Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 63/64 (1914)
Heft: 6

Sonstiges

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Miscellanea.

Brienzerseebahn. Der Schweiz. Nationalrat hat sich in einer ausnahmsweise in der letzten Januar-Woche abgehaltenen Session mit der „Motion Michel" (siehe Seite 297 des Bandes LXI vom 31. Mai 1913) beschäftigt und diese nach sehr einlässlicher Debatte mit 101 gegen 46 Stimmen als nicht dringlich erklärt, d. h. abgelehnt. Es bleibt somit bei der schmalspurigen Ausführung der, nach den von uns in Band LIX, Seite 310 und 311 dargestellten Normalien, im Bau befindlichen Brienzerseebahn.

Seit der Umwandlung der „Anfrage" von Nationalrat Michel, die er im Verein mit 52 Ratsmitgliedern in der Dezembersession 1912 an den Bundesrat richtete, in die von 83 Ratsmitgliedern unterzeichnete „Motion" ist die Frage sowohl von Seite der Motionssteller, wie von Seite des Eisenbahndepartements und der S. B. B., die ihrerseits an dem Bundesbeschluss von 1907 festhalten wollten, von allen Seiten beleuchtet worden; sie hat, nachdem die Brienzerseebahn beiderseits vornehmlich als Fotsetzung der Brünigbahn von Brienz bis Interlaken aufgefasst wurde, an Umfang gewaltig zugenommen, da in ihrem Gefolge notwendigerweise auch ein Umbau der Brünigbahn auf Normalspur ins Auge gefasst werden musste mit Scheitel- oder gar mit Basistunnel. Die Gutachten, die von dem (seither verstorbenen) Ingenieur Herzog in Bern in Vertretung des Standpunktes der S. B. B. und von a. Gotthardbahn-Direktor Dietler zur Rechtfertigung der Begehren der Motionäre aufgestellt wurden, erreichten demgemäss unerwartet hohe Ziffern. Es darf wohl angenommen werden, dass es besonders dieser Umstand war, der dazu geführt hat, dass, ungeachtet der gewichtigen Gründe, die vom Motionssteller vom Standpunkt der Verkehrsbedürfnisse und der wirschaftlichen Notlage des Oberhaslitals, sowie auch von militärischer Seite für die Normalspur ins Feld geführt wurden, ein grosser Teil der 83 Ratsmitglieder im Laufe der Debatte von ihrem Verlangen abstanden, sodass schliesslich der Motion nur noch 46 Stimmen treu blieben.

Im übrigen wird durch die von den S. B. B. für die Brienzerseebahn bestimmten Unterbaunormalien ermöglicht, auf der neu gebauten Strecke mit verhältnismässig geringen Kosten, wenn sich der Bedarf dafür zeigt, den normalspurigen Oberbau zu legen. Es wird also, sobald die Verhältnisse es erlauben werden an die damit zusammenhängende und sehr grosse Kosten verursachende Frage des Umbaues der Interlakener Bahnhöfe und an die Normalisierung der Brünigbahn heranzutreten, dieser Teil der Arbeit schon gemacht sein.

Wenn anderseits aus dem Endergebnis der Verhandlungen geschlossen werden darf, dass sich die Erkenntnis endlich Bahn bricht, wir müssen unserem Eisenbahnwesen die nötige Zeit lassen, zu erstarken und zu gesunden, bevor wir fortfahren es mit auf lange Zeit unrentablen Ausbauunternehmungen zu belasten, so ist dieses lebhaft zu begrüssen. Es drängen sich ja zur Genüge grosse, seit langer Zeit schwebende Eisenbahnfragen auf, deren Lösung einzelnen Landesteilen schon seit Jahren zugesagt ist, sodass wir an neue, ebenso schwierige Probleme nicht mit Ueberstürzung herantreten dürfen.

Turbokompressoren von sehr grosser Leistung kommen in den Anlagen der „Victoria Falls and Transvaal Power Company" bei Johannesburg zur Druckluftabgabe an 17 verschiedene Minen mittels eines 30 *km* langen Rohrnetzes zur Anwendung. Die erzeugte Druckluft von 10 bis 12 *at* dient in den Minen zum Betriebe von Gesteinsbohrmaschinen und weiterer Pressluftwerkzeuge. Zur Zeit stehen im Betrieb zwölf Turbokompressoren von je 4000 *PS*, daneben sind drei Turbokompressoren von je 12000 *PS* vorgesehen, die zum Teil schon fertiggestellt und demnächst zur Inbetriebnahme kommen dürften. Die 12000 *PS*-Maschinen wurden, ebenso wie acht Stück der 4000 *PS*-Maschinen, von der *A. E. G.* gebaut, die über die grössere der zwei Bauarten in der Dezember-Nummer der „A. E. G.-Zeitung" nähere Angaben veröffentlicht hat. Es handelt sich bei den 12000 *PS*-Maschinen um aus drei Zylindern bestehende Luftkompressoren für eine Luftmenge von je 100000 m^3/std, die bei einem Kompressions-Enddrucke von 10 bis 12 *at* absolut je 12000 bis 13000 *PS* an der Welle aufnehmen. Die drei Zylinder sind mit einer einzylindrigen Dampfturbine von 3000 *Uml/min* direkt gekuppelt. Zunächst der Turbine liegt der Niederdruckzylinder des Kompressors, von dem die Luft zunächst in einen Zwischenkühler und dann in den Mitteldruckzylinder gelangt, um hierauf wiederum zunächst einen Kühler und schliesslich den Hochdruckzylinder zu durchlaufen. Neben der Kühlung der Luft in den Zwischenkühlern findet auch noch eine Kühlung der Kompressor-Zylinder selbst mittels Kaltwasser statt. Die Zeitungsnotiz, der wir unsere Angaben entnehmen, weist mit Recht darauf hin, dass die Bewältiguug so grosser Luftmengen in *einer* Maschine bei Kolbenkompressoren ausgeschlossen ist; als Höchstgrenze für den Kolbenkompressor wird eine Luftmenge von etwa 20000 m^3/std bei einem Enddruck von 6 bis 8 *at* angegeben. Die Entwicklung des Turbokompressors zur Grossmaschine von so erheblicher Einzelleistung ist umso bemerkenswerter, als der Bau von Turbokompressoren erst seit einem Jahrzehnt betrieben wird.

Das Löntschwerk und die Fischerei im Klöntalersee. Bald nachdem die grossen Stauwehr-Anlagen des Kraftwerks am Klöntalersee dem Betrieb übergeben worden waren, glaubte man im Kanton Glarus einen starken Rückgang des Fischbestandes im Klöntalersee und im Löntsch konstatieren zu müssen, sodass der Ertrag der Fischerei stark zurückging und dem Kanton durch vermehrte Aussetzung von Fischbrut wesentliche Mehrauslagen entstanden. Da eine Einigung nicht zu erzielen war, kam es zwischen dem Kanton Glarus und dem Löntschwerk zum Prozess, der nun vom Bundesgericht mit Urteil vom 29. Januar im Sinne der Gutheissung der glarnerischen Entschädigungsklage entschieden worden ist. Das Bundesgericht hat das Elektrizitätswerk verpflichtet, mit Rückwirkung auf das Jahr 1909 und für die ganze Dauer der Konzession den Kanton Glarus jährlich mit 600 Fr. zu entschädigen.

Geschichtliches und Rechtliches über eine schweizerische Ostalpenbahn. Ueber dieses Thema hat in einer zahlreich besuchten Versammlung in Zürich am 25. Januar d. J. Ständerat *Brügger* gesprochen. Der Vortrag erschien in seinem ganzen Wortlaut in verschiedenen Schweizer Zeitungen, so auch im zweiten Morgenblatt der „N. Z. Z." vom 31. Januar. Die vollständige, streng geschichtliche Darstellung der Materie von der ersten Idee, die von Oberingenieur Richard La Nicca im Jahre 1838 ausgegangen ist, bis auf den heutigen Tag, gestaltet das Lesen dieser Darstellung ebenso anziehend wie aufklärend, weshalb wir unsere Leser darauf besonders aufmerksam machen wollten.

Talsperrenbau in Deutschland. Die in den letzten 25 Jahren in Deutschland erstellten bezw. genehmigten und noch im Bau begriffenen etwa 40 Talsperrenanlagen fassen zusammen rd. 500 Mill. m^3 und haben einen Kostenaufwand von rund 100 Mill. Fr. verursacht. Die Einheitskosten für den Kubikmeter aufgespeicherten Wassers schwanken zwischen 10 Cts. und Fr. 2,15; der niedrigste Satz betrifft die Edertalsperre, der höchste eine kleine, der Trinkwasserversorgung dienende Anlage im Salbachtale bei Ronsdorf. In der genannten Kostensumme ist der Aufwand für Nebenanlagen, wie Kraftwerke und dgl. nicht enthalten.

Anschluss der griechischen Bahnen an das orientalische Eisenbahnnetz. Die griechische Regierung hat die zur Herstellung der Verbindung der griechischen Bahnen mit dem europäischen Eisenbahnnetz noch fehlenden etwa 95 *km* der „Société de construction des Batignolles" zur Ausführung übertragen. Der Bau soll so beschleunigt werden, dass die Linie noch im Jahre 1915 in Betrieb genommen werden kann.

Die ostafrikanische Mittellandbahn, über deren Bau unser Kollege C. Gillmann im letzten Bande einlässlich berichtet hat, hat nunmehr ihr Endziel Kigoma am Tanganjikasee, etwa 50 *km* nördlich von Udjidji, glücklich erreicht (vergl. Uebersichtskarte Band LXII, Seite 162). Knapp 8½ Jahre hat der Bau der rund 1250 *km* langen Bahn erfordert, die künftig den alten Handelsweg von Bagamoyo über Tabora an die innerafrikanischen Seen ersetzen wird.

Der Isvor-Tunnel. In unserer Notiz auf Seite 72 der letzten Nummer ist zu ergänzen bezw. zu berichtigen, dass Oberingenieur Fritz Kolberg die Oberleitung am Hauenstein-Tunnel weiterführt, während die Unternehmung dessen Bruder, Oberingenieur Conrad Kolberg, mit der Oberleitung der Arbeiten am Isvor-Tunnel beauftragt hat.

Neues Bundesgerichtsgebäude in Lausanne. Der Beschluss des Bundesrates bezüglich des an die Architekten *Prince & Béguin* erteilten Auftrages wurde nicht, wie auf Seite 73 des lfd. Bandes versehentlich berichtet, am 23. Januar d. J., sondern bereits am 23. Dezember 1913 gefasst, was wir auf Wunsch richtig stellen.

Neues Schulhaus in Entlebuch. Am Sonntag den 1. d. M. wurde ein von den Architekten *Theiler & Helber* erstelltes neues Schulhaus mit zehn Klassenzimmern zu 60 Schülern im Entlebuch feierlich eingeweiht.

Schweiz. Bundesbahnen. Die Generaldirektion der S. B. B. beantragt dem Verwaltungsrate für Erstellung des *zweiten Geleises auf der Strecke Lengnau-Biel* einen Kredit von 1365000 Fr. zu bewilligen.