

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 57/58 (1911)
Heft: 15

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 01.04.2025

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

Nachmittags erfolgte unter Führung der Freiburger Kollegen die Besichtigung des neuen Pumpwerks bei der Pisciculture, des Wasserwerks, des alten Pumpwerks und der Filteranlagen von Maigrange, welche letztere für diesen Anlass in Betrieb gesetzt worden waren. Nach Einnahme einer vom Staatsrat und Gemeinderat offerierten, im Grünen, angesichts des Wasserfalles des Stauwerkes genossenen Erfrischung, ging es weiter durch das Tor von Maigrange zum Besuch der Gasfabrik und des Elektrizitätswerkes am Oelberg. Der Spaziergang bot Gelegenheit zur Betrachtung der pittoresken Stadtansicht und der Umgebung.

Das um 5 $\frac{1}{4}$ Uhr in der Kathedrale von Prof. Haas unter Mitwirkung von Frau Biarga gegebene prächtige *Orgelkonzert* war trotz der knapp bemessenen Zeit stark besucht und wurde dankbar entgegengenommen.

In den Sälen des Restaurants Charmettes nahm das am abends 7 $\frac{1}{2}$ Uhr angesetzte offizielle Bankett einen sehr animierten Verlauf. Die Regierung war vertreten durch ihren Präsidenten, Herrn Cardinaux; der Gemeinderat hatte die Gemeinderäte Brulhart, Menoud und Folly delegiert. Von den Reden seien diejenigen von Direktor Weiss, Regierungspräsident Cardinaux und Direktor Grob erwähnt, die der gastlichen Stadt Freiburg und dem weitem Vaterland, den Gästen der Stadt Freiburg und den Damen galten. Die beiden Damen de Gottrau und Biarga verschönerten den Abend durch ihren Gesang und ernteten reichen Beifall; Herr Castella sang den „Ranz des Vaches“ und den „Sämänn“; der deutsche Männerchor gab seine schönsten Weisen zum Besten. Nach 1 Uhr war allgemeiner Aufbruch, einige ganz besonders Ausdauernde sollen jedoch die Pflege der Gemütlichkeit in einem auch weitem Techniker-Kreisen wohlbekannten Chalet in Perolles auf unbestimmte Zeit fortgesetzt haben.

Mit etwelcher Besorgnis mag mancher Teilnehmer Sonntag nachts auf dem Heimweg in Gedanken an die am Montag angesetzte Exkursion nach Bulle-Greyerz den Himmel betrachtet haben. Doch der in den verschiedenen Reden vom Sonntag dreimal angerufene Petrus hatte ein Einsehen. — Es war ein strahlender Herbstmorgen, als um 7 $\frac{3}{4}$ Uhr Montag vormittags die Versammlungsteilnehmer den Zug bestiegen. Das Greyerzlerland mit den frisch verschneiten Bergspitzen zeigte sich in seiner ganzen harmonischen Schönheit; der Ausblick von der Schlossterrasse in das Tal war eine Idylle.

Um 1 Uhr fanden sich die Teilnehmer, von denen ein Teil es vorgezogen hatte, den Rückweg von Greyerz nach Bulle zu Fuss zurückzulegen, zum Mittagsbankett im Hotel Moderne wieder zusammen. Die Gemeindebehörde hatte zu demselben den Ehrenwein gespendet und liess sich durch die Gemeinderäte Morard und Gappany vertreten. Gemeinderat Morard hielt eine packende Begrüssungsrede; der Vereinsdirektor Weiss dankte für den flotten Empfang, konstatierte mit Vergnügen den tadellosen Verlauf der diesjährigen Zusammenkunft und sprach zum Schluss dem Lokalkomitee, speziell Gasdirektor Schaller und Gemahlin und Direktor Maurer den besondern Dank aus, dem sich die Tafelrunde mit donnerndem Beifall anschloss.

Der Rest des Nachmittags wurde zur Besichtigung des Städtchens und der Zuchttierausstellung verwendet. Die 5 Uhr-Züge entführten die Versammlungsteilnehmer, welche die Freiburger Tage in bestem Andenken behalten werden, nach allen Richtungen der Windrose. — Auf Wiedersehen nächstes Jahr in Vevey! R.

Miscellanea.

Elektrische Weichen- und Signalstellwerke der „A. E. G.“ in Berlin. Es liegt uns unter diesem Titel eine interessante, nach Form und Inhalt vortreffliche Druckschrift vor, welche die aus der Signalabteilung der A. E. G. hervorgehenden Kraftstellwerke und einschlägige Signal- und Weichensicherungs-Einrichtungen behandelt. Diese 109 Quartseiten umfassende Broschüre unterscheidet sich von ähnlichen aus Erzeugungsstellen stammenden Veröffentlichungen sehr vorteilhaft durch die umfängliche Behandlung ihres Gegenstandes. Sie beleuchtet nämlich die vorgeführten Einrichtungen in allen Einzelheiten so übersichtlich, dass es jedem Eisenbahntechniker, selbst wenn er nicht gerade Spezialist ist, keine Schwierigkeiten bereiten wird, an der Hand dieser durch vorzügliche Bilder und Zeichnungen unterstützten Erläuterungen über die Durchbildung, Aufgabe und

Leistung der verschiedenen Vorrichtungen sich Verständnis zu erwerben. Indem wir annehmen, über die ins Gebiet der elektrischen Signal- und Weichensicherung fallenden Neuigkeiten der A. E. G. gelegentlich erweiterte sachliche Mitteilungen bringen zu können, haben wir hier in Richtigstellung der in unserem Aufsatz in Band LVII auf Seite 119 (4. März 1911) befindlichen Fussnote nur noch die nachstehenden Daten anzuführen, die der obengenannten Druckschrift entnommen sind.

Die „Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft“ in Berlin hat bereits im Jahre 1904 mit der Schaffung eines neuen, *rein elektrischen* Kraftstellwerkes begonnen, von welchem im Herbst 1905 die erste Anlage auf Güterbahnhof Haarlem in Holland zur Ausführung gekommen ist. Ein grundsätzlicher Unterschied dieses Systems gegenüber den bisherigen gleicher Gattung bestand darin, dass der Betriebsstrom den Zentralapparat nicht berührte und die Antriebe der Weichen und Signale mittels niedrig gespannten Stroms gesteuert wurden. Später wurden Anordnungen ohne Fernsteuerung mit sogenannter unmittelbarer Zentralsteuerung ausgearbeitet und wurde die erste dieser Einrichtungen im Frühjahr 1907 — ebenfalls in Holland — in Betrieb gesetzt. Nachdem sich diese dort in drei verschiedenen Anlagen von Anfang an einwandfrei bewährt hatten, wurde im Herbst 1907 beim preussischen Ministerium für öffentliche Arbeiten um die Begutachtung dieses Systems nachgesucht, dessen Zulassung denn auch rücksichtlich der preussischen Staatsbahn im Frühjahr 1908 durch Ministerialerlass ausgesprochen wurde.

Verflossenen Jahres (1910) waren bereits 13 Stellwerke in Holland, Preussen und Russland mit zusammen über 300 Hebeln im Betriebe und weitere Anlagen mit beiläufig 450 Hebeln sind in Preussen und Dänemark — u. a. am neuen Zentralbahnhof Kopenhagen — in Ausführung begriffen. Als Hauptvorteil des Systems wird dessen wirtschaftlicher Betrieb hervorgehoben, der es ermöglichen soll, den bisherigen rein elektrischen Anlagen gegenüber 40%, und den elektrisch-pneumatischen, sowie den rein pneumatischen gegenüber mehr als 90% Energie-Ersparnis zu erzielen.

L. K.

Umbau der linksufrigen Zürichseebahn. Eine Besichtigung, die die Kommission des Zürcherischen Ingenieur- und Architekten-Vereins am 26. v. M. unter Führung des mit der Durchführung der Sondierungen beim Bahnhof Enge beauftragten Herrn A. Bachem, Ingenieur der S. B. B., vorgenommen hat, sowie die von diesem in zuvorkommendster Weise vorgelegten Resultate seiner Arbeiten, haben die günstigen Berichte, die wir auf Seite 52 dieses Bandes mitteilen konnten, vollauf bestätigt. Sorgfältige Beobachtungen, sowie auch die zahlreichen vorgenommenen Untersuchungen hinsichtlich des Härtegrades des Wassers in den Sondierungsgräben zeigten, dass das Grundwasser ausschliesslich von der Landseite kommt und keinerlei Zufluss vom See her stattfindet. Ausserdem haben Sondierungen, die noch unter die Sohle der Probeschlitzte vorgenommen wurden, ergeben, dass überall in verhältnismässig nicht zu grosser Tiefe unter der Entwässerungsdohle bzw. den Fundamenten der neuen Bahnhofanlage an jetziger Stelle sich solide Kies- und Sandbänke vorfinden, auf die soweit nötig künftige Bauten mit aller Sicherheit gegründet werden könnten.

Wir nehmen an, die Ergebnisse dieser Untersuchungen der S. B. B. werden von der Generaldirektion in dem von ihr in Aussicht gestellten Begleitbericht¹⁾ authentisch mitgeteilt, sodass wir in der Lage sein werden, unsern Lesern die von Ingenieur A. Bachem angefertigten, äusserst interessanten graphischen Darstellungen dieser Bodenverhältnisse vorzuführen.

Befremdet hat es uns, aus dem Sitzungsbericht des Verwaltungsrates zu entnehmen, dass der für diese Bauten ausgeworfene Betrag für 1912 mit nur 300000 Fr. angesetzt wurde, weil der Stand der Projektierung noch nicht soweit vorgerückt sei, dass mit ihrer kräftigen Anhandnahme schon für das Jahr 1912 gerechnet werden könnte! Jetzt, da alle erforderlichen Grundlagen des Projektes klar gelegt sind, erschiene eine weitere Verzögerung nicht erklärlich.

Rheinschiffahrt Basel-Bodensee. Unter andern grossen Verbänden hat auch der Verein deutscher Ingenieure an seiner letzten Generalversammlung die Frage der Schiffbarmachung des Rheines von Basel bis zum Bodensee behandelt. Der Bodensee-Bezirksverein hatte beantragt, der Gesamtverein solle die Förderung dieser

¹⁾ Siehe Notiz unter „Schweizerische Bundesbahnen“ auf Seite 265 des Bandes LVII, sowie auch die umfangreiche Berichterstattung über die Frage im gleichen Bande.

Schiffbarmachung befürworten. Die Generalversammlung hat den Antrag jedoch zur Zeit nicht angenommen, mit der Begründung, dass die wirtschaftliche Tragweite der Angelegenheit noch nicht genügend abgeklärt sei, worauf der Bodensee-Bezirksverein seinen Antrag zurückzog, mit dem Vorbehalt, ihn im kommenden Jahre wieder zu stellen.

An der Tagung des „Deutsch-österreichischen Binnenschiffahrtskongresses“ sprach sich Professor Rehbock aus Karlsruhe dahin aus, dass die bisher durchgeführten Vorarbeiten bewiesen haben, es sei das Projekt technisch und wirtschaftlich durchführbar. Er schätzt die Kosten, die von anderer Seite auf nur 30 Mill. Fr. veranschlagt werden, auf 50 Mill. Fr. Das stark besiedelte Bodenseegebiet sei aber durchaus in der Lage, diese Kosten zu tragen.

Der Vorarlbergische Landtag hat beschlossen, an die 8000 Kr. für Mehrkosten der Vergrößerung der Schiffahrtsschleuse Augst-Wyhlen, die auf das Land Vorarlberg entfallen, aus der Landeskasse 1000 Kr. zu bewilligen.

An der Tagung des *Nordostschweizerischen Schiffahrtsverbandes* hat dessen Präsident, Dr. *Hautle*, die Wichtigkeit des bevorstehenden Wettbewerbes zu einem Projekte für die Schiffbarmachung des Rheins bis zum Bodensee hervorgehoben. Herr *Ragoczy* aus Berlin sprach über das Thema: „Was hat die Schweiz von der Rhein-Bodensee-Schiffahrt zu erwarten.“ Er brachte die Argumente, die aus den wiederholten Vorträgen von Ingenieur R. *Gelpke* bekannt sind. Aus der Schiffbarmachung des Rheins bis zum Bodensee ergebe sich für die Schweiz und namentlich für die Nordostschweiz eine Reihe von Vorteilen bei weiser Beschränkung in der Wahl der Mittel, bei der Verfolgung der Ziele, bei dem Zusammengehen mit den benachbarten Ländern und mit den vorhandenen Verkehrsanstalten. Ingenieur R. *Gelpke* berichtete über: „Das Wasserwesen der Schweiz und seine rechtliche Regelung“, wobei er den vorliegenden Gesetzesentwurf zu einem schweizerischen Wasserrechtsgesetz vom Standpunkt der Schiffahrtsbestrebungen für durchaus ungenügend und für nicht annehmbar erklärte.

XXIV. Generalversammlung des Schweiz. Elektrotechnischen Vereins in Verbindung mit der *Generalversammlung des Verbandes Schweiz. Elektrizitätswerke*. Aus dem Programm dieser Jahresversammlungen, das uns soeben zugeht, erfahren wir, dass sie vom 13. bis 16. Oktober in Genf zusammentreten. Die Tage des 13. und 14. Oktober sind den Geschäften des *Verbandes Schweiz. Elektrizitätswerke* gewidmet, unter denen zu nennen sind: Ein Bericht über die Errichtung eines ständigen Sekretariates und Einteilung des Verbandes in Sektionen, sowie bezügliche Statutenänderung; Abnahme des Jahresberichtes, Wahlen, Rechnung und Berichterstattung der ständigen Kommissionen. Anschliessend an diese Verhandlungen sind Vorträge vorgesehen über das eidgen. Kranken- und Unfallversicherungsgesetz, über Elektrizitäts-Verwertung, über Arbeiten des Starkstrom-Inspektorates und über elektrische Messinstrumente.

Am 15. Oktober findet die Generalversammlung des *Schweiz. Elektrotechnischen Vereins* statt mit den üblichen Verhandlungsgegenständen, Wahlen und Rechnungssachen, Berichterstattungen der ständigen Kommissionen und der verschiedenen Anstalten des Vereins, sowie zum Schluss eine Berichterstattung der Vertreter des Schweiz. Elektrotechnischen Vereins in der *Schweizer. Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb*. Auch wird eine Diskussion in Aussicht genommen über die Stellungnahme des Vereins zum *Eidg. Wasserrechtsgesetz*.

Dieser Generalversammlung voraus gehen am Samstag Abend jene der „Glühlampen-Einkaufs-Vereinigung des Verbandes Schweiz. Elektrizitätswerke“ und jene des „Verbandes Schweizer. Elektro-Installateure“.

Neben den geschäftlichen Verhandlungen sieht das Programm eine Reihe von Empfängen, Besichtigungen, Ausflügen und gemeinsamen Mahlzeiten vor; das offizielle Bankett des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins ist auf den 15. Oktober, abends 7 1/2 Uhr in der Maison Communale de Plainpalais angesetzt. Übungsgemäss ist für geeignete Führung der Damen der Teilnehmer während der geschäftlichen Verhandlungen Sorge getragen.

Wasserkraftwerk im Wäggitäl. Laut Bericht des „Marchenanzeigers“ bewirbt sich das Elektrizitätswerk des Kantons Zürich um die Ausnutzung der Wasserkraft der Wäggitäl-Aa durch Anlage eines Stausees im hintern Wäggitäl. Das zu schaffende Reservoir würde 23 Millionen m³ fassen und der Zuleitungsstollen zu dem

oberhalb Siebnen anzulegenden Wasserschloss erhalte eine Länge von annähernd 8 km. Wir verweisen hinsichtlich der bezüglichen örtlichen Verhältnisse auf die in Band XXXIII, Seite 139, bei Skizzierung des Projektes Kürsteiner mitgeteilten Angaben.

Die Aargauische Naturforschende Gesellschaft beging am 1. Oktober die Feier ihres 100jährigen Bestehens; sie ist um sechs Jahre älter als die 1817 entstandene Schweiz. Naturforschende Gesellschaft. Bei diesem Anlass wurden unter anderem zu Ehrenmitgliedern ernannt die Herren Professoren Dr. *Arnold Heim*, Dr. *Arnold Lang*, Dr. C. *Schröter*, Dr. *Leo Wehrli* und Dr. E. *Zschokke*, sämtliche in Zürich.

Schweizerische Bundesbahnen. Der Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen hat in seiner Sitzung vom 22. September d. J. das Budget der Schweizerischen Bundesbahnen für 1912 genehmigt. Aus dem Baubudget, das für „Bahnanlagen und feste Einrichtungen“ zusammen 35 673 200 Fr. vorsieht, entfallen auf den Bau neuer Linien 4 500 000 Fr. Für die Einführung der linksufrigen Zürichseebahn sind wieder die üblichen 300 000 Fr. eingestellt.

Bund Schweizerischer Architekten. Am 1. Oktober hat eine Sommerzusammenkunft vom Bund Schweizerischer Architekten in Schaffhausen und Stein a. Rh. stattgefunden, bei der die ungefähr 20 Teilnehmer zählende Versammlung durch den Besitzer des Klosters St. Georgen, Herrn Professor *Vetter* in Bern, freundlichst empfangen und gastlich aufgenommen wurden.

Eidgenössische Technische Hochschule. Doktorpromotion. Die Eidgenössische Technische Hochschule hat dem diplomierten Chemiker *Carlo Maimeri* aus Varano (Italien) die Würde eines Doktors der Naturwissenschaften verliehen. (Dissertation: „Zur Kenntnis der Acylphenylhydrazone von Chinonen.“)

Ausbau des zweiten Simplontunnels. Der Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen hat der Generaldirektion die endgültige Ermächtigung erteilt zur sofortigen Ausschreibung der Arbeiten für den zweiten Simplontunnel.

Museumsgebäude Winterthur. Der Grosse Stadtrat von Winterthur hat zur Veranstaltung eines auf Winterthurer Architekten zu beschränkenden Wettbewerbes für ein neues Museumsgebäude einen Kredit von 10 000 Fr. bewilligt.

Konkurrenzen.

Bebauungsplan des Vogelsangareals in Winterthur (Band LVIII, Seite 11). Zu diesem auf Winterthurer Architekten unter Zuzug der Architekten Bischoff & Weideli beschränkten Wettbewerb sind auf den 1. Oktober rechtzeitig sieben Entwürfe eingereicht worden. Der Zusammentritt des Preisgerichtes ist auf Ende nächster Woche in Aussicht genommen.

Literatur.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten.

Zu beziehen durch *Rascher & Co.*, Rathausquai 20, Zürich.

Städtebauliche Vorträge aus dem Seminar für Städtebau an der kgl. Techn. Hochschule zu Berlin. Herausgegeben von den Leitern des Seminars für Städtebau: *Joseph Brix*, Stadtbaurat a. D., etatsm. Prof. a. d. kgl. Techn. Hochschule Berlin und *Felix Genzmer*, kgl. geh. Hofbaurat, etatsm. Prof. a. d. kgl. Techn. Hochschule Berlin. — Heft 1, Band IV. Vierter Vortragszyklus. Stadtgrundrisse, ein Rückblick auf ihre geschichtliche Entwicklung von Felix Genzmer, kgl. geh. Hofbaurat, etatsm. Prof. a. d. kgl. Techn. Hochschule Berlin. Mit 62 in den Text eingedruckten Abbildungen. Preis geh. M. 4,20. — Heft 6, Band IV. Vierter Vortragszyklus. Ueber Lichtverhältnisse in Gross-Städten von Dr. A. Miethe, geh. Reg.-Rat, etatsm. Prof. an der kgl. Techn. Hochschule Berlin. Mit einer in den Text gedruckten Abbildung. Preis geh. 60 Pfg. — Heft 7, Band IV. Vierter Vortragszyklus. Bodenparzellierung und Wohnstrassen von Dr. R. Eberstadt, Prof. Doz. a. d. kgl. Friedr. Wilhelms-Universität Berlin. Mit 5 in den Text gedruckten Abbildungen. Preis geh. 1 M. Berlin 1911, Verlag von Wilh. Ernst & Sohn.

Elastizitätslehre für Ingenieure. Von Professor Dr.-Ing. *Max Ensslin*, an der kgl. Baugewerkschule Stuttgart, Privatdozent an der Techn. Hochschule Stuttgart. I. Grundlagen und Allgemeines über Spannungszustände, Zylinder, Ebene Platten, Torsion, Gekrümmte Träger. Mit 60 Abbildungen. Leipzig 1911, Verlag von G. J. Göschen. Preis geb. 80 Pfg.