

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 10

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.

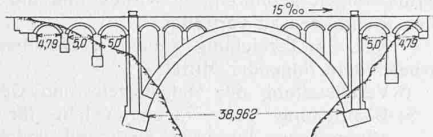
**Engadiner Museum in St. Moritz.**<sup>1)</sup> Die „Gesellschaft für die Erhaltung des Engadiner Museums“ in St. Moritz ist bekanntlich genötigt gewesen, um die für den Ankauf neben den zahlreichen freiwilligen Beiträgen noch erforderliche Summe aufzubringen, eine Verlosung zu veranstalten. Deren Ziehung ist nun endgültig auf den 30. September d. J. festgesetzt.

Als erster Gewinn ist eine kleine Villa in St. Moritz bestimmt, die einschliesslich des Baugrundes einen Wert von rund 69000 Fr. darstellt. Die Architekten *Nikolaus Hartmann & Co* in St. Moritz, denen die Gesellschaft den Bau übertragen hat, konnten mit den Arbeiten bereits in diesem Sommer beginnen und gedenken diese derart zu fördern, dass der Bau schon im nächsten Winter beziehbar sein wird. Wir hatten kürzlich Gelegenheit, in St. Moritz das Modell zu besichtigen, von dem wir hier eine Ansicht wiedergeben können.

Die Lage des Bauplatzes, auf einer Anhöhe, unweit des Waldes am Westende des Dorfes St. Moritz, ist ausserordentlich schön. Das Gebäude zeigt die Bauart des Engadiner Wohnhauses, wobei aber offensichtlich unsern modernen Ansprüchen an Luft, Licht und freier Aussicht durch Anlage grösserer Fenster einige Konzessionen gemacht worden sind. In einem Untergeschoss, einem Hauptgeschoss und einem Obergeschoss enthält der Bau alle Räumlichkeiten, die einer mittelgrossen Familie, sei es zum vorübergehenden oder auch zum dauernden Aufenthalt von Nöten sind, wie: Vestibül, Wohnzimmer, Veranda, fünf Schlafzimmer mit Bad und W. C., Küche und Spense, Dienstbotenzimmer, sowie Waschküche und die nötigen Vorratsräume. Dem Genuisse der herrlichen Aussicht dienen die beim Engadinerhause übliche Bank beim Eingang, ein kleiner Balkon an der Ostseite, der Wohnzimmer-Erker, die Veranda, sowie der auf hoher Terrasse liegende Garten.

**Weltausstellung Turin 1911. Preisgericht.** Das Verzeichnis der schweizerischen Mitglieder des Preisgerichtes, das wir auf Seite 122 der letzten Nummer brachten, hat nachträglich eine Aenderung erfahren. Ingenieur Hermann Sieber in Basel, der für Gruppe XII, Klasse 67 und 68 und Gruppe XIII, Klasse 75 (sämtliche das Heizungsfach betreffend) bezeichnet war, ist in letzter Stunde zurückgetreten. Für ihn hat sich unser Kollege, Ingenieur *Albert Beutter*, Direktor der Zentralheizungsfabrik Bern bereit erklärt, das Preisrichteramt zu übernehmen. — Das Preisgericht wird nicht, wie früher berichtet, auf den 3. sondern auf den 5. September einberufen.

**Neue Linien der Rhätischen Bahn.** Auf der Engadiner-Linie Bevers-Schuls ist am Abend des 29. August das Lehr-Gerüst des im Bau begriffenen Mela-Viaduktes bei Km. 112,524 aus z. Zt. unbekannten Ursachen eingestürzt. Der Viadukt übersetzt die Mela-Schlucht unmittelbar oberhalb des 895 m langen Tunnels gegenüber der Ortschaft Brail mit einer Hauptöffnung von 39 m bei einer Höhe der Bahn nivelette über der Bachsohle von rund 33 m. Nebenstehende Skizze zeigt die Hauptabmessungen des Objektes. Der Unfall hat leider Opfer gefordert, da 11 Arbeiter tot blieben und ebenso viele schwer verletzt wurden.



**Schweizerische Wasserrechtsgesetzgebung** (Band LVII, Seite 336). Die vom eidg. Departement des Innern zur Redaktion eines Bundesgesetzes über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte bestellte engere Kommission hat ihre Arbeiten beendet und in Begleitung eines motivierenden Berichtes einen neuen Entwurf eingereicht. Das Departement hält diesen Entwurf zur Verfügung der interessierten Kreise und erklärt sich bereit, allfällige Wünsche und Bemerkungen zu seinem Inhalt bis zum 15. Oktober 1911 entgegenzunehmen. — Von dieser Einladung sollten die Interessenten nicht versäumen, rechtzeitig Gebrauch zu machen.

## Nekrologie.

† **Oberst Robert Reber.** Im Alter von 61 Jahren starb in Gstaad am 25. August d. J. nach längerem Leiden Oberst R. Reber, Adjunkt der Schweiz. Landestopographie, an welcher Anstalt er während 29 Jahren gewirkt hat. Geboren zu Diemtigen im Simmental, besuchte er die Sekundarschule in Wimmis, darauf das bernische Lehrerseminar, studierte sodann in Bern Mathematik und erwarb sich 1873 das Patent als Konkordatsgeometer. Praktisch betätigte

er sich zuerst bei der Juragewässerkorrektur, 1873 bis 1876 beim Bau der linksufrigen Zürichseebahn, worauf er als selbständiger Geometer Katastervermessungen und Triangulationen im Kanton Bern ausführte. Im Frühjahr 1882 vom damaligen Chef des topographischen Bureaus, Oberst Jules Dumur, an diese Anstalt berufen, erledigte er die Triangulationen höherer Ordnung des grössten Teiles von Graubünden, eines Teiles vom Berner Oberland, der Kantone St. Gallen und Appenzell und eines Teiles vom Berner Jura. Als Nachfolger des als Professor ans eidg. Polytechnikum berufenen Ingenieurs M. Rosenmund wurde Reber im Jahr 1903 zum Adjunkten der Landestopographie gewählt, in welcher Stellung er tätig war, bis ein Herzleiden, das er sich durch Ueberanstrengung bei seiner Arbeit im Gebirge zugezogen hatte, ihn im Februar 1911 auf das Krankenlager warf.

Als Offizier im Geniekorps durchlief Reber alle Grade und wurde im Januar 1902 zum Oberst und Geniechef des IV. Armee-korps ernannt.

Ernste Pflichterfüllung zeichnete den Verstorbenen bei allen seinen Arbeiten aus; keine Mühen konnten ihn abhalten, sein Ziel unentwegt zu verfolgen. Das zeigte sich namentlich bei den schwierigen Triangulationsarbeiten im Hochgebirge, die er mit vollem Erfolge durchführte. Man braucht nur darauf hinzuweisen, dass die Absteckungen der Albula-, Ricken- und Lötschberg-Tunnels auf seinen Triangulationen basierten. In den letzten Jahren hat Reber viel für die Neugestaltung des schweiz. Vermessungswesens gewirkt. Ein tätiges Mitglied des Ingenieur- und Architekten-Vereins, hatte er während mehrerer Jahre das Präsidium der Sektion Bern inne. Als grosser Freund und Kenner der Berge hielt er treu zum Alpenklub, dessen Bestrebungen er mit Rat und Tat unterstützte und in dessen Kreis er gerne seine Erholung suchte.

Mit Reber ist ein liebenswürdiger Mensch und treuer Kamerad hingschieden.

† **J. Röthlisberger.** Nach längerem Leiden entschlief am 25. August d. J. auf dem Chaumont bei Neuchâtel Ingenieur J. Röthlisberger im 61. Lebensjahr. Wir werden in nächster Nummer einen dem heimgegangenen Kollegen von befreundeter Seite gewidmeten Nachruf bringen.

## Literatur.

### ✎ Bodensee-Toggenburg-Zürichsee. ✎

Denkschrift über die Eisenbahnverbindung Romanshorn-St. Gallen-Wattwil-Uznach. Herausgegeben vom **St. Gallischen Ingenieur- und Architekten-Verein** zur 44. Generalversammlung des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins in St. Gallen vom 26. bis 28. August 1911. Buchdruckerei Zollikofer & Co.

Zu beziehen, soweit der kleine Vorrat reicht, innert drei Wochen beim Ingenieur- und Architekten-Verein St. Gallen zum Preis von Fr. 12,50 für die Mitglieder des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins und der Lokalsektionen und zu Fr. 15,50 für Nichtmitglieder; franko, Porto und Nachnahme in der Schweiz.

Von Jahr zu Jahr wird im Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein der Vorsatz erneuert, seine Jahresversammlungen tunlichst einfach zu gestalten, um die Sektionen, die es jeweils übernehmen, den Gesamtverein gastlich aufzunehmen, möglichst vor Kosten und Arbeit zu bewahren. Von Jahr zu Jahr wird man aber, was die die Hauptversammlung begleitende Festschrift anbelangt, diesem Vorsatz untreu, und — wir gestehen es — wir freuen uns dessen. Liegt doch darin der Beweis des emsigen und freudigen Schaffens unserer Kollegen, die ihr Licht nicht unter den Scheffel stellen wollen.

Haben uns bei der letzten Generalversammlung die Tessiner in ihrer reichen Festschrift ein Bild von der Vielseitigkeit ihres Wirkens auf allen Gebieten der Technik aufgerollt, so greifen diesmal die Freunde in St. Gallen ein besonderes, allerdings sehr vielseitiges Objekt heraus, das uns von ihnen mit aller Gründlichkeit vorgeführt wird. „Non multa sed multum“ ist diesmal ihre Devise. Die beiden Linien der Bodensee-Toggenburg-Bahn und der Rickenbahn, die zu Ende letzten Jahres in Betrieb genommen wurden, bieten in der Tat nach allen Seiten eine solche Fülle des Interessanten, dass jede der vielen Richtungen, in der unsere Kollegen tätig sind, in der Denkschrift auf ihre volle Rechnung kommt. Wenn in dem Vorwort die Denkschriftkommission (Ingenieure A. Acatos, A. Seitz, H. Sommer), glaubt sich entschuldigen zu sollen, dass da und dort ihre Arbeit noch besser und weiter hätte ausgebaut werden sollen, so zeigt solche kaum gerechtfertigte Bescheidenheit nur, mit welchem Eifer und mit welcher Gewissenhaftigkeit sie an ihre Aufgabe herangetreten ist.

Die Aufzählung der Mitarbeiter, die sie gewinnen konnte, und der von diesen behandelten Kapitel gewährt eine Uebersicht über die Reichhaltigkeit der Schrift. Es haben mitgewirkt die Ingenieure H. Sommer für die geschichtliche Einleitung, die Organisation und die Unterbauarbeiten der zweiten Sektion; A. Acatos:

<sup>1)</sup> „Schweiz. Bauztg.“ 1906 Band XLVIII, Seite 165 und 177.

Unterbauarbeiten der ersten Sektion mit Bruggwaldtunnel; A. Schärer: Steinachkanal und Rosenbergtunnel; E. Wiesmann: Wasserflutunnel; A. Bachem: Rickentunnel; W. Schaffer: Oberbau und Telegraph; Arch. S. Schlatter: Hochbauten; Ing. K. Straumann: Rollmaterial; A. Seitz und Dr. R. Herold: Durchsicht und Zusammenstellung der Beiträge.

Die Arbeit ist in einem stattlichen Bande Folioformat (22 x 35 cm) von 118 Textseiten und 30 Tafeln Umfang gesammelt, wovon die letztern wohl zur Hälfte dreifach bis fünffach zusammengefasst, eine reiche Fülle an Karten, technischen Darstellungen, Profilen usw. enthalten, während die andern in sorgfältiger Auswahl mit den vielen Textbildern, etwa an die fünfzig der interessanteren Bauwerke zur Darstellung bringen und dabei besonders auch den landschaftlichen Reiz dieser Bahnstrecken zur Geltung kommen lassen. Das freundliche Entgegenkommen der Denkschriftkommission hat es uns ermöglicht, unsern Lesern auf den dieser Nummer beigelegten Tafeln Nr. 25 bis 28 einige Proben von den in der Denkschrift dargestellten Hochbauten sowie auf Seite 129 eine Probe des begleitenden Textes vorzuführen, aus denen man auf den Charakter der ganzen Schrift schliessen möge; an deren reicher und sorgfältiger Ausstattung kommt auch der Zollikoferschen Kunst-druckerei ein guter Anteil zu.

Auf die einzelnen Abschnitte des Buches näher einzugehen, würde uns der verfügbare Raum nicht gestatten. Es sei deren Inhalt nur flüchtig skizziert.

In der *geschichtlichen Einleitung* wird von der St. Gallischen Verkehrspolitik im allgemeinen ausgehend, die Vorgeschichte bis zur Konstituierung am 1. Juni 1904 dargelegt. Daran schliesst sich ein Kapitel über *Organisation und Projekt*, in dem alle grundlegenden Verhältnisse dargelegt sind nebst Kostenanschlägen usw. Der folgende Abschnitt über *Ausführung* führt uns nach einem summarischen Ueberblick über die für die *Bauarbeiten* vorhandenen Bedingungen gleich in den eigentlichen Bau, mit den *Erdarbeiten* beginnend, bei denen über die Terrainbewegungen, über die Bagge-rungsarbeiten nach verschiedenen Systemen u. a. m. interessante Mitteilungen gemacht werden. Ein besonderer Abschnitt ist dem *Bruggwald-Tunnel* gewidmet, der durch seinen teilweisen Einsturz viel von sich reden machte. Daran reihen sich die andern Tunnel, vor allem der *Wasserflutunnel*, dessen geologische Verhältnisse manche Schwierigkeiten bereiteten, der *Rosenbergtunnel* bei St. Gallen, der infolge des stark bebauten Geländes zu besondern Massnahmen nötigte; der *Rickentunnel*, der eine einlässliche Darstellung und Beschreibung erfährt. Ein sehr umfangreiches Kapitel nehmen die *Brückenbauten* ein, mit denen die Linie besonders reich gesegnet ist. Die Leser der „Bauzeitung“ haben an der Darstellung der Anlagen und Bauten der *Sitterbrücke* erkannt, mit welcher Gründlichkeit die Bauleitung hier zu Werke ging. In ähnlicher Weise finden sich in der Denkschrift u. a. der *Glattalviadukt* bei Herisau, der *Weissenbachviadukt* bei Degersheim, der *Thurviadukt* bei Lichtensteig u. a. dargestellt und beschrieben. Ueber den *Oberbau* wird das Wissenswerte mitgeteilt. Es folgt eine Darstellung der wichtigeren *Stationsanlagen* und hierauf ein besonders ansprechendes Kapitel über *Hochbauten*, Aufnahmegebäude, Wächterhäuschen usw. Beim *Rollmaterial* findet sich Ausführliches über den von der B. T. gewählten E<sup>b</sup>/<sub>3</sub> Lokomotivtyp, über das Wagenmaterial u. a. Einige Angaben über Betriebsverhältnisse sowie höchst interessante Aufzeichnungen über Preise und Arbeitsverhältnisse beschliessen das Werk.

Die Teilnehmer an der Generalversammlung waren von der schönen Festgabe freudig überrascht. Sie werden, wenn sie sich daheim in deren reichen Inhalt vertieft haben werden, der St. Galler noch dankbarer gedenken, die bei der grossen Arbeitslast, welche die Durchführung und der Abschluss solcher ausgedehnten Bauten auf ihre Schultern legte, doch Zeit und Lust fanden, ihre Gäste so reich zu bedenken!

Den Vereinsmitgliedern, die abgehalten waren, sich in St. Gallen einzufinden, sowie auch unserem weitem Leserkreis aber möchten wir die Erwerbung der Denkschrift wärmstens empfehlen. Sie werden gut tun, sich rechtzeitig darum zu bewerben, bevor der kleine Vorrat vergriffen sein wird.

A. J.

## Konkurrenzen.

**Bebauungsplan für das „Waidareal“ in Zürich.** Der Stadtrat von Zürich eröffnet unter den schweizerischen und den in der Schweiz niedergelassenen Architekten und Ingenieuren einen Ideenwettbewerb zur Erlangung von Entwürfen zu einem Bebauungsplan für das Waidareal in Zürich. Massgebend sind dabei, soweit die aufgestellten Vorschriften nicht etwa davon abweichen, die vom Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Verein aufgestellten „Grundsätze für das Verfahren bei architektonischen Wettbewerben vom 1. Januar 1909“. Als Einlieferungstermin ist der 31. Januar 1912

festgesetzt. Das Preisgericht besteht aus den Herren: Stadtrat Dr. Klöti, Vorstand des Bauwesens I, als Vorsitzender; Prof. Dr. Theodor Fischer, Architekt, München; Stadtbaumeister Fr. Fissler, Zürich; Prof. Dr. G. Gull, Architekt, Zürich; a. Oberingenieur Dr. R. Moser, Zürich; Prof. Rob. Rittmeyer, Architekt, Winterthur; Stadtgenieur V. Wenner, Zürich. Zur Erteilung von drei bis vier Preisen sind 10000 Fr. zur freien Verfügung des Preisgerichtes gestellt. Die prämierten Entwürfe bleiben Eigentum der Stadt. Bezüglich der Auftragserteilung zur Weiterbearbeitung eines prämierten Projektes behält sich der Stadtrat freie Hand vor. Verlangt werden:

1. Ein Uebersichtsplan der Einteilung des ganzen Gebietes im Masstab 1:2500 auf dem von der Stadt gelieferten Kurvenplan.

2. Die Längenprofile der Strassenzüge und einige charakteristische Querschnitte durch das ganze Areal in der Richtung des stärksten Gefälles unter Benutzung der Höhenkurven, aufgetragen im Masstab 1:1000/1:100.

3. Der Bebauungsplan auf dem von der Stadt gelieferten Situationsplan im Masstab 1:1000 mit Einzeichnung der Strassenprofile, der Gebäude (einschliesslich der Gebäude der Krankenhausanlagen), Platzanlagen usw.

4. Perspektivische Skizzen von Strassenbildern und Plätzen, ein Gesamtbild aus der Vogelschau oder ein Modell.

5. Ein Erläuterungsbericht mit Berechnung der vom gesamten Areal als Baugebäude ausnutzbaren Fläche, mit allfälligen Vorschlägen für eine zu erlassende Bauordnung.

Das Programm gibt nähern Aufschluss über die bei Entwerfung des Bebauungsplans zu beobachtenden wesentlichen Punkte, hinsichtlich die Begrenzung des Gebietes, die allgemeinen Grundlagen und Bedingungen, sowie über die von der Kanzlei des Tiefbauamtes mit dem Wettbewerbsprogramm gegen Erlag von 20 Fr. zu beziehenden Unterlagen und Behelfe. Gegen Bezahlung weiterer 20 Fr. wird den Bewerbern auch ein Abguss des Terrainmodells vom Wettbewerbsareal in 1:1000 geliefert. Vorgenannte Beträge werden bei Einsendung eines Wettbewerbsentwurfes zurückvergütet.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER.  
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

## Vereinsnachrichten.

### Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Statuten.

#### I. Zweck des Vereins.

§ 1. Der Schweizerische Ingenieur- und Architekten-Verein bezweckt, die gegenseitigen Beziehungen unter Fachgenossen zu pflegen und die Bau-, Maschinentechnik und Architektur nach ihrer wissenschaftlichen, technischen und künstlerischen Seite zu fördern. Er stellt sich auch die Aufgabe, für die Mehrung und Hebung des Einflusses und der Achtung, die den technischen Berufszweigen gebühren, zu wirken und die Standesinteressen in allen Richtungen zu vertreten.

§ 2. Zur Erreichung seines Zweckes bedient sich der Verein insbesondere folgender Mittel:

- a) Veranstaltung der Delegierten- und Generalversammlungen.
- b) Bearbeitung von Fragen, welche für die Mitglieder von allgemeinem Interesse sind und welche sich sowohl auf das technische und architektonische Gebiet, wie auch auf die Ausbildung, die soziale Stellung der Fachgenossen, die ihnen dienenden Wohlfahrtseinrichtungen und die Gesetzgebung beziehen.
- c) Vermittlung des Ideen-Austausches zwischen den Sektionen.
- d) Anhandnahme und Veröffentlichung von Arbeiten aus dem gesamten Gebiete der Technik und Architektur.
- e) Beteiligung an der Herausgabe von Fachzeitschriften.
- f) Ausschreibung von Preisaufgaben.
- g) Teilnahme an Ausstellungen, Kongressen, Vornahme von Studien-Reisen.
- h) Uebernahme der Bestellung von Jury-Mitgliedern bei Wettbewerben und von Schiedsgerichten bei Streitigkeiten in technischen und architektonischen Angelegenheiten.
- i) Pflege der Beziehungen mit verwandten Vereinigungen des In- und Auslandes.
- k) Unterstützung der Bestrebungen von nationalen und internationalen Vereinigungen, die ähnliche Zwecke verfolgen.

#### II. Mitgliedschaft.

§ 3. a) Dem Verein können Architekten, Bau-, Kultur-, Vermessungs-, Maschinen- und Elektroingenieure angehören. Als Architekten und Ingenieure werden Techniker mit abgeschlossener Hochschulbildung anerkannt, ferner auch solche mit anderem Bildungsgang, sofern ihre beruflichen Leistungen auf entsprechender Höhe stehen und sie über eine angemessene allgemeine Bildung verfügen.