

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **47/48 (1906)**

Heft 25

PDF erstellt am: **19.09.2024**

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.

worauf Herr Nationalrat *Hirter*, Präsident des Lötschbergkomitees, auf Wunsch der Versammlung in kurzem, aber überaus klarem Votum einen Ueberblick über den gegenwärtigen Stand der Verhandlungen gab, die nun in einigen Tagen vor dem Grossen Rate des Kantons Bern ihren Abschluss finden sollen. Hierauf referierte Herr Oberingenieur Dr. *Zollinger* über die technischen Fragen, indem er nachwies, wie man zum Festhalten an dem Projekt mit Rampen von 27⁰/₀₀ gekommen und wodurch der Preis von Fr. 2700 für den Laufmeter des grossen Tunnels begründet sei. Er legte dar, dass die Verhältnisse bei einem Wildstrubeltunnel nicht nur infolge der ungünstigen Gesteinsinformation, sondern auch infolge der allgemein geologischen Formation unvorteilhafter seien. Die neuesten geologischen Gutachten berechnen bei einem Wildstrubeltunnel eine Gesteinstemperatur von 50°, beim Lötschberg aber nur von 35°. Herr Direktor *Auer*, der ebenfalls Mitglied des Lötschbergkomitees ist, wies nach, dass die Verhältnisse beim Lötschberg für den elektrischen Betrieb günstige seien und redet der Ausführung der Lötschbergbahn durch die Bundesbahnen das Wort. Herr a. Oberingenieur Dr. *Moser* gibt einen kurzen Ueberblick über die Zahlen, die ihn zu dem schon anderwärts abgegebenen Gutachten geführt haben, dass der Zinsüberschuss nicht genügen werde, um das Anlagekapital der Lötschbergbahn richtig zu verzinsen. Bei einer Wildstrubelbahn nach Projekt Stockalper wären die Verhältnisse etwas günstiger. Herr *Schott* sagte, dass das Gutachten der Bundesbahnen über die mutmasslichen Einnahmen und Ausgaben der Lötschbergbahn für letztere sehr ungünstig laute. Herr *Elskes* sprach sein Bedauern darüber aus, dass die Arbeiten an eine ausländische Unternehmungsgesellschaft vergeben werden sollen. Demgegenüber betonte Herr *Hirter*, dass das Gutachten der Bundesbahnen nicht so ungünstig laute, wie Herr *Schott* behauptete, dass aber beim Lötschberg die finanzielle Lage nicht so günstig sein könne wie beim Gotthard, dem so viele Millionen à fond perdu zugeflossen seien. Der Kanton Bern rechne weniger auf eine direkte genügende Verzinsung seiner festgelegten Kapitalien als auf die wirtschaftlichen Vorteile, die ihm aus einer internationalen Transitlinie erwachsen. Die ursprünglichen Unternehmer des Simplontunnels, *Brand & Brandau*, seien ebenfalls keine Schweizer gewesen. Herr Ingenieur *Stockalper* erläuterte die in seinem Wildstrubelprojekt niedergelegte Idee eines Alpendurchstichs, der nicht nur Bern, sondern auch dem Kanton Wallis Vorteile bringen solle. Nach seiner Ansicht sei heute noch der Dampftrieb, weil billiger, dem elektrischen Betrieb vorzuziehen.

Herr Generaldirektor *Sand* begründete in wenigen Sätzen seine Ansicht, nach der das Projekt Beyeler, Bern-Stockhorn-Wildstrubel, sowohl vom volkswirtschaftlichen als vom technischen Standpunkt aus zu verwerfen sei. Er sagte, dass zur Zeit die Bundesbahnen nicht in der Lage seien, den Berneralpendurchstich an die Hand zu nehmen und spricht sein Bedauern darüber aus, dass das sonst so bedächtige Bern nicht warten wolle, bis die Bundesbahnen selbst Hand ans Werk legen können.

Den gleichen Standpunkt vertrat Herr Oberingenieur *Vogt*, der nachwies, dass der Verkehr, auf den beim Berneralpendurchstich gerechnet werden müsse, den Bundesbahnen abgenommen werde, da nach seiner Ansicht ein neuer Transitverkehr aus dem Auslande nicht zu erwarten sei. Durch den Simplon und nun erst recht durch den Lötschberg werden die Einnahmen der Bundesbahnen aus dem Transitverkehr wesentlich verringert, da die Waren viel weniger lang auf schweizerischen Linien behalten werden können. Man hätte in diesem Falle die Gotthardbahn noch nicht zu rückkaufen sollen.

Infolge der stark vorgerückten Stunde wurde die Diskussion abgebrochen. Der allgemeine Eindruck war der, dass über die technischen und finanziellen Fragen nach wie vor verschiedene Meinungen herrschen werden, dass aber von den leitenden Persönlichkeiten mit grosser Umsicht und Gründlichkeit vorgegangen wurde, um den Kanton Bern in kurzer Zeit des Vorteils einer internationalen Transitlinie teilhaftig werden zu lassen.

In den Verein wurden neu aufgenommen die Herren Regierungsrat *Könitzer*, Direktor der öffentlichen Bauten und Eisenbahnen des Kantons Bern; *C. Louis*, Strassenbahndirektor; *H. Stuber*, Baumeister; *F. v. Moos*, Ingenieur; *F. Ingold*, Architekt; *Max Lutstorf*, Architekt; *H. Hunziker*, Ingenieur in Langenthal. Als Mitglied der *Kommission betreffend Submissionswesen und Messmethoden* wurde Herr *O. Lutstorf* sen., Architekt in Bern gewählt. W.

Gesellschaft ehemaliger Studierender der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Stellenvermittlung.

On cherche un jeune ingénieur mécanicien pouvant fonctionner comme Secrétaire-Chef de bureau du Service de matériel et traction d'une Compagnie de chemins de fer en Espagne. (1441)

Gesucht ein tüchtiger, energischer Maschineningenieur, im Alter von 28 bis 35 Jahren mit reichen Erfahrungen im allgem. Maschinenbau zu sofortigem Eintritt bei einer Röstmaschinen-Fabrik in Elsass-Lothringen. (1444)

On cherche un jeune ingénieur-mécanicien comme dessinateur dans le bureau technique d'une grande fabrique suisse de motocycles. (1445)

On cherche un jeune ingénieur connaissant bien l'allemand technique (pour traductions en français), et aussi le dessin industriel, pour un office de brevets à Paris. (1446)

Gesucht ein praktischer, erfahrener Tunnel-Ingenieur mit langjähriger Praxis, für etwa acht Monate zur Beaufsichtigung von Bauten einer grossen Wasserwerkanlage im Wallis. Eingabe schriftlicher Offerte mit Referenzen und Gehaltsansprüchen erforderlich. (1447)

Auskunft erteilt:

Das Bureau der G. e. P.
Rämistrasse 28, Zürich I.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Auskunftstelle	Ort	Gegenstand
25. Juni	Baubureau	St. Gallen, Brühlg. 29	Bauschmiedearbeiten für den Saalbau auf dem untern Brühl in St. Gallen.
25. »	Kantonsgeometer	Frauenfeld	Korrektion des Furthbaches in Oberbusznang. Kostenvoranschlag 30 000 Fr.
25. »	Schulhausbau	Rüttenen (Solothurn)	Dachdecker-, Spengler-, Gips-, Maler-, Schlosser- und Parkettarbeiten, Klostereinrichtungen und Rolläden zum Schulhausbau Rüttenen.
27. »	Bahning. der S. B. B., Kr. IV	Rorschach (St. Gallen)	Zimmerarbeiten für eine hölzerne Passerelle am Strassenübergang im Bahnhof Rorschach.
27. »	J. Schmid-Lütsch, Architekt	Glarus	Sämtliche Arbeiten für neue Abortanlagen im Regierungsgebäude in Glarus.
27. »	Alb. Brenner, Architekt	Frauenfeld	Glaser-, Schreiner-, Schlosser- und Installationsarbeiten, Beschläglieferung, Roll- und Jalusieläden, hölzerne Treppen, Bodenbelege und Malerarbeiten zum neuen Pfarrhause in Märstetten.
28. »	Verwalter Dr. Muheim	Altdorf (Uri)	Ergänzungs- und Restaurationsarbeiten am Hauptgebäude des Kantonsspitals zu Altdorf.
29. »	Strasseninspektorat I	Frauenfeld	Erstellung der Strassenstrecken Gehrwies-Brunau (1360 m) u. Hittingen-Maugwil (1160 m).
30. »	Kanalisationsbureau	St. Gallen, Burggrab. 2	Ausführung der Kanalisation in der Linsebühl- und Speicherstrasse.
30. »	Gmdr. Chr. Ruedi-Bühler	Gais (Appenzell)	Hydranten-Erweiterung in Zweibrücken (360 m Leitung mit vier Hydranten-Stöcken).
30. »	Gemeinderatskanzlei	Ober-Wetzikon (Zrch.)	Erdarbeiten und Zementröhren für die Kanalisation im Unterdorf Ober-Wetzikon.
30. »	Bureau der Bauleitung	Basel, Wallstr. 14	Lieferung von etwa 2900 m Perronrandsteinen aus Granit zum Bahnhofumbau Basel
30. »	L. Widmer, Gemeindepräsident.	Gerliswil (Luzern)	Sämtliche Arbeiten samt Materiallieferung für die Kanalisation Gerliswil.
30. »	Baubureau	Basel, Klybeckstr. 113	Schlosserarbeiten zur neuen Mädchenschule an der Zähringerstrasse.
30. »	Meili & Wapf, Architekten	Luzern	Dachdecker- und Spenglerarbeiten, Abortinstallationen und Wasserleitungen zum Schul- und Gemeindehaus-Neubau in Erstfeld.
30. »	Alb. Brenner, Architekt	Frauenfeld	Erd-, Maurer-, Kunststein-, Zimmermanns-, Spengler- und Schmiedearbeiten, sowie Lieferung von etwa 41 000 kg I-Balken zum neuen Bäckerei- und Magazingebäude des Konsumvereins Frauenfeld.
30. »	Oberingenieur der S. B. B.	Lausanne	Verlegung der Kantonsstrasse St. Sulpice-Renens und Erstellung von Sammelkanälen in Zementröhren im Bahnhof Renens.
1. Juli	Johann Betler, Bäuertvogt	Oberried (Bern)	Korrektion der Strassen Stegacker-Mannried (1338 m) und Litscherenbrücke-Oberried (775 m). Voranschlag Fr. 23 286.60.
5. »	Bureau der Bauleitung	Basel, Wallstr. 14	Etwa 1000 m ³ Chausserie und 2100 m ² Pflasterungen für die Eilgutanlage E. L. B. im Personenbahnhof Basel.
5. »	Bureau des Kreisgenieurs	Zürich, untere Zäune 2	Eindolung des Bahngrabens und Verbreiterung der Strasse I. Klasse Affoltern, a. Albis.
7. »	Ersparnis- und Kreditkasse	Delsberg (Bern)	Sämtliche Bauarbeiten für das neue Mädchenwaisenhaus in Delsberg.
10. »	Pfarrhof	Attinghausen (Uri)	Sämtliche Arbeiten und Lieferungen zur Anlage einer Wasserversorgung mit Hydranten.