Internationaler Eisenbahnkongress-Verband

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **55/56 (1910)**

Heft 2

PDF erstellt am: **29.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-28733

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

z. B. die ersten Fundamentmauerwerkarbeiten vergeben zu Fr. 17.50 und stiegen an bis Fr. 22.—, Bruchsteinmauerwerk von 22.— auf 27.—, Backsteinmauerwerk von 31.— auf 35.—, Konstruktionsholz der Zimmerarbeiten von 63.— auf 74.— Fr. und andere in ähnlicher Weise. Es wurden ferner einzelne Gebäude mehr ausgebaut, die Stallungen doppelt so gross angelegt, als ursprünglich vorgesehen, und schliesslich begegnete man während des Bauens stellenweise sehr ungünstigem Baugrund, denn auf dem verhältnismässig kleinen Grundstück traf man neben harter Nagelfluh stellenweise auch tiefen Sumpf.

Baukosten: Die reinen Baukosten der einzelnen Gebäude (ohne Umgebungsarbeiten, Mobiliar und Architekten-Honorar) belaufen sich auf:

Verwaltungsgebäude	144 970	Fr.
Küchengebäude	178 431	„
Ruhige Männer	240 044	„
Ruhige Frauen	227 405	„
Unruhige Männer	240 374	„
Unruhige Frauen	224 175	„
Infirmerie für Männer	119 585	„
Infirmerie für Frauen	112 141	„
Saalbau	56 035	„
Leichenhaus	12 861	„
Transformatorenhaus	7 857	„
Stallgebäude	70 602	„
Schweinestallungen	18 249	„
Umbauten der alten Häuser	31 779	„
	1 684 508	Fr.
Kläranlage und Kanalisation bis zur „Glatt“	26 000	„
Umgebungsarbeiten	210 475	„
Mobiliar	137 177	„
Pläne, Gutachten usw.	75 450	„
Kosten der Liegenschaft, Wasserrechte und Unkosten bis zur Eröffnung	244 426	„
Zusammen	2 378 036	Fr.

Internationaler Eisenbahnkongress-Verband.

VIII. Sitzung, Bern 1910.

Die Tagung, deren Wesen und Zweck a. Gotthardbahndirektor H. Dietler in letzter Nummer unserer Zeitschrift gekennzeichnet hat, ist Montag den 4. d. M. programmgemäss eröffnet worden. In seiner Begrüssungsrede wies Bundesrat Dr. *Forrer* auf die wirtschaftlichen Verhältnisse unseres Landes hin, das in grossem Umfang auf die Exportindustrie, den Transit und manchen Ortes auf den Fremdenverkehr angewiesen ist. Aus den topographischen Verhältnissen der Schweiz erwachsen der Befriedigung dieser Verkehrsbedürfnisse grosse Schwierigkeiten, deren Ueberwindung zu der hohen Entwicklung unseres Eisenbahnwesens, insbesondere unserer Alpenbahnen, Gotthard- und Simplonbahn, Rhätische Bahn und Lötschbergbahn geführt hat, wie auch zu der bunten Musterkarte unserer Spezialbahnen. Als zweiter Redner sprach *Dubois,* Präsident der ständigen Kommission, einen kurzen Rückblick werfend auf die Entwicklung des Verbandes in den 25 Jahren seines Bestehens. Insbesondere gedachte er der beiden um das Entstehen des Verbandes so sehr verdienten Herren Fassiaux und Belpaire. Herr *Weissenbach,* als Präsident der VIII. Sitzung, sprach hierauf eingehend und an Hand von Zahlen über die Entwicklung in Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen und Herr *Weissenbruch,* Generalsekretär des Verbandes, über die Geschichte des Internationalen Eisenbahnkongress-Verbandes und den praktischen Wert der Institution. Wenn auch die von den Plenarversammlungen aufgestellten Schlussfolgerungen allgemein und unpersönlich gehalten werden müssen, so habe das wenig auf sich. Die bei den Verhandlungen empfangenen Anregungen wirken nach und es beginnt nach Rückkehr vom Kongress manche erneute Untersuchung an Hand der Kongressakten und gefördert durch die während der Tagung geknüpften persönlichen Beziehungen.

Im Anschluss an die Eröffnungssitzung traten die einzelnen Sektionen[1]) zur Konstituierung ihrer Bureaux zusammen, wobei als Präsidenten gewählt wurden in der I. Sektion: Geh. Ober-Baurat *Blum,* Berlin; II. Sektion: *F. Gerstner,* Direktor der österreichischen Staatsbahnen; III. Sektion: a. Gotthardbahn-Direktor *H. Dietler;* IV. Sektion: *C. Colson,* conseiller d'Etat, Paris und in der V. Sektion: *G. Behrens,* Administrator der engl. Midland Railway.

Ein von der Stadt Bern in gastlicher Weise gespendeter Empfang in den Sälen des neuen Kasino,[1]) die sich bei künstlicher Beleuchtung ganz besonders gediegen präsentieren, beschloss den Abend in schöner Weise.

Auf die zahlreichen, teils sehr umfangreichen und von vielen technischen Zeichnungen begleiteten Berichte der Sektions-Referenten zurückzukommen behalten wir uns vor. Es möge noch betont sein, dass die Organisation der Tagung eine vorzügliche ist. Die Räume im Erdgeschoss des Parlamentsgebäudes sind für die Bureaux des Kongresses benützt, links diejenigen der ständigen Kommission und des Generalsekretariats, rechts jene des Berner Lokalkomitee für die örtlichen Veranstaltungen, Auskünfte usw. Der grosse Apparat ist glücklich in Gang gesetzt; die Sektionssitzungen haben im National- und Ständeratssaal und in andern Sälen des Parlamentsgebäudes am Dienstag Vormittag begonnen.

[1]) Näheres siehe Seite 10 lfd. Bd.

Miscellanea.

Die LI. Hauptversammlung des Vereins Deutscher Ingenieure hat vom 27. bis 29. Juni programmgemäss[2]) in Danzig getagt. Der Vorsitzende, Direktor Sorge aus Magdeburg, eröffnete die von rund 700 Teilnehmern besuchte Versammlung mit der Begrüssung der Ehrengäste.

Die Grasshof-Denkmünze wurde dem geh. Kommerzienrat Dr.-Ing. *Ziese* in Elbing verliehen.

Besonderes Interesse erweckte der Vortrag von Major *v. Parseval* über sein Luftschiff und seine Flugmaschine, der von einer grossen Anzahl von Lichtbildern begleitet war. Leider ist es nicht möglich gewesen, das Parseval-Luftschiff Type D nach Danzig zu bringen.

Der zweite Verhandlungstag war hauptsächlich den innern geschäftlichen Verhandlungen gewidmet.

Zunächst wurden die neuen Statuten beraten und angenommen.

Hüttendirektor *Heil* berichtete über die unternommenen Schritte in der Frage der Ausbildung von *Ingenieuren im höheren Verwaltungsdienst.* Der Referent teilte mit, dass an den Minister des Innern eine Eingabe gemacht worden ist, in der die zur Verwaltungsreform eingesetzte Immediatkommission die vom Verein Deutscher Ingenieure verfolgten Ziele näher dargelegt habe. Der Referent gab der Hoffnung Ausdruck, dass diese Eingabe bei der Reform des Verwaltungswesens Erfolg haben möge und dass die technisch-industriellen Kreise mehr als bisher zur Verwaltung herangezogen und mehr wirtschaftspolitischer Geist in die Verwaltung eingeführt werde.

Geheimer Hofrat Professor *Schoeppler* aus Braunschweig sprach über: *„Hochschulvorträge und Uebungskurse für Ingenieure“.* Die Hochschulkurse, die zwei Mal in Braunschweig stattgefunden haben, wurden aus allen Teilen des Reichs zahlreich besucht und sind auch von den Teilnehmern aufs günstigste beurteilt worden. Die Kurse sollen deshalb wiederholt werden. Die Technische Hochschule in Dresden trifft Vorbereitungen, in diesem Herbst eine ähnliche Vortragsreihe durchzuführen. Der Direktor des Vereins Deutscher Ingenieure *Meyer* teilte mit, dass auch in Darmstadt und Stuttgart ähnliche Kurse geplant werden.

Baurat *Taaks* aus Hannover berichtete über die Arbeiten der Kommission für das *technische Schulwesen.* Die im Verein mit einer Reihe anderer Verbände mit Schulmännern und Schulbehörden stattgehabten Konferenzen, Besichtigungen und Vorarbeiten haben dazu geführt, die Grundlinien für den technischen Unterricht zu entwerfen. Angenommen wurden Anträge, die verlangen, dass dem Verein rechtzeitig Gelegenheit gegeben werde, sich zu den von der Regierung geplanten Vorschriften über die Technik zu äussern.

Als Ort der nächsten Hauptversammlung wurde *Breslau* gewählt.

Am dritten Tage sprach Professor *Holz* aus Aachen über die „Wasserkräfte Norwegens im Dienste der Stickstoffindustrie“; ferner hielten noch die Professoren *Föttinger* und *Rössler* aus Danzig die angekündigten Vorträge über den „Hydrodynamischen Transformator“ bezw. „Die Hochspannungsanlage des elektrotechnischen Institutes in Danzig“.

[1]) Darstellung in Band LV, Seite 99.

[2]) Band LV, Seite 256.