

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **57/58 (1911)**

Heft 25

PDF erstellt am: **21.09.2024**

### **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.

**Variante Trimbach-Sommerau**

mit ungefähr 4,4 km Länge der Nordrampe (Projekt IVb), einem Tunnel von etwa 8150 m und 4,3 km Südrampe, gleich einer Bahnlänge Sissach-Olten von 16,85 km gegenüber den 18,08 km der Länge über Tecknau nach dem genehmigten Projekt IVa. Dieser Längengewinn und seine Bau- und Betriebskosten-Ersparnisse wären aber nicht die Hauptsache. Das Portal Sommerau läge auf Kote rund 425, das Südportal Trimbach auf rund 428 oder, bei Verminderung der Steigung Olten-Trimbach auf 10‰, ebenfalls auf 425 m ü. M. Wir bekämen also einen Tunnel mit *gleicher Höhenlage beider Mündungen*, mit *Scheitelpunkt in der Mitte* und beidseitigen *Minimalsteigungen von 1,5‰*, dazu einen *Kulminationspunkt von rund 431 m ü. M.*, also 21 m tiefer als beim genehmigten Projekt, dazu die entsprechende *Verminderung der Hebungskosten*, drei *gleichwertige, natürliche Blockstrecken* zwischen Sissach und Olten und vor allem: *eine ideale Blockstrecke Trimbach-Sommerau*, Wegfall aller komplizierten elektrisch-automatischen Schikanen im Tunnel, kurzum: *die Linie wäre tiefer und kürzer, in Bau, Unterhalt und Betrieb bedeutend billiger, zudem im Betriebe sicherer* und für Personal und Reisende angenehmer als die zur Ausführung beschlossene Linie mit ihrem hinkenden Längenprofil, dessen Gefällsverhältnisse angesichts der eben angedeuteten Möglichkeit schlimm genug sind. Der Raum verbietet uns hierauf näher einzutreten. Wenn aber die Generaldirektion glaubt, unter andern auf den Albistunnel (!) als Beweis für die Zulässigkeit grosser Tunnelsteigungen hinweisen zu sollen, so ist das Allen, die nur einigermaßen in dessen Betriebsverhältnisse eingeweiht sind, schlechterdings unverständlich.<sup>1)</sup> Wir unsererseits möchten eher auf die beiden Juratunnels zwischen St. Ursanne und Glovelier einerseits und Courgenay andererseits hinweisen. Sie sind stets gut zu befahren und rauchfrei, weil die Tunnelsteigung im Vergleich zu den Rampensteigungen ganz bedeutend vermindert ist. Dort leisten eben die Lokomotiven ihre *Hauptarbeit im Freien*, genau wie dies der Fall wäre auf unsern beiden Trimbach-Varianten. Hierin liegt der springende Punkt, das werden uns *alle Betriebsleute* der S. B. B., die im praktischen Dienste stehen, bestätigen, und darauf hätten sie auch zum Nutzen des Ganzen zweifellos aufmerksam gemacht, wenn — man sie gefragt hätte; denn anders ist die Entstehung und die Wahl des Projektes IVa gar nicht denkbar.

Nun, all dies hat ja höchst wahrscheinlich aber leider nur noch akademischen Wert, obwohl heute noch, wir wiederholen es, eine Aenderung ohne nennenswerte finanzielle Verluste möglich wäre. Soweit es unsere Aufgabe sein kann, glauben wir noch rechtzeitig das Nötige zur Klärung der Angelegenheit getan zu haben; die Schlussfolgerungen zu ziehen, müssen wir denen überlassen, die die Verantwortung zu tragen und die Entscheidung zu treffen haben.

Eines aber möchten wir noch sagen, das uns Ingenieure angeht. Jedermann kann irren, auch die Organe der Generaldirektion; folglich gereicht es Niemandem zur Unehre, einen begangenen Irrtum selbst als solchen zu erkennen und zu verbessern. Am ehesten vermeidet aber der Bauingenieur solche Irrtümer, wie hier einer vorliegt, wenn er sich stets bewusst bleibt, dass er unmöglich alles selbst am besten wissen kann und daher vor endgültiger Festlegung seiner Ideen sich mit denen bespricht, für die er zu bauen hat und ihren Rat in kollegialer Weise würdigt. Es scheint, dass hierin der Kontakt zwischen Bau- und Betriebsorganen zu wünschen übrig lässt, und dass es eine dankbare Aufgabe bei Reorganisation der S. B. B. sein wird, dafür zu sorgen, dass uns in Zukunft derartige Erörterungen nach Möglichkeit erspart bleiben können.

Die Redaktion.

**Miscellanea.**

**Eidg. Landeshydrographie.** Wie es leider vorausgesehen werden musste, hat sich unser Kollege Dr. J. Epper infolge seines durch die Ereignisse der letzten Monate stark erschütterten Gesundheitszustandes veranlasst gesehen, um seine Entlassung als Chef des eidg. Bureaus für Landeshydrographie einzukommen und der Bundesrat hat seinem Gesuche entsprochen.

Wir bedauern den Verlauf, den die Angelegenheit genommen hat, für Dr. Epper, der aus einem Wirkungskreis scheidet, den er

<sup>1)</sup> Nur eine Frage: warum belastet man die A<sup>3</sup>/<sub>5</sub>-Lokomotive im Horgener- und im Albistunnel auf 11‰ für Schnellzüge mit nur 280 t, dagegen auf der 5,6 km langen kurvenreichen Strecke Emmenbrücke-Rothenburg auf 16‰ mit 300 t?

mit grosser Arbeit und Ausdauer sich geschaffen und zu allseitiger Anerkennung mit schönstem Erfolge auszufüllen verstand; wir bedauern den Abschluss besonders auch für die Sache selbst, da die Bundesbehörden nur schwer für den scheidenden Chef der Landeshydrographie einen vollwertigen Ersatz werden finden können.

Unserem Kollegen aber wünschen wir von Herzen, er möge sich von den Aufregungen der letzten Monate bald erholen und seine frühere Schaffensfreudigkeit wieder finden, um auf dem ihm vertraut gewordenen, volkswirtschaftlich wichtigen Gebiete auch weiterhin mitarbeiten zu können.

Eine erfreuliche und verdiente Genugtuung ist Dr. Epper in der Debatte geworden, die im Nationalrat über die Angelegenheit am 11. und 12. Dezember stattgefunden hat. Einige neue Mitglieder, die infolge einer hierzu geschaffenen neuen Wahlkreiseinteilung nunmehr als Vertreter des Wahlkreises I in den Rat gelangt sind und die ihrer Partei geübte Rücksichtnahme durch möglichst schroffe Rücksichtslosigkeit in ihrem Auftreten glauben vergelten zu sollen, die Herren *Grimm, Pflüger* und *Sigg*, hofften den Fall nach ihrem Sinne ausschlichten zu können, und erlaubten sich hierzu, der Angelegenheit den Masstab anzulegen, der ihrer Denkweise entspricht. Das veranlasste die Bundesräte *Deucher* und *Comtesse*, sowie namentlich auch mehrere Mitglieder des Rates, aus der Reserve her auszutreten und mit aller Klarheit und Entschiedenheit für die Ehrenhaftigkeit Dr. Eppers einzustehen und seine bedeutenden Verdienste hervorzuheben.

Gegenüber den vorgenannten Neulingen im Rat, von denen das Vaterland bis heute nur hohle Redensarten aber auch nicht eine positive Leistung zu verzeichnen hat, traten Männer in die Schranken, wie *Will, Sulzer-Ziegler, von Planta, C. Zschokke, Schubiger* (St. Gallen) u. a., deren Wirksamkeit, Intelligenz und vor Allem deren *positive Arbeit* dem Lande seit Jahren grosse Dienste leisten und heute einem Grossteil der Wähler der vorerwähnten neuen Ratsmitglieder Arbeit und Brot verschaffen.

Ein glänzendes Anerkennungszeugnis haben diese unserem Kollegen öffentlich ausgestellt und zugleich ein strenges Urteil über seine Gegner und deren Anwälte gefällt. Wir können deshalb den letztern nur danken, dass sie, wenn auch nicht in dieser Absicht, die Sache im Nationalrat zur Sprache gebracht haben.

**Schweizerische Bundesbahnen.** In seiner Sitzung vom 11. Dezember hat der Schweizerische Bundesrat, dem Antrage des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen entsprechend, Regierungsrat Dr. R. Haab aus Wädenswil zum Mitglied der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen ernannt.

Dr. Robert Haab wurde 1865 in Wädenswil geboren. Von 1889 bis 1899 übte er in seiner Heimatgemeinde den Anwaltsberuf aus. Im Jahre 1899 berief ihn der Kantonsrat in das Obergericht, in dem ihm bald der Vorsitz übertragen wurde. 1908 erfolgte seine Wahl in die Zürcherische Regierung. Er verwaltete darin zunächst das Justiz-, Polizei- und Militärdepartement und übernahm nach dem Rücktritte Bleuler-Hünis das Baudepartement. Haab war einer der Gründer und später Präsident des Elektrizitätswerkes an der Sihl, eines unserer ersten derartigen Werke, das sich unter Direktion von Dr. W. Wyssling zu einer mustergültigen Anlage entwickelt hat. Seit vielen Jahren gehörte er dem Verwaltungsrat und der Direktionskommission der Südostbahn an.

Die „Neue Zürcher Zeitung“ schliesst ihre Begrüssung des neuen Generaldirektors mit den Worten:

„Klarer Blick, der unvoreingenommen prüft, scharfer, durch juristische Bildung und Richterberuf geschulter Geist eignen in hervorragendem Masse dem neuen Generaldirektor, der in der kommunalen, in der kantonalen Verwaltung, wie in privaten Unternehmen sich die Routine erworben hat, die dem Verwaltungsmann zu wünschen ist, ohne dabei zum Bürokraten zu werden. Ungern verliert ihn der Kanton Zürich, ungern zu einer Zeit, da der Baudirektion so grosse Arbeiten obliegen. Vor allem seine Partei, die er präsidiert, kann sich mit seinem Wegzug nur aussöhnen im Gedanken an das neue, schöne, weite Arbeitsfeld, das sich ihm nun eröffnet. In diesem neuen Wirkungskreis wünschen wir ihm volle Befriedigung; des grossen Gewinnes für die Bundesbahnen dürfen wir uns versichert halten.“

Gerne schliessen wir uns diesem Grusse an und hoffen, die Bundesbahnen werden in Haab eine neue Kraft gewonnen haben, die befähigt ist, an der Ausgestaltung unseres vaterländischen Unternehmens in erspriesslicher Weise mitzuarbeiten.

Der Bundesrat hat am 12. d. M., dem Antrage des Verwaltungsrates entsprechend, die bisherigen Mitglieder der Generaldirektion und der Kreisdirektionen bestätigt. Zum Präsidenten der Generaldirektion wählte er Ingenieur *Hans Dinkelmann*, Vorsteher des kommerziellen Departements; zum Vizepräsidenten Ingenieur *Otto Sand*, Vorsteher des Baudepartements; Direktor *Emil Colomb* behält das Finanzdepartement bei, während Dr. jur. *Rob Haab* das Rechtsdepartement übernimmt.

Die Ersatzwahl für den verstorbenen Generaldirektor A. Flury soll im kommenden Januar erfolgen.

**Eidgenössische Technische Hochschule. Doktorpromotion.** Die Eidgenössische Technische Hochschule hat dem diplomierten Ingenieur *Paul Curti* aus Rapperswil (St. Gallen) die Würde eines Doktors der technischen Wissenschaften verliehen. (Dissertation: Ueber Seeretention, Hochfluten und das Problem konstanter Wasserführung); desgleichen Herrn *Henry Jermain M. Creighton* aus Halifax (Canada) die Würde eines Doktors der Naturwissenschaften. (Dissertation: Die katalytische optische Aktivierung der razemischen Bromcamphorkarbonsäure).

Für die *Um- und Neubauten* der Eidg. Technischen Hochschule hat der Nationalrat den vom Bundesrat beantragten Kredit von 11 489 600 Fr.<sup>1)</sup> auf den einstimmigen Antrag seiner Kommission hin ebenfalls ohne Gegenbemerkung bewilligt. Vom Ständerat darf wohl ein gleiches erwartet werden, sodass die Arbeiten nach dem Gullischen Entwurf<sup>2)</sup>, zu denen der Fundamentausstüb bereits in Angriff genommen ist, programmgemäss fortschreiten können.

#### Monatsausweis über die Arbeiten am Lötschbergtunnel.

November 1911.

	(Tunnellänge = 14535,45 m)	Nordseite	Südseite	Total
Vollausschub: Monatsleistung . . . . .	m	206	178	384
dito Länge am 30. November . . . . .	m	7321	6733	14054
Mauerung: Monatsleistung . . . . .	m	259	220	479
dito Länge am 30. November . . . . .	m	6927	6390	13317
Mittlere Arbeiterzahl im Tag:				
Ausserhalb des Tunnels . . . . .		291	288	579
Im Tunnel . . . . .		728	833	1561
Im Ganzen . . . . .		1019	1121	2140
Am Portal ausfliessende Wassermenge l/Sek.		225	132	

Am 1. November (Allerheiligen) waren die Tunnelarbeiten beidseitig eingestellt.

#### Monatsausweis über die Arbeiten am Grenchenbergtunnel.

November 1911.

	Nordseite	Südseite	Total
Mittlere Arbeiterzahl im Tag . . . . .	33	43	76

Die Arbeiten begannen auf der *Nordseite* bei Münster mit dem Tunnelvoreinschnitt am 7. November 1911, am 30. November war der Stollen auf 4 m vorgetrieben (von Km. 0,556 bis Km. 0,560). Auf der *Südseite* wurde mit dem Tunnelvoreinschnitt am 6. November begonnen. Beidseitig sind die Gebäude der Installationen in Arbeit.

**Drahtseilbahn St. Moritz-Chantarella sur Chaut.** Der Bundesrat beantragt mit Botschaft vom 28. November 1911 die Konzessions-Erteilung für eine Drahtseilbahn von St. Moritz-Dorf nach dem Hochplateau Chantarella sur Chaut. Die Länge der Bahn beträgt in der Neigung gemessen 450 m, die Spurweite 1 m, bei einer Maximalsteigung von 490‰; die Höhenkoten der beiden Endpunkte sind 1848 m und 2005 m. Es sind drei Zwischenstationen vorgesehen. Der summarische Kostenanschlag für das Bähnchen beträgt 250 000 Fr.

**Internat. Rheinregulierung.** Alt Landammann *Zollikofer* hat den Bundesrat um Entlassung als Mitglied der internationalen Rheinregulierungskommission ersucht. Indem er unter Verdankung der geleisteten Dienste diesem Wunsche entsprochen hat, ernannte der Bundesrat zu seinem Nachfolger Regierungsrat *Riegg*, Chef des kantonalen Baudepartements in St. Gallen.

### Nekrologie.

† **Hans Sieber.** Mitten aus dem vollsten Leben, mitten aus seinem Wirkungskreise und aus der lebensfrohen Schar seiner Mitarbeiter, in voller Lebenskraft, hat jäher Tod uns einen lieben Kollegen entrissen. Vor wenigen Tagen noch ging er auf sonnigen Höhen des Wallis seinem Berufe nach; nun ist er schon der kühlen Erde übergeben auf dem stillen Friedhofe seines heimatlichen Worb bei Bern.

Hans Sieber war am 5. Oktober 1880 in Rüegsau geboren. Die geistigen Veranlagungen, die er schon früh bekundete, bestimmten seine Eltern ihn studieren zu lassen; nach Absolvierung der Sekundarschule in Worb wurde er Schüler des Gymnasiums in Burgdorf, das er 1898 im Besitze des Maturitätszeugnisses verliess, um an der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich seine Ingenieurstudien zu beginnen, die er im Jahre 1902 in Karlsruhe beendigte.

Von da an begann für den jungen Ingenieur die Praxis. Zuerst war er bei der Unternehmung der Montreux-Berner-Oberland-Bahn tätig. Von 1905 bis 1906 arbeitete er sodann kurze Zeit im Vermessungsbureau des Kantons Bern, wandte sich aber 1906 wieder dem Bau zu, als Bauführer bei der Bauleitung der Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn. Seit Juni 1908 war er Bauführer der Berner Alpenbahn-Gesellschaft für das oberste Bauoos der Südrampe, Goppenstein-Hochtenn, wo er, teilweise unter schwierigen Lebensbedingungen und mancherlei Entbehrungen seiner Aufgabe mit Hingebung nachkam. Leider durfte er den Tag nicht mehr erleben, der seiner Tätigkeit die Krone der Befriedigung aufsetzen sollte, den Tag der Vollendung des grossen Werkes, an dem er arbeitete. Am 4. Dezember, nachmittags 1½ Uhr, verbreitete sich die erschütternde Trauerkunde über den ganzen Bau, dass ein Fehltritt am Luegelkinnviadukt den Sturz Siebers von einem Pfeiler verursacht und seinem jungen Leben ein jähes Ende bereitet habe.

Die Berner Alpenbahn-Gesellschaft verliert in ihm einen treuen Beamten, einen Ingenieur mit guter Bauerfahrung, von praktischem Sinn. Seine Mitarbeiter aber betrauern einen lieben Freund und Kollegen; denn Hans Sieber, eine kernige Bernernatur, mitunter auch etwas derb, hatte vor allem einen goldlautern, offenen und geraden Charakter, dazu ein gefühlvolles, treues Herz. Wie sehr ihm diese Eigenschaften die Herzen gewannen, das zeigte die Bestürzung, welche die Trauerkunde auf der ganzen Südrampe des Lötschberges hervorrief und das zahlreiche Geleite, das in Brig seinem Sarge auf dem Wege zum Bahnhofe und ebenso in Worb von der Kirche zur letzten Ruhestätte folgte. A.

### Literatur.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten.

Zu beziehen durch *Rascher & Co.*, Rathausquai 20, Zürich.

**Fehlands Ingenieur-Kalender 1912.** Für Maschinen- und Hütten-Ingenieure, herausgegeben von Professor *Fr. Freytag*, Lehrer an den Technischen Staatslehranstalten in Chemnitz. In zwei Teilen. I. Teil: Taschenbuch in Brieftaschenform, geb. II. Teil: Nachschlagbuch auf den Arbeitstisch, geh. Berlin 1912, Verlag von Jul. Springer. Preis zusammen 3 M.

**Uhlands Ingenieur-Kalender 1912.** Begründet von *Wilh. Heinrich Uhland*. Bearbeitet von *F. Wilcke*, Ingenieur in Leipzig. In zwei Teilen. I. Teil: Taschenbuch, gebunden. II. Teil: Nachschlagbuch für den Konstruktionstisch, geheftet. Leipzig, Verlag von Alfr. Kröner. Preis zusammen 3 M.

**Beton-Taschenbuch 1912.** In zwei Teilen. I. Teil: Taschenbuch, gebunden. II. Teil: Nachschlagbuch auf den Arbeitstisch, geheftet. Berlin N. W. 21, Verlag von Zement und Beton G. m. b. H. Preis zusammen 2 M.

**Was jeder Schweizer vom Zivil-Gesetzbuch wissen muss.** Darstellung des Schweiz. Zivilgesetzbuches in Fragen und Antworten von Dr. *Ed. Kuhn*, Rechtsanwalt in Zürich. Zürich, Verlag von Art. Institut Orell Füssli. Preis geb. 2 Fr.

Redaktion: **A. JEGHER, CARL JEGHER.**

Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

### Vereinsnachrichten.

#### Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

*Sitzung, Freitag, den 20. November 1911 auf Pfistern.* Auf Antrag des Vorstandes wird derselbe ermächtigt, eine Eingabe von Interessenten des Automobilwesens an den Grossen Rat mitzuunterzeichnen, welche bezweckt, dass im neuen Gesetz über den Automobilverkehr die Interessen der Automobilisten und der Industrie angemessen berücksichtigt werden.

Hierauf hält Architekt *Weber* einen Vortrag über „Die Ruine Gerstein“, in welchem er sowohl die geologisch interessante Formation der Gegend als auch die Geschichte der Burg Gerstein

<sup>1)</sup> Band LVIII, Seite 260. <sup>2)</sup> Band LV, Seite 45, Tafel 16.