

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 18

PDF erstellt am: **17.05.2024**

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.

Miscellanea.

Bodensee-Toggenburgbahn. Ebnat-Nesslau ist die Fortsetzung der früheren Toggenburgbahn, jetzt S. B. B. talaufwärts. Schon im Jahre 1890 wurden im Auftrage des Baudepartements St. Gallen Studien über die Weiterführung ab Station Ebnat gemacht, aber erst im Jahre 1908 war es möglich, die formelle Angliederung des Projektes, das verschiedene Phasen durchgemacht hat (Studien Gysin, Kürsteiner, Züblin, Moser, Ritter-Egger), an die Stammlinie der B. T. zu erwirken.

Die 8 km lange Linie wird als normalspurige Nebenbahn ausgeführt, und es sind als Minimal-Radius $R = 200 m$ und als massgebende Steigung unter Berechnung des Kurvenwiderstandes nach der Röckl'schen Formel 25 ‰ angenommen worden. Die auf dem rechten Thurufer sich hinziehende Staatsstrasse weist Kurven von 40 m R und Steigungen bis auf 7 ‰, von einer rationellen Bahnanlage längs oder in der Nähe der Strasse [konnte keine Rede sein, ein eigentlicher Talgrund, dem man folgen könnte, ist nirgends vorhanden; die verschiedenen Studien stellten fest, dass für die Strecke Ebnat-Krummenau das rechte Thurufer, zwischen Krummenau bis Km. 6,7, ausserhalb Nesslau das linke Ufer den Vorzug verdienen.

Die Erd- und Felsbewegungen betragen rund 171000 m³. Die vom Tracé berührte Terraininformation besteht zu grossem Teile aus Mergel, Sandstein und Nagelfluh, das stark coupierte Terrain erfordert ausserdem die Erstellung einer Anzahl bedeutender Kunstbauten. Es sind drei Tunneln von 30, 80 und 47 m, zusammen 157 m vorgesehen. Ausser mehreren Strassen- und Bachdurchlässen, sowie Viadukten mit Oeffnungen von 6–10 m Weite sind zu erwähnen die zwei Thurübergänge mit gewölbten Hauptöffnungen von 63 und 25 m Lichtweite. Während der erste Thurviadukt als eingespannter Bogen (Felsfundamente) projektiert ist, ist der zweite als Dreigelenkbogen mit Granitgelenken (Pfahlrost-Fundation) vorgesehen. Die verschiedenen Objekte erfordern total 8900 m³ Mörtelmauerwerk, für welches frostbeständiger Sandstein aus der Gegend vorgesehen ist.

Bezüglich der Ausführung des Trockenmauerwerkes, rd. 2900 m³, ist festgesetzt, dass die Gesichtsfläche der einzelnen Steine wenigstens 0,1 m² zu betragen hat, und die Binder die Läufer um mindestens die Steinstärke überragen müssen.

Die angewendeten Normalien sind die der B. T. mit reduzierten Breiten: theoretische Dammkronenbreite 3,75 m, Stirnmauerndistanz bei Viadukten auf Schwellenhöhe 4,2 m, Abstand zwischen Gewölbescheitel der Viadukte und Schwellenoberkante 1 m, Tunnelnormalprofile wie bei den andern Linien der B. T. Für den Oberbau sind 32 kg Schienen auf eisernen Schwellen (14 Schwellen pro Schienenstoss von 12 m) vorgesehen. Der Kostenvoranschlag wurde auf 1750000 Fr. festgesetzt.

Rechts- oder Linksfahren auf den Schweizerischen Eisenbahnen. Veranlasst durch das infolge des Ueberfahrens eines Signals [erfolgte Eisenbahnunglück vom 30. März d. J. bei Mühlheim am Rhein, wird aus Lokomotivführerkreisen in den „Basler Nachrichten“ wieder auf den misslichen Umstand aufmerksam gemacht, dass auf unsern doppelspurigen Eisenbahnen links gefahren wird, die Signale demzufolge links aufgestellt werden müssen, während der Maschinenführer seinen Standpunkt auf der Lokomotive rechts hat. Dadurch wird, besonders bei den grossen Kesseldimensionen der neuen Schnellzugslokomotiven, die Möglichkeit, das Signal zu beobachten, für den Führer wesentlich erschwert und dieser ist genötigt, die Hülfe des links stehenden Heizers in Anspruch zu nehmen, dessen oft anstrengende Arbeit der Ueberwachung der Signale wiederum hinderlich ist.

Wir haben in Band XLIII, Seite 101 vom 27. Februar 1904 von einem in diesem Gebiete sehr erfahrenen Mitarbeiter einen Artikel gebracht, der auf diese Uebelstände hinweist und dringlich Abhilfe verlangt.¹⁾ Im gleichen Jahre soll auch der schweizerische Lokomotivführerverein eine bezügliche Eingabe an das schweizerische Eisenbahndepartement gerichtet haben, über deren Erfolg nichts bekannt geworden ist. Die Frage scheint in der Tat sehr dringlich zu sein und eine baldige Lösung zu erheischen.

Schweizerischer Technikerverband. Am 24. April d. J. hat zu Winterthur die ordentliche Delegiertenversammlung des Schweizerischen Technikerverbandes getagt. Dem Geschäftsbericht des Präsidenten ist zu entnehmen, dass der Verband z. Z. in 22 Sektionen 1574 Mitglieder im Inland und 250 Mitglieder im Ausland

¹⁾ Siehe auch Band XLIV, Seite 131 und 162 und Band LI, Seite 218.

zählt. Die Verhandlungsgegenstände betrafen meist geschäftliche Themata. Ausserdem befasste sich der Vorstand auch mit dem Studium der Frage der Errichtung weiterer technischer Mittelschulen in der Schweiz; er wurde von der Delegiertenversammlung ferner mit der Verfolgung der Angelegenheit der Erhöhung der Telephontaxen beauftragt. Die Wahl des Herrn R. Frei in Basel zum Sekretär, die wir bereits gemeldet haben, wurde von der Delegiertenversammlung bestätigt. Die Generalversammlung des Verbandes im Jahre 1911 soll in Basel abgehalten werden.

Rheinschiffahrt Basel-Bodensee.¹⁾ In der badischen Kammer hat der Minister des Innern, Freiherr von Bodmann, erklärt, dass man sich im deutschen Bundesrate auch hinsichtlich der Oberrheinregulierung von Strassburg bis Konstanz geeinigt habe. Es ergebe sich als Meinung der Regierungen, dass, wenn das Projekt die Ausführbarkeit und Wirtschaftlichkeit ergibt, die am Rheinstromverband beteiligten Regierungen ihre Stimmen dafür abgeben werden, und der Zweckverband diese Aufgaben übernimmt. Voraussetzung ist dabei aber, dass die Schweiz sich in einer, ihren Interessen entsprechenden Weise beteiligt, und zwar bis Konstanz, ferner, dass auch Oesterreich sich entsprechend beteiligt. Im übrigen soll jetzt ein Projekt ausgearbeitet werden auf Veranlassung der verschiedenen Schifffahrtsverbände. Baden hat dazu 20000 Mark in Aussicht gestellt unter der Voraussetzung eines internationalen freien Wettbewerbs.

Schweizerischer Elektrotechnischer Verein. Die in unserer Zeitschrift angekündigte Frühjahrs-Diskussions-Versammlung des schweiz. Elektrotechnischen Vereins²⁾ fand am 24. April in Bern unter der Leitung des Vereinspräsidenten Ing. K. P. Täuber programmgemäss statt. Zufolge der verhältnismässig geringen Beteiligung wurde die Diskussion über die drei veranstalteten Vorträge kaum benutzt. Die Vorträge werden im „Bulletin“ des Schweiz. Elektrotechnischen Vereins zur Veröffentlichung gelangen. Wir behalten uns vor, auf den Inhalt des ein besonderes Interesse beanspruchenden Vortrags von Dr. Tissot in Basel, über die schweizerischen Finanzierungsunternehmungen für elektrische Anlagen zurückzukommen.

Weltausstellung in Brüssel 1910.³⁾ Die Ausstellung ist am 23. April offiziell eröffnet worden, obwohl sie in den meisten Teilen durchaus unfertig ist. Nur Deutschland, das seine Ausstellung selbständig und in eigenen Gebäuden untergebracht hat, machte eine Ausnahme und konnte seine Abteilung am offiziellen Eröffnungsakt fertig vorführen. Seine Hallen, Gebäude und Gartenflächen bedecken 28000 m²; es wird darin nur von Frankreich mit 38000 m² und von Belgien mit über 70000 m² übertroffen. Wie berichtet wird, werden Holland, Belgien und England in den nächsten Tagen einen Teil ihrer Ausstellungen eröffnen können; andere, wie z. B. Italien, dürften mit Anfang Juni soweit sein. Die Schweiz, der in der gemeinsamen Industriehalle und der Maschinenhalle ihr Platz angewiesen wurde, ist mit ihren Arbeiten von den sie umgebenden Ländern abhängig.

Neubau für das Bundesgerichtsgebäude in Lausanne.⁴⁾ Der Botschaft des Bundesrates an die eidgenössischen Räte ist zu entnehmen, dass das zur Erwerbung in Aussicht genommene Terrain einen Flächeninhalt von 17500 m² hat, somit auch für später allfällige noch notwendig werdende weitere Bauten ausreichen wird. Mit dem vorgelegten Genehmigungsbeschluss soll der Bundesrat Auftrag erhalten, Pläne und Kostenberechnungen für ein neues Bundesgerichtsgebäude ausarbeiten zu lassen und einen Wettbewerb unter schweizerischen Architekten zu veranstalten.

Neue Rheinbrücke in Rheinfelden. Die Ausführung der neuen Brücke zu Rheinfelden ist durch Gemeindebeschluss der Firma Maillart & Co in Zürich übertragen worden, deren gemeinsam mit den Architekten Joss & Klausner in Bern eingereichter Wettbewerbsentwurf mit dem II. Preis ausgezeichnet worden ist.⁵⁾

Das „Schänzli“ in Bern.⁶⁾ Die Kursaalgesellschaft Schänzli hat den Ankauf der gegenwärtig in Privatbesitz befindlichen Schänzli-besitzung beschlossen. Der Kaufpreis beträgt 800000 Fr. Für den Neubau ist eine weitere Ausgabe von annähernd gleicher Höhe vorgesehen.

Die internationale Kunstausstellung in Venedig 1910 ist am 23. April eröffnet worden.

¹⁾ Band LV, Seite 204.

²⁾ Seite 204 laufenden Bandes.

³⁾ Band LIV, Seite 347.

⁴⁾ Siehe unsere Mitteilung im laufenden Band, Seite 204.

⁵⁾ Siehe Darstellung in Band LIV, Seite 45 bis 47.

⁶⁾ Band LV, Seite 109.

Konkurrenzen.

Rheinbrücke in Laufenburg. Die Bedingungen zu dem vom „Kraftwerk Laufenburg“ ausgeschriebenen Wettbewerb für Entwürfe zu einer neuen Rheinbrücke in Laufenburg, auf den wir bereits auf Seite 231 lfd. Bds. aufmerksam machten, liegen nunmehr vor. Zum Wettbewerb sind die Ingenieure und Architekten (Baufirmen) zugelassen, die zur Zeit des Ausschreibens in der Schweiz oder in Deutschland ansässig sind. Als Einlieferungstermin ist der 30. Juni 1910 festgesetzt. Das Preisgericht ist bestellt aus den Herren: Kantonsingenieur O. Zehnder in Aarau, Prof. Dr. G. Gull in Zürich, a. O. O. Dr. R. Moser in Zürich, Baurat Prof. Stürzenacker in Karlsruhe, Oberbaurat Prof. Dr. Fr. Engesser in Karlsruhe, Prof. G. Schönleber in Karlsruhe und O. O. Dr. A. Natterer, Geschäftsführer der Deutsch-Schweizerischen Wasserbaugesellschaft m. b. H., als Vertreter des Kraftwerkes Laufenburg, in Frankfurt a. M. Dem Preisgerichte sind insgesamt 6250 Fr. (5000 M.) zur Verfügung gestellt zur Verteilung von drei Preisen von 3125 Fr., 1875 Fr. und 1250 Fr.; es steht dem Preisgerichte jedoch frei, diese Gesamtsumme auch in anderer Weise zu verteilen. Die preisgekrönten Entwürfe gehen in das Eigentum des Kraftwerkes Laufenburg über, das sich vorbehält, darüber für die weitere Projektierung, Vergebung und Ausführung nach eigenem Ermessen frei zu verfügen. In den „Bedingungen“ wird darauf aufmerksam gemacht, dass das gegenwärtige Landschaftsbild bei Laufenburg¹⁾ verändert wird, weil der Stau der neuen, ein Kilometer unterhalb der Brückenstelle zur Ausführung kommenden Wehranlage des Wasserkraftwerkes bis weit oberhalb der Brücke hinaufreicht, sodass die bisher vorhandenen Stromschnellen verschwinden und ein ruhiger regelmässiger Wasserabfluss sich einstellt. Die Lage der neuen Brücke bedingt den Abbruch des Rathauses in Laufenburg; dessen Beseitigung sowie jene der alten Brücke und die im Plane vorgesehenen Aussprengungen gehören aber nicht zur Offerte des Wettbewerbes. Besonderer Wert wird auf die ästhetische Ausgestaltung der Brücke gelegt, die sich harmonisch in das Landschaftsbild einordnen soll.

Das lichte Durchflussprofil muss mindestens 1400 m² betragen. Mit Rücksicht darauf soll nur ein höchstens 6 m breiter Strompfeiler angeordnet werden, der in der Mitte der Brücke angenommen werden kann; es wird indessen auch eine Stellung mehr gegen das linke, schweizerische Ufer hin gestattet. Ferner sind auch

¹⁾ Vergleiche die Abbildung auf Seite 345 Bd. LIV.

Entwürfe, die keinen Strompfeiler vorsehen, zugelassen. Ueber die einzuhaltenden Höhenkoten, die Abmessungen der Fahrbahn, die der Berechnung zu Grunde zu legenden Daten usw. enthalten die „Bedingungen“ genaue Vorschriften. Bezüglich des Winddruckes, der Materialinanspruchnahme, Berechnung der Knickfestigkeit usw. soll die „Verordnung betr. die Berechnung und Prüfung der eisernen Brücken- und Dachkonstruktionen auf den Schweizerischen Eisenbahnen“ vom 19. August 1892 und für armierte Betonkonstruktionen die „Vorschriften über Bauten in armiertem Beton, aufgestellt von der Schweiz. Kommission für armierten Beton“ vom 30. April 1909 massgebend sein. Die Kosten für die Ausführung der Brücke dürfen den Betrag von 275 000 Fr. nicht überschreiten.

Verlangt werden: Eine Perspektive der Brücke und Umgebung; eine geometrische Ansicht und Längsschnitt 1:100; Querschnitte 1:20; statische Untersuchungen; Erläuterungsbericht und summarischer Kostenanschlag.

Unterlagen und Bedingungen sind vom Bureau der Deutsch-Schweizerischen Wasserbaugesellschaft m. b. H., Höchststrasse 45, in Frankfurt a. M. zu beziehen gegen Einsendung von 5 Fr., die bei Einreichung eines Entwurfes zurückerstattet werden.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER.

Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studierender

der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht einige tüchtige selbständige Konstrukteure für die Dampfmaschinen-Abteilung einer grösseren Maschinenfabrik der Ostschweiz; dieselben haben sich auch mit Proben und Abnahmeversuchen zu befassen. (1628)

Gesucht ein *Maschineningenieur* nach England für konstruktive Arbeiten im Maschinenbau. Recht baldiger Eintritt erwünscht. (1630)

Gesucht zu baldigem Eintritt ein *Maschineningenieur* mit Betriebspraxis, selbständig im Projektieren und Ueberwachen von Maschinenanlagen, nach Frankreich. Beherrschung der französischen Sprache erforderlich. Lebensstellung. (1632)

Gesucht ein jüngerer *Eisenbeton-Ingenieur*, zuverlässiger Statiker. (1633)

Auskunft erteilt:

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

Submissions-Anzeiger.

Termin	Auskunftstelle	Ort	Gegenstand
1. Mai	Gemeinderat	Schlossrued (Aarg.)	Erstellung einer Brücke aus T-Balken über die Ruedachern.
1. "	C. Grämiger, Präsident	Bazenheid	Renovation des Aussenverputzes der Kirche und des Turmes in Bazenheid,
1. "	d. Kirchenverwaltungsrates	(St. Gallen)	Lieferung von Thursand.
1. "	Bauleitung,	Zug	Erd- und Maurerarbeiten, Kunststein- und Eisenlieferung (I-Balken etwa 5500 kg)
2. "	Metalstrasse Nr. 18	Straubenzell (St. G.)	zu den Einfamilienhäusern am Lauriedweg in Zug.
2. "	Gemeindebauamt	Zürich,	Erstellung neuer Wasserleitungen in drei Strassen.
2. "	Knell & Hässig,	Cäcilienstrasse 5	Beschlägellieferung, Wand- und Bodenbeläge in Steinzeug, Steinhölzbeläge,
4. "	Architekten		Linoleumbeläge, Tapezier- und Malerarbeiten, Roll- und Jalousieläden, Ofen-
4. "	G. Perret, Gemeinderat	Reinach (Baselland)	lieferung zum Dienstgebäude der Unter-Zentrale Affoltern a. A.
4. "			Erd- und Maurer-, Zimmer- und Schlosserarbeiten für Schützenhaus und
4. "			Scheibenstand.
4. "	Techn. Bureau	St. Gallen,	Erd- und Maurerarbeiten für den Neubau der Handelsakademie St. Gallen.
5. "	der Ortsgemeinde	Stadthaus, II. Stock	
5. "	Schneider & Sidler,	Baden (Aargau)	Maurer-, Steinhauer- (Granit, Sandstein und Kunststein) und Zimmerarbeiten
5. "	Architekten		für den Schulhaus-Neubau Sarnen (Obwalden). Voranschlag 180 000 Fr.
5. "	J. J. Hofmänner	Altendorf-Buchs	Erstellung eines Stalles auf der Alp Arin (Gemeinde Sevelen, St. Gallen).
6. "	Kantonsbauamt	Bern	Erd-, Maurer-, Beton-, Zimmer-, Spengler- und Dachdeckerarbeiten für die
7. "			neue Viehscheune der Knaben-Erziehungsanstalt in Erlach.
7. "	Gas- und	Bern	Lieferung von zwei Motorlastwagen von 3000 kg und 1500 kg Tragkraft für
7. "	Wasserversorgung		den Kokstransport vom Gaswerk nach dem Stadtrayon.
7. "	Jul. Kelterborn, Architekt	Laufenburg (Aargau)	Schlosser- und Malerarbeiten zum Schulhausbau in Laufenburg.
7. "	N. Hartmann & C ^o ,	St. Moritz-Bad	Erd-, Maurer-, Zimmer-, Dachdecker-, Flaschner-, Gipser-, Glaser- und Maler-
7. "	Architekten	(Graubünden)	arbeiten für den Neubau der kath. Kirche nebst Pfarrhaus in Samaden.
7. "	Paul Siegwart	Aarau	Granit-, Sandstein-, Zimmer-, Eisenbeton-, Schmiede-, Dachdecker- und Spengler-
9. "			arbeiten zum Kirchenbau in Fluelen.
9. "	Oberingenieur der S. B. B.,	St. Gallen	Zimmer-, Spengler- und Dachdeckerarbeiten für das neue Aufnahmegebäude
12. "	Kreis IV		in Rheineck.
14. "	Alb. Müller, Gemeindepräs.	Andermatt (Uri)	Erstellung der Kanalisation in Andermatt.
14. "	Bureau der Bauleitung	Zürich,	Verputz-, Gipser-, Glaser-, Schreiner- und Malerarbeiten, sowie die Holz-Fuss-
15. "		Rennweg 2	böden zum Schulhausbau Watt.
15. "	Pfarramt	Neuendorf	Lieferung und Versetzung eines 2 m hohen Kirchenfassadenkreuzes und von
16. "		(Solethurn)	etwa 18 lfd. m Fassade-mauerdeckel aus Hartstein.
16. "	C. Angwerd,	Schwyz	Erstellung der Güterstrasse „Selgis-Illgau“ mit einer Länge von 3370 m in
	Kantonsförster		einem Kostenvoranschlag von rund 100 000 Fr.