italienischen Bahnen.²⁾ Nachdem die letzten Strecken der Mont Cenis und der Giovì-Linie fertig elektrifiziert sind, soll nach Mitteilung der Tagespresse am 27. dies. der durchgehende elektrische Betrieb zwischen Modane und Genoa aufgenommen werden.

¹⁾ Vergl. Band LXXVII, Seite 9 (1. Januar 1921), Seite 214 (7. Mai 1921) und Seite 302 (15. Juni 1921) sowie Bd. LXXVIII, Seite 24 (9. Juli) und 72 (6. Aug. 1921).

²⁾ Vergl. Band LXXIII, Seite 179 (12. April 1919).

Konkurrenzen.

Erweiterungsbauten des Kantonsitals in Glarus. Unter den im Kanton Glarus heimatberechtigten und den in den Kantonen Glarus, Zürich und St. Gallen seit mindestens 1. Januar 1921 niedergelassenen schweizerischen Architekten eröffnet die Aufsichtskommission der „Kantonalen Krankenanstalt“ in Glarus einen Wettbewerb zur Erlangung von Plänen für die Erweiterungs- und Neubauten des Kantonsitals. Einlieferungstermin für die Entwürfe ist der 22. Juli 1922. Das Preisgericht besteht aus den Architekten Martin Risch in Chur, Prof. R. Rittmeyer in Winterthur und Herm. Weideli in Zürich, ferner Zivilgerichtspräsident Dr. F. Schindler in Glarus und Prof. Dr. de Quervain in Bern. Ersatzmann ist Architekt Werner Pfister in Zürich. Für die Prämierung von vier oder fünf Entwürfen steht dem Preisgericht die Summe von 20 000 Fr. zur Verfügung; allfällige Ankäufe erfolgen zu einem in obiger Summe nicht inbegriffenen Betrag von 2000 Fr.

Es ist beabsichtigt, dem Verfasser des in den ersten Rang gestellten Projektes die Ausarbeitung der Ausführungspläne zu übertragen, sofern nicht besondere Gründe die Behörden zu andern Beschlüssen zwingen; in diesem Falle wird dem Verfasser dieses Projektes eine besondere Entschädigung von 2000 Fr. zugesprochen. Auf alle Fälle soll ein ortssässiger Architekt mit der örtlichen Bauleitung betraut werden.

Verlangt werden: Lageplan 1:2000, die Grundrisse, Ansichten und nötigen Schnitte 1:200, kubische Berechnung und Erläuterungsbild. Jeder Bewerber darf nur ein Projekt einreichen. Sollte es sich herausstellen, dass einer mehrere Projekte für die gleichen Bauten eingeliefert hat, so darf keines derselben prämiert werden. Varianten und nicht verlangte Beigaben werden von der Beurteilung und der Ausstellung ausgeschlossen. Die Wettbewerbsunterlagen können gegen Einsendung eines Betrages von 15 Fr., der bei Einlieferung eines vollständigen Entwurfes zurückgestattet wird, von der Aufsichtskommission des Kantonsitals bezogen werden.

Zur Orientierung der Bewerber findet ~~■~~ am 1. und 8. April, je vormittags 11 Uhr, eine Besichtigung des Baugeländes und der bestehenden Spitalbauten statt.

Ausbau des Hafens von Trelleborg (Band LXXVII, S. 203). Laut Mitteilung der „Deutschen Bauzeitung“ sind in diesem internationalen Wettbewerb folgende Entwürfe prämiert worden:

- I. Preis (20 000 Kr.), Siemens-Bauunion G. m. b. H. in Berlin; Mitarbeiter Prof. Franzius und Prof. Blum von der Techn. Hochschule Hannover.
- II. Preis (15 000 Kr.), Zivilingenieur Gunnar Ekelöf, in Stockholm unter Mitarbeit der Zivilingenieure Ernst Hedström und Per Svanström in Stockholm.
- III. Preis (8000 Kr.), Ingenieurbureau H. G. Torulf in Stockholm, unter Mitarbeit der Zivilingenieure A. Molin und H. Sandström.

Belohnungen (je 2500 Fr.) erhielten die Entwürfe von Ingenieur Jacob Sørensen in Kopenhagen; der Ingenieurfirma Thuresson & Ko. in Stockholm unter Mitarbeit von Zivilingenieur Erik Ahnskog; von Holger Blichert Hansen und G. Schönveller in Hellerup (Dänemark), sowie von Hafeningenieur Ivar Tyberg in Aalborg (Dänemark).

Angekauft (zu 2000 Kr.) wurde der Entwurf von Prof. F. W. Otto Schulze und Prof. Gerhard de Jonge, Mitarbeiter der Ingenieure K. Beger, M. Rayner und A. Hoffmann, sämtliche an der Techn. Hochschule Danzig.

Erweiterung der kantonalen landwirtschaftlichen Schule Plantahof bei Landquart (Band LXXIX, Seite 118). Das Eidgen. Volkswirtschaftsdepartement (Arbeitsamt) hat zu diesem Wettbewerb einen Beitrag von 7500 Fr. bewilligt. Dieser Betrag soll zur Aussetzung einer vermehrten Anzahl kleinerer Preise und zum Ankauf von Projekten verwendet werden. Die dem Preisgericht zur Verfügung gestellte Summe beträgt also nunmehr 15 000 Fr. Dem Begehr mehrerer Teilnehmer Folge gebend, ist ferner der Termin für die Einreichung der Entwürfe auf den 19. Juni 1922 verschoben worden.

Erweiterung des Friedhofes im Friedental in Luzern (Band LXXIX, Seite 27). Wie wir erst jetzt erfahren, ist der ursprünglich auf den 13. März festgesetzte Termin für die Einlieferung der Entwürfe auf den 10. April verschoben worden. Das Preisgericht wird voraussichtlich erst gegen Ende April zusammengetreten.