

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Band: 57/58 (1911)
Heft: 27

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: 22.11.2024

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

überspannten. Auf jeder Seite der viergeleisigen Ueberbrückung blieb ansserdem, zwischen dieser und den Kranlaufbahnen der nötige Raum frei zur Aufstellung und zum Abbruch der Ueberbauten auf Pontons. Die Kranlaufbahnen waren, um den Schifffahrtsverkehr nicht zu hindern, nur in der Verlängerung der Pfeiler auf Pfahljochen aufgelagert.

Abbildung 48 zeigt den Vorgang der Auswechslung einer alten Brücke. Der neue Ueberbau (im Gewicht von rund 80 t) ist in der Lage rechts unten auf der Pontonrüstung fertiggestellt und mit Hilfe der Laufkatzen in die Lage links oben gebracht worden. In der Betriebspause, in der die Auswechslung stattfinden musste, wurde nun der alte Ueberbau mit Hilfe anderer Laufkatzen in die Lage rechts unten auf die Pontonrüstung gebracht, worauf sofort der neue Ueberbau in seine endgültige Lage an Stelle der alten Brücke verfahren bzw. herabgelassen werden konnte.

* * *

Die vorstehend im Abschnitt I und II beschriebenen und an Hand ausgeführter, neuerer eiserner Bauwerke erläuterten Verfahren, lassen auch annähernd erkennen, unter welchen Verhältnissen der eine oder andere Bauvorgang vorgezogen, d. h. in wirtschaftlicher Hinsicht als günstiger erachtet worden ist. Hierbei ist allerdings zu beachten, dass bei den Ausführungen in Nordamerika im allgemeinen die Montageverfahren, in Rücksicht auf die hohen Arbeitslöhne, unter andern Gesichtspunkten beurteilt werden müssen als in Europa; dort wird die maschinelle Kranausrüstung eine vollkommenerere sein als hier.

Miscellanea.

Schifffahrt auf dem Oberrhein. Ueber die Rheinschifffahrt *Strassburg-Basel* im Jahre 1911 melden die Tagesblätter, dass während 1910 mitten im Sommer die andauernden Hochwasser den Schleppverkehr auf der Strecke Strassburg-Basel sozusagen lahm legten, im Sommer 1911 die andauernden Niederwasserstände die Rheinschifffahrt in ihrer Entwicklung hinderten. Bereits im Frühjahr haben Trockenheit und späte Schneeschmelze den Beginn der Fahrten hinausgeschoben und schon am 19. August trat dann infolge Niederwassers wieder vollständiger Verkehrsstillstand auf dieser Rheinstrecke ein. Während sich der Gesamtverkehr 1910 auf 64700 t belief, wovon 16139 t auf die Talfahrt entfielen, erreichte der Gesamtverkehr im Jahre 1911 nur 35734 t, von denen 8080 t für die Talfahrt. Es war nur den energischen Bemühungen der Reederei Fendel in Mannheim zu verdanken, dass die Fahrten nicht bereits am 1. August eingestellt werden mussten. Es gelang den Schiffen der genannten Firma im August noch sieben Mal bei Wasserständen von 60 cm bis 100 cm des Basler Pegels den Ländeplatz in Basel zu erreichen.

Der deutsche Reichstag hat im Dezember 1911 nach jahrelangen Verhandlungen das Gesetz betreffend den „Ausbau der deutschen Wasserstrassen und die Erhebung von Schifffahrtsabgaben“ angenommen. Dieses sieht die Erhebung von Schifffahrtsabgaben auch auf den schiffbaren Strömen vor. Da die freie Schifffahrt auf dem Rhein bis Basel und auf der Elbe durch internationale Verträge gewährleistet ist, auf Grund deren sowohl Holland für den Rhein, wie auch Oesterreich für die Elbe entschieden Einsprache erhoben haben gegen Einführung von Abgaben auf diesen beiden Strömen, dürfte die Anwendung des Gesetzes auf diese Wasserstrassen erst nach langen Verhandlungen zu erwarten sein. Immerhin ist das ein neuer Faktor, der bei Bewertung der Verkehrsinteressen an der Rheinwasserstrasse für die Schweiz auch in Rechnung zu ziehen sein wird.

Die Aufstellung neuerer eiserner Brücken.

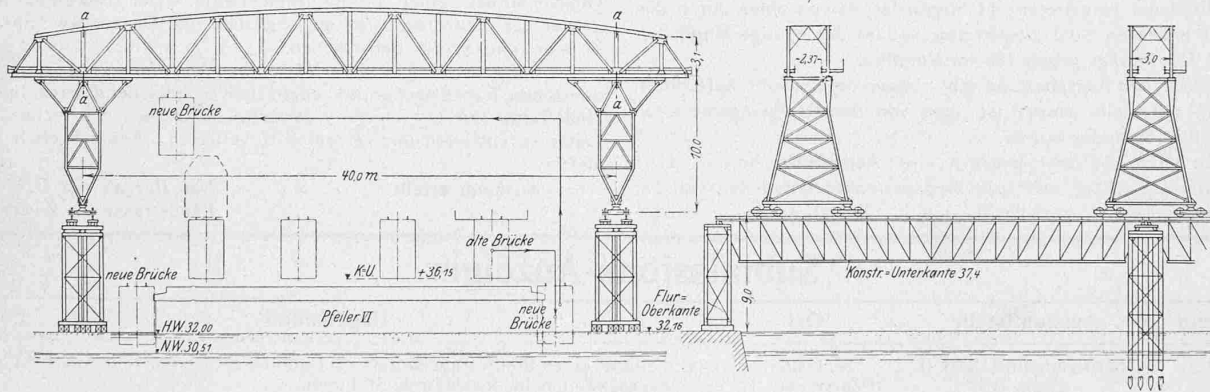


Abb. 48 und 49. Auswechslungsrüstungen der Humboldthafen-Brücken der Berliner Stadtbahn. — Masstab 1 : 500.

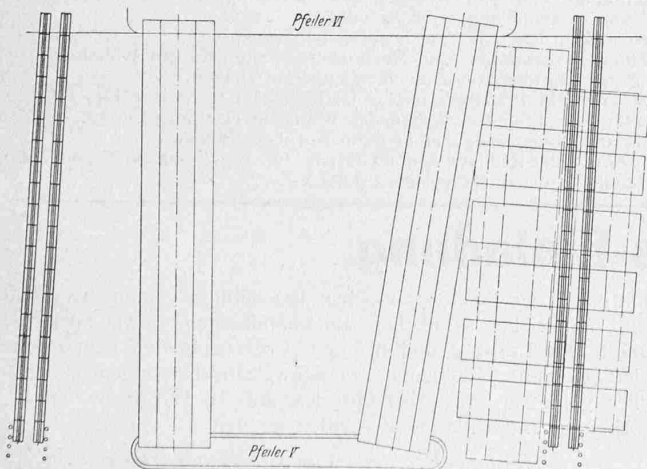


Abb. 50. Grundriss zu Abb. 48. — Masstab 1 : 500. (Abbildungen 48 bis 50 aus «Z. d. V. d. I.».)

Eidg. Technische Hochschule. Die Vorstandskonferenz des Lehrkörpers der Eidgenössischen Technischen Hochschule beschloss in ihrer Sitzung vom 21. Dezember 1911, auf den einstimmigen Antrag der Professorenabteilung, Herrn a. Gotthardbahndirektor *H. Dietler* in Luzern, „in Anerkennung hervorragender Verdienste um die Förderung der technischen Wissenschaften, insbesondere um die Entwicklung des Eisenbahnwesens und die Ausbildung der Ingenieure“ die Würde eines Doktors der technischen Wissenschaften ehrenhalber zu verleihen.

Wir begrüßen es lebhaft, dass unsere Hochschule durch solche seltene Ehrung unsern angesehenen Kollegen ausgezeichnet hat, der ihr in mehreren Amtsperioden wiederholt als Mitglied des Schweizerischen Schulrates, und auch dank des allgemeinen Ansehens, dessen er sich in schweizerischen und auswärtigen Fachkreisen erfreut, stets fördernd zur Seite gestanden ist. Besonders erfreuen wird die Nachricht unsere Freunde in der G. e. P., deren Ehrenmitglied Dietler immer treu zu ihr gestanden ist. Wir dürfen dem Gefeierten zu allererst in ihrem Namen unsere herzlichsten Glückwünsche darbringen.

Die Schweizerische Technische Gesellschaft New York, die am 4. Februar 1911 gegründet worden ist, hielt am 2. Dez. 1911

ihre erste Jahresversammlung ab. Der Mitgliederbestand ist von anfänglich sieben Mitgliedern auf 32 Aktiv- und drei Passivmitglieder angewachsen. Im vergangenen Jahre wurde eine lebhaftige Tätigkeit entfaltet. Der Jahresbericht erwähnt Vorträge über „Prinzipien der modernen Baukunst“, „Der Lötschbergtunnel“, „Geschichte der Mathematik“, „Der neue Zentralbahnhof der N. Y. C. & H. R. R. New York City“, „Das Kraftwerk Whylen“; ferner mehrere Diskussionsabende und gemeinsame Besichtigungen. Ebenso erwähnt er der Tätigkeit für Stellenvermittlung, die weiter ausgebaut werden soll. Der Vorstand wurde in der gleichen Zusammensetzung bestätigt, die wir bereits in Band LVII, Seite 115 mitgeteilt haben. Präsident ist Architekt *Fritz Ehrsam*, 70 E 45th Str., New York. Wir wünschen dem vaterländischen Verein ferneres Gedeihen.

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

Vereinsnachrichten.

Technischer Verein Winterthur
(Sektion des Schweizer Ingenieur- und Architekten-Vereins).

PROTOKOLL

über die Generalversammlung vom 17. Dezember 1911.

Nach einem gemeinschaftlichen Nachtessen im Bahnhofsäli wurde die Sitzung, an der 45 Mitglieder teilnahmen, um 9 Uhr vom Präsidenten Professor *P. Ostertag* eröffnet. In einem Rückblick über die wichtigen technischen Ereignisse des verflossenen Jahres widmete er besonders warme Worte der Vertretung der schweizerischen Industrie auf der Ausstellung in Turin. Als gewesenes Mitglied der Jury machte er ferner auf die Notwendigkeit aufmerksam, für die internationale Jury bei solchen grossen Ausstellungen einheitlichere Bestimmungen aufzustellen.

Auf das Verlesen des *Protokolls* der letzten Generalversammlung, das genehmigt wurde, folgte der *Jahresbericht*. Im verflossenen Vereinsjahr wurden neun Sitzungen jeweils mit einem Vortrage abgehalten und zwei Exkursionen veranstaltet. Dem Verein sind 13 neue Mitglieder beigetreten; 14 Mitglieder, wovon eines durch den Tod uns entrissen, sind ausgetreten, sodass der heutige Mitgliederbestand 185 beträgt gegen 186 im Vorjahre.

Ueber den Kassabestand gibt sodann der Quästor Aufschluss, nachdem mitgeteilt worden ist, dass von den Rechnungsrevisoren alles richtig befunden wurde.

Im *Vorstande* tritt insofern eine Aenderung ein, als Herr Professor *P. Ostertag*, sehr zum Bedauern aller Mitglieder, von der Leitung des Vereins zurücktritt, den er vier Jahre lang in ausge-

zeichneter Weise geführt hat. Er lässt sich aber bewegen, noch im Vorstande zu bleiben. Zum neuen Präsidenten wird einstimmig gewählt Herr Ingenieur *Max Hottinger*, bisheriger Vizepräsident, sodass sich der Vorstand aus den gleichen Mitgliedern zusammensetzt wie bisher, nämlich den Herren: *M. Hottinger*, *P. Ostertag*, *A. Sonderegger*, *A. Meyer*, *A. Hegg* und *M. Pfander*.

Im Traktandum „Verschiedenes“ schlägt der Präsident vor, die Statuten neu durchzugehen, um sie in Einklang zu bringen mit denjenigen des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Es handelt sich nur um redaktionelle Aenderungen und der Vorstand wird deshalb beauftragt, sich damit zu beschäftigen.

Es wird noch vorgeschlagen, der Zweckmässigkeit halber im Verein den Postcheck einzuführen.

Im daran anschliessenden II. Teil kamen dann Gemütlichkeit und Humor auch auf ihre Rechnung, sodass sich die Reihen der Teilnehmer erst sehr spät lichteten. Der Aktuar: *M. Pfr.*

Gesellschaft ehemaliger Studierender

der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich.

Stellenvermittlung.

On cherche un jeune *chimiste* possédant si possible une certaine expérience dans le traitement des soies et qui aurait à mettre au point différents procédés de décreusage et d'épauillage de déchets de soie pour une usine de Peignages et Filatures de Bourres de soie en France. (1732)

Gesucht ein junger *Konstrukteur*, flotter Zeichner nach Holland. Derselbe muss Holländer sein und konstrukt. Begabung haben. (1742)

On cherche pour la Belgique quelques *ingénieurs-mécaniciens* suisses ayant fini en 1911 leurs études à l'école polytechnique, comme débutants dans une fabrique d'automobiles très importante. Ils doivent connaître à fond la langue française, être des mathématiciens sûrs et avoir suivi avec succès les cours de mécanique. (1744)

Gesucht nach Russland ein *Architekt* oder tüchtiger energischer Bautechniker für ein bestrenommiertes Baugeschäft (Commandit-Gesellschaft) als Bureauchef. Kapitalbeteiligung erwünscht. (1745)

Gesucht zu sofortigem Eintritt ein jüngerer *Ingenieur* für das Offertenbureau einer Dampfturbinenfabrik. Der Bewerber muss ausser der deutschen auch die englische und französische Sprache in Wort und Schrift beherrschen. (1746)

Gesucht ein gewandter *Maschinen-Ingenieur* zur Führung der deutschen, französischen und englischen technischen Korrespondenz einer Firma der Ostschweiz; derselbe hätte auch den technischen Leiter zu entlasten und zeitweise zu vertreten. Anfangsgehalt etwa 400 Fr. (1747)

Auskunft erteilt:

Das Bureau der G. e. P.
Rämistrasse 28, Zürich I.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Auskunftstelle	Ort	Gegenstand
31. Dez.	Oberingenieur d. S. B. B., Kreis IV	St. Gallen, Poststrasse 17	Erstellung eines Stellwerkgebäudes im Bahnhof St. Gallen und von zwei Stellwerkgebäuden in der Station St. Fiden.
31. „	Baudepartement	Luzern	Vergrösserung des Reservoirs der Wasserversorgung der kantonalen Anstalten in Hohenrain um 75 m ³ .
2. Januar	U. Akeret, Architekt	Weinfelden (Thurgau)	Glaser-, Schreiner- und Malerarbeiten, sowie Lieferung der Beschläge, Holzrolladen und Bodenbelägen zum Schulhausbau Buhwil.
3. „	C. Schmid, Ingenieur	Weesen (Glarus)	Lieferungen und Arbeiten für die Krauchbachkorrektur.
4. „	Alb. Weber-Schumacher	Brüttelen (Bern)	Maurer-, Zimmer-, Schreiner- und Dachdeckerarbeiten für ein Wohnhaus.
5. „	Geometerbureau	Thalwil	Ausführung der Claridenstrasse in der Gemeinde Thalwil.
6. „	Paul Siegwart, Architekt	Aarau	Schreinerarbeiten für Pfarrhaus und Unterrichtslokal in Stein a. Rh.
6. „	Joh. Meier, Architekt	Wetzikon	Glaserarbeiten zum Erweiterungsbau des Krankenasyls Rütli (Zürich).
6. „	Rogger, Präsident	Rüdiswil (Luzern)	Arbeiten für die Erweiterung der Hydranten-Anlage Rüdiswil.
10. „	Technisches Bureau Allenspach	Gossau (St. Gallen)	Lieferung von Granit-Randsteinen, 30/25 cm, für die Zufahrtsstrassen zum neuen Bahnhof Gossau (Länge etwa 1300 m).

Abonnements-Einladung.

Auf den mit dem 6. Januar 1912 beginnenden XXX. Jahrgang der „Schweizerischen Bauzeitung“ kann bei allen Postämtern der Schweiz, Deutschlands, Frankreichs und Italiens, ferner bei sämtlichen Buchhandlungen, sowie auch bei den Herren **Rascher & Cie.**, Meyer & Zellers Nachfolger in **Zürich** und **Leipzig** und bei dem Unterzeichneten zum Preise von 20 Fr. für die Schweiz und 28 Fr. für das Ausland abonniert werden. Mitglieder des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins oder der Gesellschaft ehemaliger Polytechniker geniessen das Vorrecht des auf 16 Fr. (bzw. 18 Fr. für Auswärtige) ermässigten Abonnementspreises, sofern sie die Abonnementsklärung einsenden an den

Zürich, den 30. Dezember 1911.

Herausgeber der Schweizerischen Bauzeitung:

A. JEGHER, Ingenieur,
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.