

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **83/84 (1924)**

Heft 12

PDF erstellt am: **22.09.2024**

### **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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*  
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, [www.library.ethz.ch](http://www.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

wovon eines gutgeheissen worden ist. Von acht hängigen Gesuchen (darunter vier neuen aus dem Berichtsjahre) um Aenderung von Konzessionen sind vier erledigt worden. Ferner wurde zwei Gesuchen um Uebertragung von Konzessionen entsprochen; auf Ende des Jahres verblieb eines unerledigt. Fristverlängerungen wurden in fünf Fällen bewilligt. Infolge Ablaufes der Fristen sind fünf Konzessionen erloschen. Auf Ende des Jahres bestanden 28 konzessionierte, aber noch nicht zur Ausführung gelangte Projekte, mitgerechnet die Linien, die noch nicht in ihrer ganzen Länge, sondern erst in einzelnen Sektionen im Betriebe stehen. — Schiffahrts-Konzessionen wurden keine erteilt.

*Unterstützung von privaten Eisenbahn-Unternehmungen zum Zwecke der Einführung des elektrischen Betriebes.*

Neue Unterstützungsgesuche gemäss Bundesgesetz vom 2. Oktober 1919 sind keine zu verzeichnen. Dem einzigen aus dem Vorjahre verbliebenen Gesuche konnte entsprochen werden.

**III. Bahnanlagen und feste Einrichtungen.**

*Unternehmungen im Betrieb.*

Der Kontrolle des Eisenbahndepartements waren unterstellt:	1923	1922
Eisenbahnunternehmungen . . . . .	215	215
Schiffahrtsunternehmungen (einschl. Betrieb der S. B. B. auf dem Bodensee) . . . . .	18	18
Aufzüge und geleislose Bahnen . . . . .	4	4
	237	237

*Bahnlinien im Bau.*

Während des Berichtjahres befanden sich zwölf Bahnlinien und Bahnstrecken im Bau (im Vorjahr elf); davon wurden die folgenden fünf Linien neu in Angriff genommen: Von der Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn die Strecke Zollikofen-Tiefenaubrücke; von der Rechtsufrigen Thunerseebahn der Anschluss an den neuen Bahnhof Thun; von der Freiburger Strassenbahn die Verlängerung über die neue Zähringerbrücke; von der Strassenbahn La Chaux-de-Fonds die Verlängerungen bis zur „Rue des Entilles“ und durch die „Rue du Progrès“ bis zur „Rue de la Fusion“.

Vollendet und dem Betriebe übergeben wurden im Jahre 1923 folgende Bahnstrecken: Von der Städtischen Strassenbahn Zürich am 29. März die Linie Badenerstrasse-Albisrieden, Baulänge 2,300 km; von den Basler Strassenbahnen am 1. Juni die Strecke Feldbergstrasse-Badischer Bahnhof 1,134 km; von der Rechtsufrigen Thunerseebahn am 1. Juni der Anschluss an den neuen Bahnhof Thun, 0,350 km; von der Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn am 17. August/24. Oktober die Endstrecke Tiefenaubrücke-Tierspital (Bern), 3,300 km; von den Städtischen Strassenbahnen Bern am 18. November die Linie Effingerstrasse-Neue Könizstrasse, 1,600 km, und am 27. November 1923 die Linie Pontebrolla-Camedo-Landesgrenze (Centovalli-Bahn), mit 13,692 km Baulänge.

Ueber die im Berichtsjahre eröffneten oder im Bau befindlichen Linien gibt eine dem Bericht beigegebene Tabelle die wesentlichen Einzelheiten.

Zu den auf Ende des Berichtjahres noch nicht eröffneten Linien ist folgendes zu bemerken:

Für die Verlegung der *linksufrigen Zürichseebahn* im Gebiete der Stadt Zürich sind die Bauarbeiten für den Wollishofen-Tunnel in Angriff genommen worden.

Mit der Fundation der Strassenbrücke über die Aare (Röthibrücke), die von der elektrischen Schmalspurbahn *Solothurn-Niederbipp* für ihre Weiterführung von Solothurn-Baseltor über Solothurn-Hauptbahnhof nach Zuchwil-Aarmatt mitbenützt werden soll, ist in der zweiten Hälfte des Berichtjahres begonnen worden. Die Bauarbeiten wurden noch nicht in Angriff genommen.

Vom allgemeinen Bauprojekt der II. Sektion Zollikofen-Bern der elektrischen Schmalspurbahn *Solothurn-Zollikofen-Bern* ist das für die Teilstrecke Zollikofen-Tiefenaubrücke genehmigt worden; mit den Bauarbeiten konnte auf dieser Strecke noch im Dezember begonnen werden.

Nachdem die Mittel für die Fertigstellung der Strecke Gletsch-Andermatt-Disentis und den Ausbau der Betriebsstrecke Brig-Gletsch der schmalspurigen Linie *Brig-Furka-Disentis* innerhalb nützlicher Frist nicht aufgebracht werden konnten, hat das Bundesgericht dem vorgelegten Nachlassvertrag am 12. Dezember die Genehmigung versagt.

*Ausbau auf zweite Spur.*

Während des Berichtjahres ist auf den Strecken Thalwil-Oberrieden und Biel-Mett das zweite Geleise in Betrieb genommen worden. Die gesamte Länge der zweigeleisigen Strecken der S. B. B. ist dadurch von 949 km auf 952 km gestiegen und beträgt nunmehr 33% der Betriebslänge des gesamten Netzes der Bundesbahnen. Beendet wurde die Erstellung des Unterbaues für das zweite Geleise auf den Strecken Baar-Zug, Neuhausen-Schaffhausen, Niederbipp-Wangen a. A. und Rothenburg-Emmenbrücke; in Ausführung begriffen war sie Ende des Berichtjahres noch auf den Strecken Solothurn-Lengnau, Schwarzenbach-Uzwil, Flawil-Gossau, Mörschwil-Goldach, Rorschach-Rheineck und Lamone-Cadempino.

*Bahnhöfe und Stationen.*

Am 1. Juni 1923 sind die neuen Bahnhöfeanlagen in *Thun* und in *Biel* und am 1. Oktober der neue Zoll- und Güterbahnhof in *Chiasso* dem Betrieb übergeben worden. Neue Stationen bzw. Haltestellen wurden auf dem Netze der S. B. B. eröffnet in Chamoson zwischen Riddes und Ardon, in Châteauneuf zwischen Ardon und Sitten, in Waltenschwil zwischen Wohlen und Boswil; ferner auf der Gürbetalbahn in Weissenstein, auf der Löttschbergbahn in Wengi und auf der Bulle-Romont-Bahn in Ruyres-Treyfayes. Beendet wurden die Erweiterungen auf den Bahnhöfen und Stationen Aarau, Gorgier-St. Aubin, St. Immer, Pfäffikon (Schwyz), Egnach, Mörschwil, Langnau und Sins; in Ausführung begriffen waren Ende des Berichtjahres die Erstellung des Basler Rangierbahnhofes auf dem Muttenezfeld und der Umbau der Station Muttenez, sowie die Erweiterung der Bahnhöfe Nyon, Sitten, Winterthur, Luzern und der Stationen Le Locle-Col-des-Roches und Eplatures-Crêt.

*Verstärkung von Brücken.*

Entsprechend der weitem Ausdehnung der Elektrifikation auf dem Netze der S. B. B. sind auch die Brücken-Umbauten fortgesetzt worden. Fertiggestellt wurden die Verstärkungen und Umbauten auf der Strecke Lausanne-Brig, der Umbau der dreigeleisigen untern Limmatbrücke bei Wettingen und die neue Brücke über die kleine Emme bei Emmenbrücke; auf den Strecken Lausanne-Yverdon und Dailens-Vallorbe gingen die bezüglichen Arbeiten Ende des Berichtjahres der Vollendung entgegen. Im Gang befinden sich die Arbeiten für die Erneuerung und Verstärkung der Brücken der Strecke Olten-Bern und für die neuen Brücken über die Orbe bei Vallorbe und über die Sitter bei Bruggen. Bewilligt wurden die Kredite für den Umbau der Kessilochbrücken zwischen Zwingen und Grellingen und des Worblaufenviaduktes zwischen Zollikofen und Bern.

(Schluss folgt.)

**Miscellanea.**

**Technische Veranstaltung für Feuerschutz in Zürich.**

Mit Unterstützung der Vereinigung kantonalschweizerischer Feuerversicherungsanstalten, der Schweizerischen Feuerversicherungs-Vereinigung, der Direktion des Innern des Kantons Zürich, des Stadtrats der Stadt Zürich, des Direktors der Eidg. Prüfungsanstalt für Brennstoffe usw. findet in Zürich eine Technische Veranstaltung für Feuerschutz statt. Der erste Teil, der am 26. und 27. September 1924 abgehalten wird, soll Behörden, Konstrukteuren und andern Interessenten Gelegenheit geben, sich über technische Leitsätze auszusprechen, die bei der Erstellung und dem Betrieb von *Oelfeuerungs-Anlagen*, *Lagerungs-Anlagen feuergefährlicher Flüssigkeiten* und *Automobil-Garagen* angewendet werden sollen. Die Besprechungen sollen weiter dazu führen, dass diese Leitsätze von den in Betracht kommenden Amtstellen in der ganzen Schweiz bei der Aufstellung von Verordnungen und Erlassen berücksichtigt werden. Ferner bildet die Aussprache eine Grundlage zur Durchführung des zweiten Teiles der Veranstaltung, „Ausstellung und Kurse“, der aus verschiedenen Gründen erst im Laufe des Sommers 1925 abgehalten werden soll.

Es sind für die Tagung folgende Konferenzen vorgesehen, die im Hörsaal Nr. 101 der Universität (Eingang Rämistrasse), je vormittags 9 Uhr, stattfinden:

Freitag, den 26. September 1924: Beratung von technischen Leitsätzen über die Erstellung und den Betrieb von *Garagen und Lagerungs-Anlagen für feuergefährliche Flüssigkeiten*. Vortrag von Professor Dr. *Paul Schläpfer*, Direktor der Eidg. Prüfungsanstalt für Brennstoffe, über die Eigenschaften und Gefahren der flüssigen Brennstoffe, hauptsächlich des Benzins. Besprechung der Anforde-

rungen, die vom feuerpolizeilichen Standpunkt aus den Automobil-Garagen und Lagerungs-Anlagen für feuergefährliche Flüssigkeiten (einschl. Tankwagen) gestellt werden müssen.

Samstag, den 27. September 1924: Beratung von technischen Leitenden über die Erstellung und den Betrieb von Oelfeuerungs-Anlagen in Wohn- und Geschäftshäusern. Vortrag von Professor Dr. Paul Schläpfer über die Eigenschaften und Gefahren der für die Oelfeuerung zur Verwendung kommenden Oele. Besprechung der Anforderungen, die vom feuerpolizeilichen Standpunkt aus an eine Oelfeuerungs-Anlage gestellt werden müssen.

Präsident des Organisations-Komitee der Veranstaltung ist Herr Ernst Furrer, Adjunkt

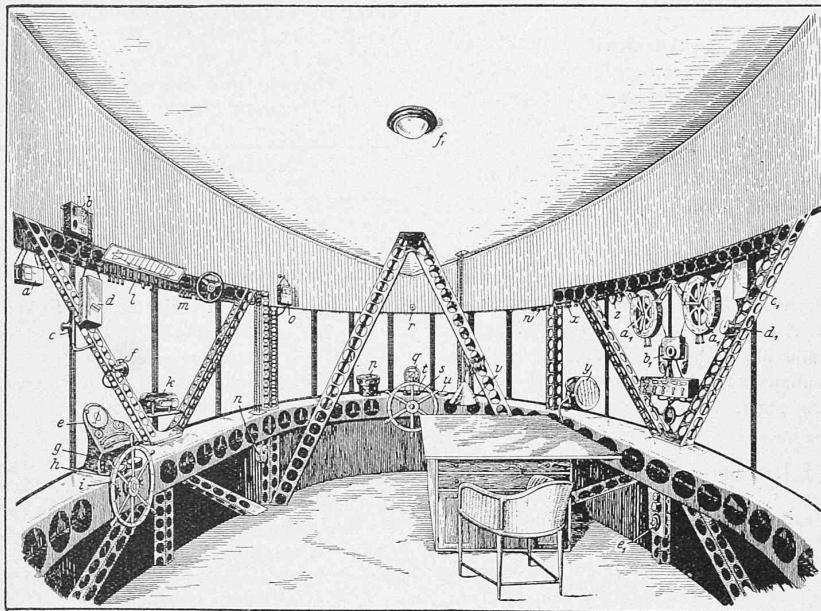
des städtischen Feuerwehr-Inspektors für die Abteilung Feuerpolizei, Sekretär Feuerschauer Hans Tanner. Mündliche Auskunft wird erteilt im Bureau der Feuerpolizei der Stadt Zürich, Amtshaus IV, Uraniastrasse 7, Zimmer 33, täglich morgens zwischen 8 und 9 Uhr.

**Kantonale Bernische Ausstellung Burgdorf 1924.** Die sehr umfangreiche Ausstellung umfasst Industrie, Gewerbe und Urproduktion; sie dauert bis zum 15. Oktober d. J. Von Dingen, die darin die Technikerschaft näher berühren, seien erwähnt eine Kollektiv-Ausstellung der Maler, Bildhauer und Architekten, sowie der Ortsgruppe Bern des S. W. B. (in Halle I), sodann die Gruppe Bauwesen überhaupt, die sich in Hochbau, Wasser-, Strassen- und Brückenbau, Vermessungswesen und Baumaterialien gliedert. Ferner sei erwähnt die Gruppe 5: Möbel- und Raumkunst; zum Fach gehört noch ein „Friedhof“ zwischen den Hallen II und III, sowie der „Gartenbau“<sup>1)</sup>. Die Anlage entspricht im grossen und ganzen dem erstprämiierten Entwurf des Architekten E. Bechstein in Burgdorf, den wir am 26. Januar d. J. wiedergegeben haben. Ohne einer eingehenden Besprechung dieser sehr reich beschickten Ausstellung vorzugreifen, sei nur bemerkt, dass u. a. die B. K. W. ihr neuestes, von Obering. A. Käch bearbeitetes baureifes Projekt zum Ausbau der Oberhasli-Kraftwerke<sup>2)</sup> („Grimselwerk“) in Plänen und Modellen vorführen, was allein schon einen Anreiz zum Besuch dieser „KABA“, wie der Rufname der Ausstellung lautet, bilden dürfte.

**Die Ausstellungen in Winterthur 1924 vom 11. bis 28. September** umfassen neben kantonalen Ausstellungen für Landwirtschaft und Gartenbau auch eine Gewerbe-Ausstellung des Bezirks Winterthur, auf die auch hier aufmerksam gemacht sei. Die für unsern Leserkreis besonders in Betracht fallenden Abteilungen sind die Gewerbehalle mit einer recht beachtenswerten und reichhaltigen *Raumkunst-Ausstellung*, dann der kleine, aber gediegene Muster-Friedhof, sowie Verschiedenes in der in reichem Spätsommerflor prangenden Gartenbau-Ausstellung. In der Gewerbehalle wird auch ein Demonstrations-Modell des kürzlich hier beschriebenen Schneider-Getriebes der S. L. M. vorgeführt. Was weiterhin beachtenswert ist, das ist die Festdekoration der Stadt, deren alte Gassen, jede individuell für sich streng einheitlich, originell und mit einfachsten Mitteln herausgeputzt worden sind. Auch sonst sieht man allerhand Erfre-

<sup>1)</sup> Spezial-Ausstellungen „Herbstflor“ vom 19. bis 23. Sept., und „Winterflor“ vom 11. bis 15. Oktober d. J.

<sup>2)</sup> Vergl. frühere generelle Bearbeitungen in Band 53 (13. Februar 1909) und in Band 78 (2. Juli 1921).



Führerstand des Zeppelin-Luftschiffes L. Z. 126.

Legende: a Barograph, b Fesselkraftanzeiger, c Luftthermometer, d Variometer, e Instrumentenhalter für Aneroid, Stoppuhr und zwei Neigungsmesser, f Beleuchtung des Aneroids, g Prallanzeiger, h Ruderlagenanzeiger, i Ruderwinde für Höhensteuer, k Kreiselnigungsmesser, l Ballast-Schalttafel, m Gas-Schalttafel, n Handlampe, o Gas-Fernthermometer, p Magnetkompass, q Tochter-Kreiselmessung, r Bordlicht, s Ruderlagenanzeiger, t Ruderwinde für Seitensteuer, u Resultierende Ruderlagenanzeiger, v Kartentisch-Beleuchtung, w Auslösung für Masthandtaue, x Auslösung für Landungstau, y Scheinwerfer mit Morsevorrichtung, z Signalglocke, a<sub>1</sub> Maschinentelegraphen, b<sub>1</sub> Lautsprecher mit Linienwähler, c<sub>1</sub> Verteiler für Telefon, d<sub>1</sub> Fahrtgeschwindigkeitsmesser, e<sub>1</sub> Anlasser, f<sub>1</sub> Raumbelichtung.

Dr. L. Dürr in Friedrichshafen verfassten Abhandlung zahlreiche Konstruktionsrisse sowie photographische Aufnahmen des Gerippes und der verschiedenen Einrichtungen finden. Zur Ergänzung des bereits Mitgeteilten entnehmen wir jener Abhandlung die obestehende Innenansicht des Führerstandes, dessen vielseitige Ausrüstung aus der Legende zu ersehen ist.

**Ausbau des Rheins zwischen Basel und dem Bodensee.** Das generelle Projekt für Kraftnutzung und Schifffahrt der Strecke *Eglisau-Schaffhausen*, dessen Bearbeitung der Nordostschweizer Schifffahrtsverband im Juli 1923 der Firma Buss A. G. in Basel in Verbindung mit Dr. Ing. H. Bertschinger übertragen hatte, und über das Ing. E. Gutzwiller (Direktor der Buss A. G.) in der „S. B. Z.“ vom 20. Oktober 1923 bereits kurz berichtet hat, ist nunmehr fertiggestellt. Das bezügliche, sehr umfangreiche und interessante Planmaterial ist für etwa drei Wochen im *Hörsaal II und den Zeichensälen 10 und 11b der E. T. H.* der Besichtigung seitens der Fachkollegen zugänglich gemacht (Meldung beim Hauswart Kuster), worauf hiermit aufmerksam gemacht sei.

**Neues Tachymeter, System Kourkène.** Ueber ein neuartiges Tachymeter berichtet „Génie civil“ vom 16. August 1924. Das von Kourkène erdachte Instrument gestattet in einfacher Weise das direkte Ablesen der zu messenden Entfernung anstelle des Winkels, um den das Zielfernrohr gedreht wurde. Es kann in dieser Weise für Distanzen bis 350 m verwendet werden, wobei der Messfehler etwa 2‰ beträgt. Für grössere Entfernungen wird es als gewöhnlicher Okular-Faden-Distanzmesser benutzt. Das Prinzip des Instruments ist an erwähnter Stelle genau erläutert.

**Drehstromkabel für 66000 Volt<sup>1)</sup>.** Quer durch die Stadt Cleveland soll unterirdisch ein 66000 V.-Drehstromkabel verlegt werden das die Lake Shore Station der Cleveland Electric Illuminating Company am Eriesee mit dem Kraftwerk der Ohio Power Company in Windsor am Ohio zu verbinden hat. Das Kabel wird nach der „E. T. Z.“ rund 30000 kW übertragen. Es hat die mit Gleichstrom von 152000 V vorgenommene Prüfung anstandslos ausgehalten.

**Anschluss der Thunersee-Dampfschiffahrt an den neuen Zentralbahnhof Thun.** Die Gemeinde Thun hat in der Abstimmung vom letzten Sonntag die Vorlage zur Erstellung eines Dampfschiffkanals nach dem Projekt der Lötschbergbahn als Zufahrt zum neuen Zentralbahnhof angenommen.

<sup>1)</sup> Vgl. die Notiz „Entwicklung der Hochspannungs-Erdkabel“ Bd. 83, S. 106.

liches an neuer Farbe im Stadtbild, in dessen Mitte die von Rittmeyer & Furrer (den Architekten auch der Gewerbehalle) renovierte Stadtkirche; dann begegnet man der neuerstandenen Zürcher Volks-tracht, die zu tragen auch die Winterthurerinnen sich nicht schämen, kurzum, ein Besuch der Winterthurer Ausstellung ist in mehrfacher Hinsicht, nicht nur für Architekten, sehr zu empfehlen.

**Das Zeppelin-Luftschiff L. Z. 126.** In der durch den bevorstehenden Schweizerflug des L. Z. 126 begründeten Eile der Drucklegung unserer Mitteilung auf Seite 132 letzter Nummer ist übersehen worden, auf die ausführliche Beschreibung dieses Luftschiffs in der „Z. V. D. I.“ vom 31. Mai 1924 hinzuweisen. Unsere Leser werden in jener, von Direktor