

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **79/80 (1922)**

Heft 12

PDF erstellt am: **19.05.2024**

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.

H. E. Gruner (Basel) für den Handels- und Industrieverein und Ing. F. Rothpletz in seiner Eigenschaft als Mitglied des Nationalrates. An Stelle des zurückgetretenen ersten schweizerischen Delegierten in der Zentralkommission (Dr. F. Calonder) wohnte sein Nachfolger in diesem Amt Dr. R. Herold (der neue Direktor der Eisenbahnabteilung) der Konferenz bei. Als technische Experten der Delegation wirken bekanntlich Dr. Gelpke, Dr. Mutzner, Dr. Strickler und Ing. O. Bosshardt (Basel), in gewissem Sinne auch der Amtsvorgänger Mutznens, Prof. Dr. L. Collet (Genf); zu den Vertretern der Schifffahrtsverbände dürften zu zählen sein die Herren Dir. Ringwald (Luzern), Dr. Bertschinger (Zürich) und C. Schulthess, Betriebschef-Stellvertreter der S. B. B. in Basel. Somit waren von den etwa 25 Teilnehmern der Konferenz nur vier (Gruner, Meyer, Rohn und Rothpletz) *unabhängige*, d. h. an den bisherigen amtlichen Arbeiten unbeteiligte, erfahrene Bauingenieure von anerkanntem Rufe.

Da die *Verhandlungen der Berner-Konferenz* vom 13./14. März laut *ausdrücklicher* Erklärung des Vorsitzenden *streng vertraulichen* Charakter trugen, sind wir nicht in der Lage darüber zu berichten. Durch groben Vertrauensmissbrauch eines Konferenz-Teilnehmers (der selbstverständlich nicht unter den vier zuletzt genannten Bauingenieuren zu suchen ist), begannen schon am 14. März im Morgenblatt der „National-Zeitung“ völlig tendenziöse Sitzungsberichte zu erscheinen; wir kommen am Schluss auf diese Irreführung der öffentlichen Meinung zurück. Wir unsererseits müssen uns an den Wortlaut obiger amtlicher Erklärung halten, die trotz ihrer Kürze aufschlussreicher ist, als es auf den ersten Blick scheinen mag.

Dem Satz (2) entnehmen wir mit Befriedigung, dass die vorgebrachten Aussetzungen am Regulierungsprojekt „Beachtung finden werden“; dass diese aus dem Kreise der erstmals zugezogenen vier Bauingenieure stammen, erscheint durch den Umstand gegeben, dass die andern Fachvertreter ja schon früher Gelegenheit gehabt hatten, ihre Meinung zu äussern. Dass auch das neue¹⁾ Regulierungsprojekt vom September 1921 noch unvollkommen ist, geht aus dem Satz (3) hervor. Dieser enthält damit auch die Bestätigung dafür, dass unsere in der Kaufleuten-Versammlung vom 18. Januar d. J. geäußerte Vermutung über den Grund der Zurückhaltung hinsichtlich Veröffentlichung des Regulierungsprojektes zutreffend war.²⁾

Hingegen erscheint Satz (4) nicht ganz klar. Zur Beurteilung der Schiffbarkeit des Seitenkanals „wie er jetzt vorgeschlagen ist“ kommt doch wohl nicht mehr das ursprüngliche (von uns am 28. Mai 1921 veröffentlichte) Projekt Kœchlin in Frage, sondern nur das nach Beschluss der Zentralkommission vom 17. Dezember 1921 *gemäss „Resolution“ erweiterte* Projekt (siehe Seite 25 dieses Bandes vom 14. Januar d. J.). Dass die vier Bauingenieure *dieses* Projekt als „die Interessen der Schifffahrt nicht genügend während“ bezeichnet hätten, wie aus Satz (4) hervorgeht, ist nach unserer genauen Kenntnis ihres Standpunktes *vor* der Berner-Konferenz ausgeschlossen. Aber auch die Annahme, sie seien an der Konferenz selbst „eines Bessern“ belehrt worden, ist so unwahrscheinlich, dass wir ernstlich bezweifeln müssen, ob der Sinn, der aus obiger Fassung des Satzes (4) gelesen werden muss, wirklich dem Ergebnis der Konferenz entspricht.

Schliesslich sei als sehr erfreuliches Endergebnis hervorgehoben, dass nach dem Schlusssatz (5) die Äusserungen der zur Konferenz eingeladenen Techniker „ohne Zweifel zu einer zweckentsprechenden Lösung“ der Rheinschifffahrtsfrage beitragen werden. Dass in den durch die „S. B. Z.“ vertretenen Technikerkreisen diese zweckentsprechende

¹⁾ Das erste, um dessen Darstellung wir uns so lange vergeblich bemüht hatten, war vom Dezember 1920 (vgl. Bd. LXXVII, am 18. Juni 1921, Seite 296, Fussnote).

²⁾ Vergl. Seite 49, Spalte rechts in der Mitte (28. Januar 1922). — Vorstehendes war schon gesetzt, als wir, am 20. d. M., vom Amt für Wasserwirtschaft das Regulierungsprojekt vom September 1921 mit der Ermächtigung zur Veröffentlichung erhielten.

Lösung in einem für Schifffahrt und Kraftgewinnung leistungsfähigen Seitenkanal auf der obern Strecke einerseits, und einer von Strassburg aufwärts, soweit wie flussbautechnisch und wirtschaftlich möglich, zu verlängernden Regulierung bzw. Normalisierung andererseits liege, ist in unsern Kreisen schon seit einiger Zeit bekannt. Sie ist unseres Wissens erstmals durch Obering. J. M. Lühinger (Zürich), und zwar schon im November 1918, formuliert und zu behördlicher Kenntnis gebracht worden. Sollte die Beteiligung unserer vier Kollegen an der Berner-Konferenz *dieser* Erkenntnis auch an massgebender Stelle Bahn gebrochen haben, wovon zwar einstweilen noch nichts verlautet, so wäre das als ein grosser Fortschritt in der *balldigen Verwirklichung* der realen schweizerischen Rheinschifffahrts-Bestrebungen zu begrüssen.

II.

Unabhängig von dieser amtlichen Berner-Konferenz befasste sich am 18. März in Zürich eine Versammlung schweizerischer Fachleute, die der Vorstand des *Schweiz. Wasserwirtschafts-Verbandes* schon vor einiger Zeit einberufen hatte, unter dem Vorsitz seines Präsidenten Herrn Ständerat Dr. O. Wettstein, mit der Rheinfrage. Wir nennen von den Teilnehmern die Ingenieure Archinard (Genf), Dr. Bertschinger (Zürich), Böhi (Rorschach), Bösch (Zürich), Graf (Genf), Gutzwiller (Basel), de Haller (Genf), Härry (Bern), Hilgard (Zürich), Hunziker (Rheinfelden), Lühinger (Zürich), Nizzola (Baden), Osterwalder (Aarau), Dir. Peter (Zürich), Dir. Ringwald (Luzern), Rohn (Zürich), Ryniker (Zürich), Schätti (Zürich).

In Anbetracht der zahlreichen hervorragenden Persönlichkeiten, die an dieser Tagung teilgenommen und sich geäußert haben, hoffen wir in Bälde über deren Ergebnis berichten zu können.

III.

Die Ereignisse überstürzen sich. Unmittelbar vor Redaktionsschluss kommt uns der Wortlaut einer langen *Interpellation Gelpkes* im gegenwärtig tagenden Nationalrat zu Gesicht. Darin wird gefragt, ob der Bundesrat gewillt sei, an der bisher in der Rheinschifffahrtsfrage verfolgten Politik festzuhalten; der Schlusssatz lautet (nach der „Zürcher Post“ vom 22. d. M.):

„Ist der Bundesrat in Würdigung dieser Umstände in der Lage, die Besorgnisse zu zerstreuen, dass die schweizerische Delegation der internationalen Rheinschifffahrtskommission in ihrer neuen Zusammensetzung über die erforderlichen schiffahrtstechnischen, nautischen und wassertarifischen Kenntnisse nicht verfügen dürfte, um die schweizerischen Interessen in Strassburg wirksam und mit Erfolg zu vertreten?“ —

Es bedarf zu einer solchen Interpellation schon der Unverfrorenheit und Selbstüberhebung des Piloten Gelpke. — Wir fragen: Besass etwa Dr. Calonder diese „nautischen“ und verwandten Spezialkenntnisse in höherem Masse als Dr. Herold (gegen den sich diese Interpellation richtet)? Verfügt vielmehr nicht umgekehrt der neue Delegierte über weit grössere Kenntnisse auf dem hierbei ausserordentlich wichtigen Gebiet des gesamten Verkehrs- und Transportwesens¹⁾ als sein Vorgänger? Sind etwa *diese* Kenntnisse Dr. Herolds und die auf ihnen beruhende *Fähigkeit selbstständigen Urteils* Herrn Gelpke mit seinen ungezählten Millionen Tonnen Zukunftsverkehr unbequem?

Wir hoffen und glauben der Bundesrat werde Gelpke die gebührende Antwort erteilen. (Schluss folgt.)

Miscellanea.

Ausfuhr elektrischer Energie. Die A. G. Motor in Baden stellt das Gesuch um provisorische Erweiterung der Bewilligung Nr. 21, die die Ausfuhr zwischen dem 16. März und dem 15. Oktober von max. 16000 kW nach Frankreich an die Société des Houillères de Ronchamp, an die Compagnie Lorraine d'Electricité in Nancy und an die Forces Electriques Sundgoiviennes in Ferrette gestattet, auf max. 22000 kW für den Sommer 1922. Die maximal auszu-

¹⁾ Hierüber ist Näheres nachzulesen auf Seite 143 letzter Nummer.

führende Energiemenge wird dadurch von 384 000 auf 528 000 kWh erhöht. Einsprachen sind bis 5. April 1922 einzureichen.

Die *Schweizerische Kraftübertragung A.-G.* in Bern stellt das Gesuch um provisorische Bewilligung der Ausfuhr von max. 6000 kW, bezw. 144 000 kWh an die elektrochemische Fabrik der Lonza in Waldshut während des Sommers 1922. Es handelt sich offenbar um eine Erneuerung der Bewilligung, die für den letzten Sommer, gestützt auf die auf Seite 72 letzten Bandes (6. August 1921) veröffentlichte sonderbare Begründung, trotz der von industrieller Seite gemachten Einwände, den „Nordostschweizerischen Kraftwerken“ erteilt worden ist.¹⁾ Einsprachen bis 5. April 1922.

Das auf Seite 27 dieses Bandes (14. Januar 1922) veröffentlichte Gesuch der *St. Gallisch-Appenzellischen Kraftwerke A.-G.* in Gallen um Bewilligung zur Ausfuhr von 200 kW nach dem Fürstentum Liechtenstein ist laut „Bundesblatt“ am 8. März 1922 von der Gesuchstellerin zurückgezogen worden.

Gleichrichteranlage in Brüssel. Zur Speisung des Gleichstrom-Kraft- und Lichtnetzes der Stadt soll in Brüssel eine Gleichrichter-Unterstation für 800 kW nutzbarer Leistung bei 230 Volt auf der Gleichstromseite erstellt werden. Die Spannung des speisenden Drehstromnetzes beträgt 5000 V; sie wird mittels zwei Sechsstufen-Transformatoren von je 680 kW auf den für die Gleichrichter nötigen Wert herabgesetzt. Diese, in der Anzahl von vier Zylindern, nach der Bauart Brown, Boveri & Cie., sind sechsphasig ausgeführt, mit einer Strombelastung von 900 A pro Zylinder. Auf der Gleichstromseite sind sie parallel geschaltet. Die Verteilung der Belastung auf die vier Zylinder wird durch Drosselspule mit Kompensationswicklung erreicht. Mit Rücksicht auf das zu speisende Dreileiternetz ist noch ein rotierender Spannungsteiler vorgesehen, ferner, da an einem bestimmten Verteilpunkt des Netzes, unabhängig der Belastung, die Spannung konstant bleiben muss, auf der Primärseite ein Schnellregler. Einige nähere Angaben über die Anlage enthalten die „BBC-Mitteilungen“ vom März 1922.

Eine neue Bundeshauptstadt für Brasilien. Schon vor einigen Jahren wurde in Brasilien der Plan gefasst, die Bundeshauptstadt von Rio de Janeiro nach dem zentralen Hochplateau des Staates Goyaz zu verlegen, wo in gesunder Lage, an der Quelle mehrerer Flüsse, ein zu diesem besonderen Zweck bereits vermessenes und abgegrenztes Gebiet von 14 400 km² vorhanden ist. Mit Dekret vom 18. Januar 1922 verordnet nun der Präsident der Republik der Vereinigten Staaten von Brasilien, dass gemäss dem vom National-Kongress gefassten Beschluss am 7. September 1922 der Grundstein zu der neuen Hauptstadt der Union zu legen sei. Die Behörden haben innerhalb eines Jahres den Bebauungsplan für die Hauptstadt, sowie die Pläne für eine Eisenbahnverbindung derselben mit den Häfen von Rio de Janeiro und Santos vorzulegen.

Die Eisenerzförderung in den Vereinigten Staaten im Jahre 1921 belief sich nach den vorläufigen Ermittlungen des „Geological Survey“ auf 30,0 Mill. t gegenüber 68,8 Mill. t im Jahre 1920 und 61,4 Mill. t im Jahre 1919, was einer Abnahme von 56% gegenüber dem Vorjahre entspricht. Die Förderleistung war damit die niedrigste seit dem Jahre 1904 (vergl. die graphische Darstellung in Band LXV, Seite 146, 27. März 1915). Nicht inbegriffen sind in den gegebenen Zahlen die mehr als 5,5% Mangan enthaltenden Erze. Von den geförderterten Erzen kamen 86% aus den Gebieten der Oberen Seen, und zwar 61% aus den Gruben von Minnesota und 24% aus jenen von Michigan.

Comité Franco-Suisse du Haut-Rhône. In dem vor kurzem erschienenen Dezemberheft (Nr. 8) des Bulletins dieses Comité ist das Protokoll der letzten Sitzung wiedergegeben, die am 17. September 1921 in Genf abgehalten worden ist. Es enthält als Interessantestes den Bericht über die Diskussion betreffend der Erhöhung des Wasserspiegels des Genfersees in Verbindung mit dem Ausbau der Rhone für Schifffahrt und Kraftgewinnung. Eine Einigung über diese Frage zwischen Frankreich und der Schweiz ist, wie bekannt, bisher noch nicht erzielt worden.

Elektrifizierung der italienischen Bahnen.²⁾ Nachdem die letzten Strecken der Mont-Cenis und der Giovi-Linie fertig elektrifiziert sind, soll nach Mitteilung der Tagespresse am 27. dies der durchgehende elektrische Betrieb zwischen Modane und Genua aufgenommen werden.

¹⁾ Vergl. Band LXXVII, Seite 9 (1. Januar 1921), Seite 214 (7. Mai 1921) und Seite 302 (15. Juni 1921) sowie Bd. LXXVIII, Seite 24 (9. Juli) und 72 (6. Aug. 1921).

²⁾ Vergl. Band LXXIII, Seite 179 (12. April 1919).

Konkurrenzen.

Erweiterungsbauten des Kantospitals in Glarus. Unter den im Kanton Glarus heimatberechtigten und den in den Kantonen Glarus, Zürich und St. Gallen seit mindestens 1. Januar 1921 niedergelassenen schweizerischen Architekten eröffnet die Aufsichtskommission der „Kantonalen Krankenanstalt“ in Glarus einen Wettbewerb zur Erlangung von Plänen für die Erweiterungs- und Neubauten des Kantospitals. Einlieferungstermin für die Entwürfe ist der 22. Juli 1922. Das Preisgericht besteht aus den Architekten *Martin Risch* in Chur, Prof. *R. Rittmeyer* in Winterthur und *Herm. Weideli* in Zürich, ferner Zivilgerichtspräsident *Dr. F. Schindler* in Glarus und Prof. *Dr. de Quervain* in Bern. Ersatzmann ist Architekt *Werner Pfister* in Zürich. Für die Prämierung von vier oder fünf Entwürfen steht dem Preisgericht die Summe von 20 000 Fr. zur Verfügung; allfällige Ankäufe erfolgen zu einem in obiger Summe nicht inbegriffenen Betrag von 2000 Fr.

Es ist beabsichtigt, dem Verfasser des in den ersten Rang gestellten Projektes die Ausarbeitung der Ausführungspläne zu übertragen, sofern nicht besondere Gründe die Behörden zu andern Beschlüssen zwingen; in diesem Falle wird dem Verfasser dieses Projektes eine besondere Entschädigung von 2000 Fr. zugesprochen. Auf alle Fälle soll ein ortsansässiger Architekt mit der örtlichen Bauleitung betraut werden.

Verlangt werden: Lageplan 1:2000, die Grundrisse, Ansichten und nötigen Schnitte 1:200, kubische Berechnung und Erläuterungs-Bericht. Jeder Bewerber darf nur ein Projekt einreichen. Sollte es sich herausstellen, dass einer mehrere Projekte für die gleichen Bauten eingeleistet hat, so darf keines derselben prämiert werden. Varianten und nicht verlangte Beigaben werden von der Beurteilung und der Ausstellung ausgeschlossen. Die Wettbewerbsunterlagen können gegen Einsendung eines Betrages von 15 Fr., der bei Einlieferung eines vollständigen Entwurfes zurückerstattet wird, von der Aufsichtskommission des Kantospitals bezogen werden.

Zur Orientierung der Bewerber findet am 1. und 8. April, je vormittags 11 Uhr, eine Besichtigung des Baugeländes und der bestehenden Spitalbauten statt.

Ausbau des Hafens von Trelleborg (Band LXXVII, S. 203). Laut Mitteilung der „Deutschen Bauzeitung“ sind in diesem internationalen Wettbewerb folgende Entwürfe prämiert worden:

- I. Preis (20 000 Kr.), *Siemens-Bauunion G. m. b. H.* in Berlin; Mitarbeiter Prof. *Franzius* und Prof. *Blum* von der Techn. Hochschule Hannover.
- II. Preis (15 000 Kr.), Zivilingenieur *Gunnar Ekelöf*, in Stockholm unter Mitarbeit der Zivilingenieure *Ernst Hedström* und *Per Svanström* in Stockholm.
- III. Preis (8000 Kr.), Ingenieurbureau *H. G. Torulf* in Stockholm, unter Mitarbeit der Zivilingenieure *A. Molin* und *H. Sandström*.

Belohnungen (je 2500 Fr.) erhielten die Entwürfe von Ingenieur *Jacob Sörensen* in Kopenhagen; der Ingenieurfirma *Thuesson & Ko.* in Stockholm unter Mitarbeit von Zivilingenieur *Erik Ahnskog*; von *Folger Blichert Hansen* und *G. Schönveller* in Hellerup (Dänemark), sowie von Hafeningenieur *Ivar Tyberg* in Aalborg (Dänemark).

Angekauft (zu 2000 Kr.) wurde der Entwurf von Prof. *F. W. Otto Schulze* und Prof. *Gerhard de Jonge*, Mitarbeiter die Ingenieure *K. Beger*, *M. Rayner* und *A. Hoffmann*, sämtliche an der Techn. Hochschule Danzig.

Erweiterung der kantonalen landwirtschaftlichen Schule Plantahof bei Landquart (Band LXXIX, Seite 118). Das Eidgen. Volkswirtschaftsdepartement (Arbeitsamt) hat zu diesem Wettbewerb einen Beitrag von 7500 Fr. bewilligt. Dieser Betrag soll zur Aussetzung einer vermehrten Anzahl kleinerer Preise und zum Ankauf von Projekten verwendet werden. Die dem Preisgericht zur Verfügung gestellte Summe beträgt also nunmehr 15 000 Fr. Dem Begehren mehrerer Teilnehmer Folge gebend, ist ferner der Termin für die Einreichung der Entwürfe auf den 19. Juni 1922 verschoben worden.

Erweiterung des Friedhofes im Friedental in Luzern (Band LXXIX, Seite 27). Wie wir erst jetzt erfahren, ist der ursprünglich auf den 13. März festgesetzte Termin für die Einlieferung der Entwürfe auf den 10. April verschoben worden. Das Preisgericht wird voraussichtlich erst gegen Ende April zusammen-treten.