Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 79/80 (1922)
Heft: 22

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: 14.09.2025

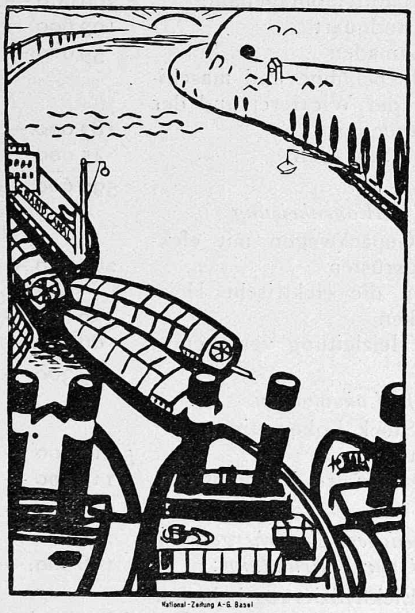
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Miscellanea.

Elektrifizierung der Gotthardbahn. Sonntag den 28. Mai d. J. traf um 8^{51} h der erste elektrisch geführte fahrplanmässige Zug von Goldau her in Luzern ein. Damit ist die Elektrifikation der 225 km langen Gotthardbahn von Chiasso bis Luzern vollendet, was als wichtiger Markstein in der Geschichte des schweizerischen Eisenbahnwesens hier festgehalten sei. Dabei sei daran erinnert, dass genau *vor vierzig Jahren*, d. h. am 1. Juni 1882, die Stammlinie der Gotthardbahn, und vor 25 Jahren, ebenfalls am 1. Juni, ihre nördlichen Anschlusslinien Immensee-Luzern und Goldau-Zug eröffnet wurden.

Im Jahre 1913 in Angriff genommen, wurden die Arbeiten der Elektrifizierung unter der zielbewussten Leitung der Ingenieure *A. Schrafl*, als Bau-Direktor des V. Kreises, und *E. Huber-Stockar* als Oberingenieur für Elektrifizierung der S. B. B. durch alle Erschwernisse der Kriegs- und Nachkriegszeiten hindurch zu glücklichem Ende geführt. Dass neben dem mechanisch-elektrischen Teil auch die Tiefbauarbeiten einen sehr grossen Umfang hatten, das bezeugen u. a. die Verstärkungsarbeiten der zahlreichen Brücken dieser klassischen Gebirgsbahn, von denen viele als Neubauten in Stein errichtet wurden, sowie die im baulichen Teil unter der Leitung von Oberingenieur *H. Eggenberger* stehenden Kraftwerke Ritom und Amsteg. Einstweilen erfolgt die Speisung der ganzen Strecke Luzern-Chiasso vom Ritomwerk aus. Mit der in einigen Monaten bevorstehenden Ingangsetzung der Turbinen in Amsteg können dann die anschliessenden Hauptstrecken ebenfalls einbezogen werden; von diesen sind die Linien Goldau-Zug-Zürich und Luzern-Zug in der Ausrüstung nahezu vollendet, während Luzern-Olten-Basel noch folgen wird. Den S. B. B. und allen Mitarbeitern an diesem nationalen Werk der Elektrifikation ein herzliches Glückauf zu weiterem Gelingen!

Schiffahrt auf dem Oberrhein. Vor kurzem ist von Basel aus an zahlreiche Ingenieure ein Sonderdruck der „National-Zeitung" versandt worden mit einem Artikel von Nat.-Rat R. Gelpke über „Die Schweiz als Rheinkanalstaat", worin auch der „S. B. Z." ein Kränzlein gewunden wird. Von befreundeter Seite auf diese skrupellose Kampfschrift gegen den „Rhein-Kompromiss" mehrfach aufmerksam gemacht, sehen wir uns veranlasst, sie hier zu erwähnen, beschränken uns indessen darauf, sie zu kennzeichnen durch beispielsweise Wiedergabe zweier typischer Sätze, die in direktem Widerspruch stehen zu den Tatsachen. Unter Hinweis auf Seite 275 (Spalte rechts, oben) dieser Nummer zitieren wir Gelpke: „Von entscheidender Bedeutung ist dagegen der Umstand, dass die internationale Zentralkommission für die Rheinschiffahrt weder bei der Verwaltung des Kanals etwas mitzureden hat, noch irgend eine Kontrolle über die verwaltungstechnischen Massnahmen ausüben darf." — Bezüglich der Stau-Erstreckung bis Birsfelden sagt Gelpke: „Die seeartig gestaltete Basler Staustufe würde den Strom in eine *stagnierende Pfütze* umwandeln; das eigentliche Wahrzeichen der Stadt, der in seiner gewaltigen ungebrochenen Wasserfülle dahinrauschende Strom mit dem herrlichen lebendigen Spiel seiner Wellen, wäre für immer vernichtet." Demgegenüber sei auf die Zahlenangaben Dr. Ing. Bertschingers auf Seite 276 (Spalte rechts, unten) verwiesen, wonach der Rückstau von Kembs bei der mittlern Rheinbrücke in Basel bei Mittelwasser ganze 30 cm, bei Hochwasser noch 10 cm ausmacht! — Schliesslich geben wir das verkleinerte Titelbild von Gelpkes Broschüre hier zum besten; darnach würde, komischerweise ohne Stauwehr, die Stromschnelle von Istein allein schon genügen, die Kähne ins enge Schleusen-Loch (in Wahrheit 2 × 25 m Lichtweite!) zu zwingen! —



Verkleinertes Titelbild zu R. Gelpkes Broschüre „Die Schweiz als Rheinkanalstaat".

Kein Wunder, wenn derartige „Aufklärungs"-Tätigkeit auch auf der Gegenseite unsympathische Propagandaformen zeitigt. So wird uns aus dem Elsass eine Serie von Postkarten zugeschickt, die in drastischer Weise die schiffahrtstechnische Ueberlegenheit des Seitenkanals gegenüber dem „Rhin libre et sauvage" dem Laien dartun sollen, wie ein ebenfalls abgebildetes Beispiel zeigt.

Das sind Erscheinungen, die nichts anderes als eine nutzlose, ja sogar gefährliche Verhetzung jener weiten Volkskreise und ihrer Presse bewirken, die auf fachmännische Auskunft angewiesen sind. Es wäre wahrhaftig an der Zeit, dass solchem unwürdigen Treiben von allen Einsichtigen Einhalt geboten würde. Auch ist es ein bemühendes Schauspiel zu sehen, wie Gelpke die Achtung, die er sich durch seine unbestrittenen, grossen Verdienste um die Rheinschiffahrt im allgemeinen und um die schiffahrtstechnische Verbesserung des französischen Kanalprojektes im besondern erworben hat, durch sein unverständliches Gebahren *selbst* wieder verwirkt.

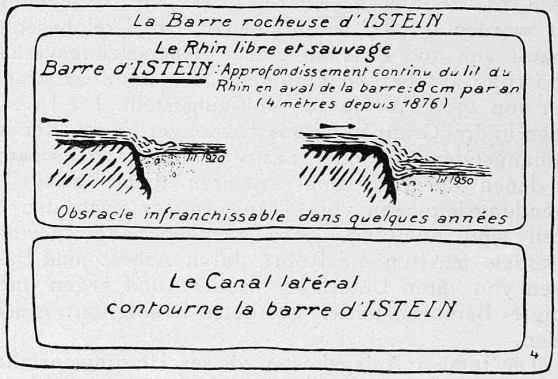
Eidgen. Technische Hochschule. *Diplomerteilung.* Die Eidgen. Technische Hochschule hat nachfolgenden, in alphabetischer Reihenfolge aufgeführten Studierenden auf Grund der abgelegten Prüfungen das Diplom erteilt:

Diplom als Bauingenieur: Anton Schmid, von Jenaz (Graubünden).

Diplom als Kulturingenieur: Alfons Kubli, von Netstal (Glarus); Jakob Wintsch, von Illnau (Zürich).

Diplom als Elektroingenieur: Ernst Loeliger, von Riehen (Baselstadt).

Diplom als Ingenieur-Chemiker: Jean Arnould, von Plombières-les-Bains (Frankreich); Joh. Moritz Blumenthal, von Oberkastels (Graubünden); Marie Comte, von Payerne (Waadt); Alfons Engeler, von Wittenbach (St. Gallen); Agathe Freuler, von Ennenda (Glarus); Max Hannig, von Buchs (Aargau); Werner Hansen, von Lauterbrunnen (Bern); Emil Heizmann, von Erschwil (Solothurn); Pavle Hristic, von Belgrad (Serbien); Hans Isler, von Weisslingen (Zürich); Adolf Krebser, von Ober-Embrach (Zürich); René Loewe, von Konstantinopel (Türkei); Werner Meisel, von Aarau (Aargau); Walter Meuly, von Nufenen (Graubünden); Walter Müller, von Aarau (Aargau); Albert Nussberger, von Lenzburg (Aargau); Heinrich Rüegg, von Bauma (Zürich); Hans Schinz, von Oberrieden (Zürich); Hans



Verkleinerte Postkarte als Propaganda für den elsässischen Seitenkanal.

Schmocker, von Habkern (Bern); Karl Siebenmann, von Zürich; Max Stärkle, von St. Gallen; Max Stoll, von Zürich; Arthur Weber, von Gächlingen (Schaffhausen); Hans Wolf, von Homburg (Thurgau); Fritz Zimmermann, von Diessenhofen (Thurgau). — Ferner mit besonderer Ausbildung in *Elektrochemie:* Giuseppe Bonzanigo, von Bellinzona (Tessin); Hans Köchling, von Wald (Zürich); Max Purtschert, von Luzern; Hans Stern, von Bern; Jacinto Vendrell, von Barcelona (Spanien).

Ueber Lokomotiv-Ventilsteuerungen bringt das Februar-Heft der „Hanomag-Nachrichten" verschiedene Aufsätze. Der eine befasst sich mit der Lentz-Ventilsteuerung, die von der genannten Firma im Jahre 1905 auch im Lokomotivbau eingeführt worden ist und seither an 95 Lokomotiven, in der Hauptsache an solchen der oldenburgischen Staatsbahnen, zur Anwendung kam.

Ein anderer Aufsatz beschreibt auf Grund einer Veröffentlichung in der „Rivista Tecnica delle Ferrovie Italiane" eine neue, in Italien versuchsweise zur Einführung gelangte Ventilsteuerung, Bauart Caprotti, die im Gegensatz zur Lentz-Ventilsteuerung die Schwinge und deren natürliche Mängel vermeidet. Dadurch werden Dampfdruckdiagramme erzielt, wie man sie im Dampfmaschinenbau von erstklassigen Steuerungen verlangt.

Ventilsteuerungen für Lokomotiven behandelt auch ein Aufsatz von Dr.-Ing. *Wittfeld* in der „Z. d. V. D. I." vom 11. Juni 1921, auf den bei dieser Gelegenheit nachträglich hingewiesen sei. Es wird dort eine neue Bauart der Lentz'schen Steuerung, mit liegenden Ventilen beschrieben, die gegenüber der ältern, bei den oldenburgischen Staatsbahnen in Betrieb befindlichen, mit stehenden Ventilen, wesentliche Vorteile aufweist. Die Ventile sind derart konstruiert, dass sie in die Führung der bisherigen Kolbenschieber passen und somit bei vorhandenen Lokomotiven mit Schieber-Steuerung ohne Aenderung der Zylinder und des Antriebgestänges eingebaut werden können. Auf den österreichischen Bundesbahnen sind fünf Lokomotiven mit der neuen Steuerung in Betrieb.

Eine Wärme-Ausstellung in Essen wird am 17. Juni eröffnet werden; sie soll bis zum 16. Juli dauern. Diese Ausstellung wird vor allem die Neuheiten auf dem Gebiete der Technik und Wirtschaft der Wärme in Industrie, Gewerbe und Haushalt behandeln. Sie wird vier Abteilungen umfassen und zwar: Allgemeine Wärmewirtschaft, Wärmewirtschaft in einzelnen Betrieben, Wärmewirtschaft im Haushalt und Kleingewerbe und Betriebsüberwachung und Messwesen. Sämtliche Industriezweige werden an der Ausstellung beteiligt sein, neben dem Berg- und Hüttenwesen auch die keramische, die Papier-, die Kleineisen-, die chemische Industrie usw. Eine Sonderausstellung von Instrumenten für Betriebsüberwachung und Erforschung der physikalischen und chemischen Grundlagen der Wärmewirtschaft wird eine besondere Abteilung bilden.

Lehrgerüst für die Tiberbrücke Ponte San Giovanni. Mit Bezug auf die Autorschaft am Entwurf für dieses Lehrgerüst (vgl. Seite 230 oben, vom 6. Mai d. J.) ersucht uns die Firma *Terner & Chopard* in Zürich (unter Vorlage ihrer bezügl. Pläne und Korrespondenz vom März 1920) mitzuteilen, dass das Vorprojekt und die allgemeine Disposition für jenes Brückengerüst von ihr stammen.

Die schweizerische Röntgengesellschaft ernannte in ihrer kürzlich in Bern abgehaltenen Jahresversammlung Herrn Prof. Dr. *P. Debye*, Direktor des physikalischen Instituts der Eidgen. Technischen Hochschule, zum Ehrenmitgliede, in Anerkennung seiner Verdienste um die Erforschung der Feinstruktur der Materie mit Hilfe der Röntgenstrahlen.

Nekrologie.

† **Ernest Solvay.** Am 25. Mai verschied in Brüssel, 84 jährig, der Staatsminister und Grossindustrielle Ernest Solvay, der Erfinder des nach ihm benannten Ammoniak-Sodafabrikationsverfahrens und der Begründer der bekannten Firma Solvay & Cie.

Konkurrenzen.

Neubau eines städtischen Gymnasiums in Bern. Unter den seit mindestens 1. Januar 1921 in der Stadt Bern niedergelassenen Architekten veranstaltet die städtische Baudirektion einen Wettbewerb für die Aufstellung von Entwürfen zum Bau eines Gymnasiums auf dem südlichen Teil des Bauareals hinter dem historischen Museum auf dem Kirchenfeld. Anschliessend an den Gymnasium-Neubau sind Vorschläge zu machen für die Ueberbauung des Gebietes vom südlichen Kopf der Kirchenfeldbrücke bis zur Kirchenfeldstrasse (Neubau für die Landesbibliothek und weitere Bauten auf dem verbleibenden Terrain des Kunstmuseums, Erweiterung des historischen Museums nach allen Richtungen, Ausgestaltung des Helvetia-Platzes). Als Termin für die Einlieferung der Entwürfe ist der 31. August 1922 festgesetzt. Das Preisgericht besteht aus Baudirektor *H. Blaser*, als Vorsitzendem, den Architekten Prof. Dr. *Karl Moser* in Zürich, *Otto Pfister* in Zürich und *M. Risch* in Chur, sowie Bauinspektor *H. Christen*, Schuldirektor *Fr. Raaflaub* und Gymnasium-Rektor Dr. *E. Bärtschi* in Bern. Als Ersatzmänner sind bezeichnet die Architekten Stadtbaumeister *M. Müller* in St. Gallen und *K. Burckhardt* in Basel. Zur Prämiierung von höchstens sechs Entwürfen ist dem Preisgerisht eine Summe von 22000 Fr. zur Verfügung gestellt. Ferner ist das Preisgericht berechtigt, dem Gemeinderat den Ankauf von weitern sechs bis acht Projekten im Kostenbetrage von rd. 9000 Fr. zu empfehlen.

Die Bewerber haben zu liefern: Einen Situationsplan 1:500, sämtliche Grundrisse und Fassaden sowie die nötigen Schnitte 1:200 des Gymnasiums, eine Perspektive 1:100, Erläuterungsbericht und kubische Berechnung. Die Unterlagen können gegen den Erlag von 5 Fr., der bei der Einreichung eines programmässigen Entwurfs wieder zurückerstattet wird, auf der Kanzlei der städtischen Bau-Direktion II, Bundesgasse 38 in Bern, bezogen werden.

Typen landwirtschaftlicher Bauten. Zur Gewinnung von Typen landwirtschaftlicher Bauten eröffnet die Exekutivkommission der XV. Abteilung des Schweizer. Comptoir in Lausanne einen Wettbewerb unter den schweizerischen Architekten und Kulturingenieuren. Der Termin für die Einlieferung der Entwürfe ist der 15. August 1922. Das mit der Prüfung der Entwürfe beauftragte Preisgericht setzt sich zusammen aus den Architekten Prof. *H. Bernoulli* in Basel, *F. Gilliard* in Lausanne, *Hug*, von der Bauberatungstelle des Schweizer. Bauernsekretariats in Brugg, Kulturingenieur Prof. *E. Diserens* an der E. T. H., und Dr. *Hans Bernhard*, Sekretär der Vereinigung für Innenkolonisation und industrielle Landwirtschaft in Zürich. Ersatzmänner sind die Architekten *Eug. Probst* in Basel, *Paul Rosset* in Lausanne, Regierungsrat *Baumgartner* in St. Gallen und Direktor *G. Martinet* der Eidgen. Samen-Versuchs- und Kontrollanstalt in Lausanne. Zur Entschädigung der besten Projekte verfügt das Preisgericht im Minimum über eine Summe von 5500 Fr., von denen 3500 Fr. auf vier bis sechs Preise für Wirtschaftsgebäude und 2000 Fr. auf vier bis sechs Preise für Wohngebäude aufgewendet werden sollen.

Verlangt werden für jede Kategorie ein Situationsplan 1:500, sämtliche Grundrisse, zwei Fassaden und ein Querschnitt jedes Gebäudes 1:100, bezw. 1:50, ein perspektivisches Gesamtbild, eine kubische Berechnung und ein Erläuterungsbericht. Das Programm nebst Unterlagen kann bei der „Chancellerie du Comptoir suisse", 2, rue Pichard, in Lausanne, bezogen werden.

Umgestaltung der Domäne „Rivierenhof" bei Deurne (Belgien). Die Provinz Antwerpen veranstaltet unter Fachleuten einen internatiolen Wettbewerb[1]) zur Erhaltung von Plänen für die Umgestaltung der 87 ha umfassenden Domäne „Rivierenhof" einschliesslich des ehemaligen „Sterckxhof" bei Deurne (östlich Antwerpen) in einen öffentlichen Park. Einlieferungstermin ist der 29. September 1922. Das Preisgericht ist bestellt aus den Herren Provinzgouverneur *G. van de Werve en van Schelde*, Baudirektor Ing. *P. de Heem*, Architekt *A. Duchêne* in Paris, Kulturingenieur & Gartenbau-Architekt *Jules Janlet* in Brüssel, Kanzleisekretär *J. Schobbens*, Generalsekretär der Kommission für die Bebauung der Umgebung Antwerpens, Sir *Lawrence Weaver*, Sekretär des Landwirtschafts-Ministeriums in London, und *Th. Witte*, „Hortus" in Leiden. Der erste Preis ist auf 10000 Fr. (belg. Währung), der zweite auf 8000 Fr. angesetzt. Ausserdem stehen dem Preisgericht weitere 7000 Fr. für Preise oder Entschädigungen zur Verfügung.

Verlangt werden: Ein Lageplan 1:1250, Längs- und Querschnitte 1:200 bezw. 1:500, die nötigen Detailpläne und -Profile und ein Erläuterungsbericht. Die Pläne sind auf Karton oder Rahmen aufgespannt abzuliefern. Programm und Unterlagen sind gegen Einsendung von 25 Fr. (belg. Währung), die bei Ablieferung eines Entwurfs zurückerstattet werden, vom „Gouverneur de la Province d'Anvers, Marché aux Souliers, 2, Anvers" zu beziehen. Es kann beim Sekretariat des S. I. A., Tiefenhöfe 11 in Zürich eingesehen werden.

Literatur.

Der Abschluss der Elektrifizierung der Rhätischen Bahn. Von *W. Dürler*, Ober-Elektroingenieur der Rhätischen Bahn, Chur. Sonderabdruck aus der „Schweizer. Bauzeitung", Band LXXIX, 1922, 20 Seiten, 28 Abbildungen. Zürich 1922. Verlag der „Schweizer. Bauzeitung" A. & C. Jegher, Dianastrasse 5, Zürich. Preis geh. 3 Fr.

Von diesem in der heutigen Nummer fertig erscheinenden Artikel sind eine beschränkte Anzahl Sonderabdrücke erhältlich; sie können nur direkt beim obengenannten Verlag bezogen werden.

[1]) Von der Teilnahme ausgeschlossen sind die Angehörigen der Staaten, die gegen Belgien im Krieg standen.