

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **63/64 (1914)**

Heft 19

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.

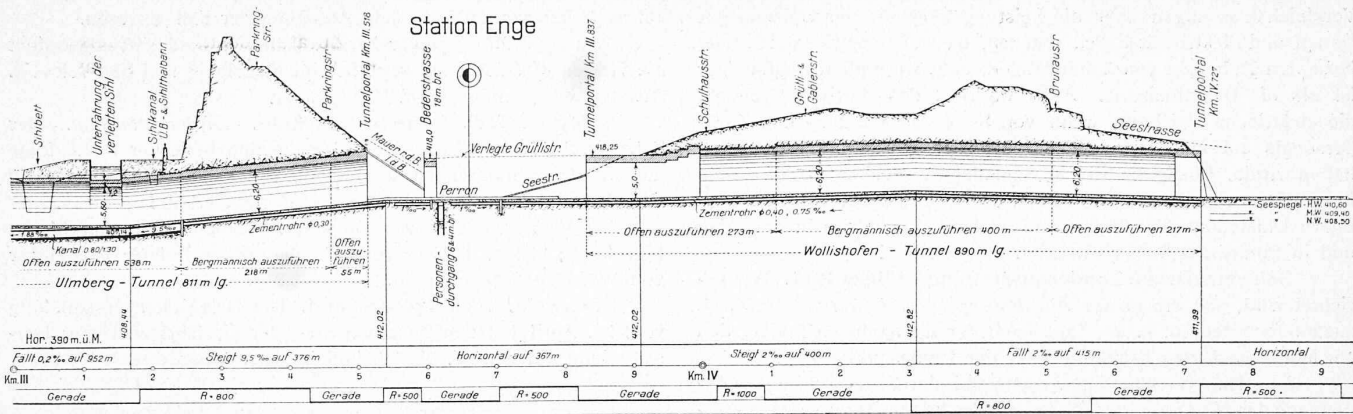


Abb. 4. Längenprofil von der bestehenden Sihl (Km. I+I) bis Einmündung in die bestehende Linie (Km. IV+9). — Längen 1:10000, Höhen 1:1000.

des schiffbaren Rheines. Für *Italien* wird die Absatzmöglichkeit durch den Seeweg über Genua und Venedig begrenzt. Im günstigen Sinne würde der Verkehr nach Italien durch eine Ostalpenbahn beeinflusst. Den grössten Vorteil würde die *Schweiz* erfahren, die vollständig in das Interessengebiet der verlängerten Rheinschiffahrt fällt. Das Einflussgebiet für die oberhalb Strassburg liegende Rheinschiffahrt wird für Kohle und ähnliche Massengüter auf 71 000 Quadratkilometer berechnet.⁴

Es ist unschwer zu erkennen, welche Ueberlegung dazu geführt haben dürfte, der *Schweiz* den Löwenanteil zuzuerkennen. Aufgabe, zunächst der vom Bundesrat eingesetzten Vorberaterkommission¹⁾ und sodann der obersten Bundesbehörde selbst, wird es sein, bei genauer Rechnung und kühler Ueberlegung die Bedeutung dieser verlockenden Stimmen richtig einzuschätzen und sich nicht von künstlich entfachteter Begeisterung irreleiten zu lassen, damit wir bei dem künftigen Staatsvertrag vor ähnlichem Schaden bewahrt bleiben, wie wir ihn bei Staatsverträgen schon wiederholt zu erleiden hatten.

Miscellanea.

Schweizerische Bundesbahnen. In der Sitzung des Verwaltungsrates der S. B. B. vom 30. April und 1. Mai wurde ausser der Frage der Einführung der linksufrigen Zürichseebahn, worüber an anderer Stelle berichtet ist, weiterhin der Ausbau des *hydroelektrischen Werkes auf der Nordseite des Simplontunnels* mit einem Aufwand von 1,96 Millionen Fr. genehmigt. Für dieses wird die Wasserfassung und der Eisenbetonkanal Mörel-Brig beibehalten, die von der Tunnelunternehmung Brandt, Brandau & Cie erstellt worden sind)²⁾, während Wasserschloss und Druckleitung umgebaut werden sollen. Die neue Anlage enthält zwei Turbodynamogruppen von je 3000 PS.

Ferner teilte die Generaldirektion mit, es stehe bestimmt in Aussicht, dass die italienischen Staatsbahnen bis zur Eröffnung des Simplon-Tunnels II, die für 1918 vorgesehen sei, die Strecke Iselle-Domodossola auf Doppelspur ausbauen werden.

Sodann genehmigte der Verwaltungsrat die Verträge mit der Schweiz. Lokomotivfabrik Winterthur für Lieferung von 32 *Lokomotiven* im Jahre 1915, sowie mit der Industriegesellschaft Neuhausen und der Waggonfabrik Schlieren für Lieferung von 142 *Personen-, 42 Gepäck- und 390 Güterwagen*.

Schliesslich gab die Generaldirektion Auskunft über die Ursachen, die bisher der Inangriffnahme der Bauarbeiten an den *Energieversorgungsanlagen für die elektrische Traktion am Gotthard* noch im Wege standen. Diese bestehen in der sich als notwendig erweisenden Abänderung einiger Konzessionsbedingungen der bezüglichen Wasserkräfte im Tessin.

Zürcherische Verkehrspolitik. Anlässlich eines Vortrages, den der Sekretär der Zürcher Handelskammer in der Kaufmännischen Gesellschaft gehalten hat, wies er auf die speziell Zürich interessierenden Fragen des Ausbaues der Bundesbahnen hin mit folgenden Sätzen, die wir, auch unter Hinweis auf den Bericht über die Ver-

handlungen des Verwaltungsrates der S. B. B. in dieser Nummer, wiedergeben. Er sagt: „Für Zürich fallen speziell in Betracht: der richtige Ausbau des Hauptbahnhofs — nicht des Aufnahmegebäudes, sofern dies nicht durch andere Rücksichten bedingt ist, sondern der Geleiseanlage, damit der sich beständig mehrende Verkehr bewältigt werden kann —; sodann die Verlegung der Linksufrigen mit Doppelspur bis zum Walensee und mit vorsorglicher Anlage von Tunnels, Brückenpfeilern usw. für ein drittes und viertes Geleise bis Thalwil (die neueste Vorlage für die Linksufrige ist in dieser Beziehung ungenügend); der Ausbau auf Doppelspur der Zürich-Bodensee-Linie und der Linie über Eglisau nach Schaffhausen. Wünschbar wäre auch der Bau der Randenbahn, eventuell der Hegau-bahn, und die baldmöglichste Elektrifizierung der Gotthardlinie wenigstens bis Zürich. Die genannten Umbauten liegen ebenso sehr im Interesse der Bundesbahnen als der Stadt und des Kantons Zürich. Sie können aber von den Bundesbahnen nicht auf einmal erfüllt werden, sondern nur nach und nach unter Beobachtung der nötigen Rücksicht auf ihre Finanzlage. Das muss man sich beständig vor Augen halten, wenn man neue Eisenbahnpostulate aufstellt. Je finanzkräftiger die Bundesbahnen erhalten werden, desto besser sind sie imstande, den Verkehrsinteressen des gesamten Landes zu dienen.“

Grenchenbergtunnel. Monatsausweis April 1914.

	Tunnellänge 8565 m	Nordseite	Südseite	Total
Sohlenstollen: Monatsleistung	m	145	243	388
Länge am 30. April	m	3832	3165	6997
Vollausbruch: Monatsleistung	m	135	170	305
Länge am 30. April	m	3525	2513	6038
Mittlere Arbeiterzahl im Tag:				
Ausserhalb des Tunnels		178	196	374
Im Tunnel		508	665	1173
Im Ganzen		686	861	1547
Gesteinstemperatur vor Ort	°C	12,7	19,0	
Am Portal ausfliessende Wassermenge l/sek.		170	562	

Nordseite. Der Richtstollen durchfuhr im Berichtsmonat die Molasse alsacienne et delémontienne. Es wurde an 29 Tagen gearbeitet mit 5 m durchschnittlichem Tagesfortschritt.

Südseite. Im Berichtsmonat wurden vom Richtstollen die Schichten des Opalinustons, Blagdenischichten und Rogenstein durchfahren. An den 29 Arbeitstagen wurde im Vortrieb die höchste der bisher auf der Südseite des Tunnels erzielten Durchschnittsleistungen erreicht mit 8,37 m mittlerem Tagesfortschritt.

Rhätische Bahn. Elektrischer Betrieb auf der Engadiner Linie. Der „Freie Rätier“ entnimmt dem Quartalbericht der Rhätischen Bahn, dass im allgemeinen der *elektrische Betrieb* sich in befriedigender Weise abgewickelt hat. Die Direktion sei bestrebt, die noch vorhandenen Mängel und Nachteile an den Einrichtungen und in der Betriebsführung nach Möglichkeit zu heben, um bald auf den Punkt zu gelangen, wo ein Vergleich der spezifischen Kosten des elektrischen Betriebes mit dem Dampfbetrieb möglich ist.

Die während dieses ersten Winters mit der *elektrischen Zugheizung* gemachten Erfahrungen haben gezeigt, dass die Ausführung im allgemeinen befriedigend ausgefallen ist. Zu Anständen haben jedoch verschiedene Teile der Heizeinrichtung geführt, die im Laufe des kommenden Sommers verbessert werden sollen. Grundsätzliche

¹⁾ Siehe Seite 263 der letzten Nummer.

²⁾ Siehe „Schweiz. Bauzeitung“ Band XXXVIII, Seiten 191 u. ff.

Fehler sind nicht vorhanden. Im Laufe des Winters vorgenommene Vergleichsmessungen über die Leistungsfähigkeit der Heizung mit Dampf und Elektrizität haben ergeben, dass die elektrische Heizung bezüglich Anheizen von kalten Wagen nicht wesentlich ungünstiger ist als die Dampfheizung. Auch während des Betriebes genügte die elektrische Heizkraft, wenn von Seite des Stations- und Zugs-personals auf möglichste Schliessung der Türen und Fenster gehalten wurde. Einzig die Strecke Samaden-Pontresina machte wegen ihrer Kürze eine Ausnahme, da hier die Erhaltung der Wärme wegen öftern Umstellens und Manövrierens der Lokomotiven in Samaden und in Pontresina bisher oft kaum möglich war.

Schweizerische Landesausstellung in Bern 1914. Wie berichtet wird, soll die *grosse Ausstellungskommission* am 16. d. M. zusammentreten, d. h. am Tage nach der für nächsten Freitag den 15. Mai angesetzten Eröffnungsfeier der Landesausstellung.

Den Hauptverhandlungsgegenstand der Sitzung wird die Ernennung der *Mitglieder des Preisgerichtes* bilden, bezw. die Kenntnisnahme und Bestätigung der, nach sorgfältiger Befragung von Berufsverbänden und Ausstellern, sowie nach Einholung der vorläufigen Zusage der in Frage kommenden Persönlichkeiten, vom Zentralkomitee dafür aufgestellten Listen. Am 30. Mai soll das Preisgericht zu seiner konstituierenden Sitzung zusammentreten.

Als Präsident des Preisgerichtes ist bekanntlich in der letzten Sitzung der grossen Ausstellungskommission Herr Nationalrat *Will* gewählt worden. Die oberste Instanz des Preisgerichtes bezw. das Oberpreisgericht besteht aus dem Präsidenten der grossen Ausstellungskommission, Bundesrat *Schulthess*, den Präsidenten und Vizepräsidenten des Preisgerichtes Nationalrat *Will* und Münzdirektor *Adrian*, und des Organisationskomitee Ständerat *Kunz* und Nationalrat *Jenny*. Dem Präsidenten des Preisgerichtes ist als ständiger Sekretär Herr *Köhler* beigegeben, dessen Kanzlei sich in Bern, Bubenbergrplatz Nr. 10 befindet.

Die letzte Nummer des offiziellen „Korrespondenzblattes“, die am 6. Mai ausgegeben wurde, bringt das Programm der *Eröffnungsfeier* vom 15. Mai.

Simplon-Tunnel II. Monatsausweis April 1914.

	Tunnellänge 19 825 m	Südseite	Nordseite	Total
Firststollen:				
Monatsleistung m	156	214	370	
Stand am 30. April . . m	3191	4323	7514	
Vollausbruch:				
Monatsleistung m	193	251	444	
Stand am 30. April . . m	3025	4207	7232	
Widerlager:				
Monatsleistung m	112	300	412	
Stand am 30. April . . m	2632	3912	6544	
Gewölbe:				
Monatsleistung m	156	329	485	
Stand am 30. April . . m	2576	3856	6432	
Tunnel vollendet am 30. April m	2576	3856	6432	
In % der Tunnellänge . . %	13,0	19,4	32,4	
Mittlerer Schichten-Aufwand im Tag:				
Im Tunnel	690	661	1351	
Im Freien	347	506	853	
Im Ganzen	1037	1167	2204	

Nordseite. Während der 29 Arbeitstage standen durchschnittlich 25 Bohrhämmer und 7 Lokomotiven, davon 4 im Tunnel, im Betrieb.

Südseite. In der Druckpartie zwischen Km. 4,468 und 4,480 ist die Gewölbemauerung geschlossen; die noch in Arbeit befindliche Druckpartie hat während der Zeit des Streiks vom 17. bis 26. April¹⁾ nicht gelitten. Während der 19 Arbeitstage standen im Betrieb 35 Bohrhämmer und 7 Lokomotiven wie auf der Nordseite.

Die neue königliche Bibliothek in Berlin. Am 22. März ist in Berlin das neue Gebäude für die *königliche Bibliothek* und die *Akademie der Wissenschaften* feierlich eingeweiht worden. Der Monumentalbau erhebt sich an der Strasse Unter den Linden, unmittelbar neben der Universität, auf einem Baugrund von rund 100 m Front und 170 m Tiefe. Er ist nach den Plänen des Hof-Architekten *von Ihne* in Berlin erbaut und beanspruchte eine Bausumme von 31 Millionen Franken. Die „Deutsche Bauzeitung“ hat in ihrer Nummer vom 25. April unter Beigabe von zahlreichen Abbildungen mit der Beschreibung des Baues begonnen.

Die internationale Ausstellung für Buchgewerbe und Graphik in Leipzig 1914 ist am 6. Mai eröffnet worden. Es ist der Leitung der schweizerischen Abteilung möglich gewesen, diese in bei schweizerischer Beteiligung an internationalen Ausstellungen

¹⁾ Vergl. unsere Berichte Seite 247 und 263 laufenden Bandes.

gewohnter Weise auf den Eröffnungstag fertig zu stellen. Das gleiche sei auch bei der holländischen Abteilung der Fall gewesen.

An die Eröffnungsfeier hat der Schweiz. Bundesrat abgeordnet die Herren *E. Hirzel*, Schweiz. Konsul in Leipzig und den Schweiz. Ausstellungs-Kommissär *E. Boos-Jegher*.

Eidgen. Technische Hochschule. Diplomerteilung. Der Schweiz. Schulrat hat nachfolgenden, in alphabetischer Reihenfolge aufgeführten Studierenden der Eidgen. Technischen Hochschule auf Grund der abgelegten Prüfungen das Diplom erteilt:

Diplom als technischer Chemiker. Hermann Citrin von Odessa (Russland); Helena Drezka von Warschau (Russ.-Polen); Karl Geyer von Warschau (Russ.-Polen).

Schweiz. Technikerverband. Die Delegiertenversammlung vom 26. April hat den Zusammentritt der diesjährigen Generalversammlung auf den 27. bis 29. Juni in Bern festgesetzt.

Konkurrenzen.

Altersasyl in Delsberg. Die Verwaltung des „Hospice des Vieillards et des Invalides à Delémont“ eröffnet unter den im Kanton Bern niedergelassenen Architekten einen Wettbewerb für einen Neubau mit Nebengebäude in der Gemeinde Delsberg im Gesamtkostenbetrag von 260 000 Fr. mit Einlieferungstermin auf den 1. September d. J. Das Preisgericht besteht aus den Architekten *E. Fäsch* in Basel, *E. Prince* in Neuchâtel und *F. Broillet* in Freiburg. Es ist ihm der Betrag von 4000 Fr. zur Prämierung von drei bis vier Entwürfen zur Verfügung gestellt. Ausserdem behält sich die ausschreibende Verwaltung das Recht vor, weitere Entwürfe für den Betrag des letzterteilten Preises anzukaufen. Die preisgekrönten Arbeiten werden Eigentum des Hospice. Grundsätzlich ist vorgesehen, dem Verfasser des ersten Preises die Ausarbeitung der Baupläne und die Bauleitung zu übertragen; immerhin behält sich die Verwaltung des Hospice darin freie Hand vor. Sollte die Ausführung dem Verfasser des höchstprämiierten Entwurfes aus irgend einem Grunde nicht erteilt werden, so hat dieser Anspruch auf eine besondere Entschädigung von 1000 Fr.

Verlangt werden: Ein Lageplan 1:1000, alle Grundrisse, Schnitte und die Rückfassade 1:200, die Vorder- und Seitenfassaden 1:100, fakultativ ein perspektivisches Schaubild, kubisches Ausmass und Voranschlag. Das Programm samt Lageplan 1:1000 ist zu beziehen von der Administration de l'Hospice in Delsberg.

Stadthaus in Solothurn (Band LXII, Seite 324, Band LXIII, Seite 218, 248 und 263). Als Verfasser des zum Ankauf empfohlenen Entwurfes Nr. 66 „1. April“ nennen sich die Herren *Keiser & Bracher*, Architekten in Zug und Solothurn. Ihr Entwurf, der vom städtebaulichen Gesichtspunkt ganz hervorragende günstige Vorschläge enthält und einen besonders klaren Grundriss aufweist, geht hinsichtlich des erstern Punktes über das Programm hinaus. Aus diesem Grunde musste das Preisgericht, das sich mit dem Projekte einlässlich befasst hat, davon absehen, ihm einen Preis zu erteilen.

Als Verfasser des zweiten zum Ankauf empfohlenen Entwurfes Nr. 111 „Pisoni“ hat sich bekannt Architekt *Robert Frey* in Zürich.

Reformierte Kirche Zürich-Fluntern (Band LXII, Seite 311, Band LXIII, Seite 102). Auf den vorgeschriebenen Termin sind 92 Wettbewerbsentwürfe eingegangen. Der Zeitpunkt für den Zusammentritt des Preisgerichtes ist noch nicht bekannt; immerhin solle das Ergebnis noch gegen Ende dieses Monats vorliegen.

Bündnerische Versorgungsanstalt Realta (Bd. LXII, S. 362, Bd. LXIII, S. 248). Die Beurteilung der eingegangenen 38 Wettbewerbsentwürfe erfolgt erst in der kommenden Woche.

Literatur.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten.
Zu beziehen durch *Rascher & Co.*, Rathausquai 20, Zürich.

Graphische Statik mit besonderer Berücksichtigung der Einflusslinien. Von Dipl.-Ing. *Otto Henkel*, Bauingenieur und Oberlehrer an der kgl. Tiefbauschule in Rendsburg. II. Teil. Durchgehende Gelenkträger. Dreigelenkbogen. Formänderungen gerader Träger. Durchgehende (kontinuierliche) Träger. Formänderungen gebogener Träger. Zweigelenkbogen. Eingespannter Bogen. Erddruck und Wasserdruck. Mit 86 Figuren. Berlin und Leipzig 1913, Verlag von G. J. Göschen. Preis geb. 90 Pfg.