

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 59/60 (1912)
Heft: 23

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: 02.04.2025

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

kaufentschädigung 83 750 000 Fr., Wert 1. Mai 1909, beträgt. Der Vergleich ist von der Liquidationkommission der Gotthardbahngesellschaft am 9. Juli 1911, von der Generalversammlung der Aktionäre am 26. August 1911 und vom Bundesrat am 29. August 1911 genehmigt worden. Die Bundesversammlung hat dem Vergleich durch Bundesbeschluss vom 5. Dezember 1911 die Genehmigung erteilt.

Rückkauf der Linie Genf-La Plaine und Erstellung der Verbindungsbahn zwischen den beiden Bahnhöfen Cornavin und Eaux-Vives. Nach genauer Prüfung des im letztjährigen Berichte erwähnten Memorials des Staatsrates des Kantons Genf vom 25. Februar 1910 beantwortete das Eisenbahn-Departement dasselbe eingehend unterm 6. Oktober 1911. In seiner Antwort erklärte es sich mit dem Bau des sogenannten Raccordement, d. h. der Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Cornavin und Eaux-Vives vor der Erstellung der Faucillebahn grundsätzlich einverstanden. Im Laufe der weitem Verhandlungen, die mit dem Staatsrate des Kantons Genf stattfanden, einigte man sich dahin, dass der Kanton ein Drittel der auf 24 bis 25 Millionen Fr. veranschlagten Erstellungskosten der Verbindungsbahn übernehmen wird. Die andern zwei Drittel werden vom Bunde und von den Bundesbahnen übernommen werden müssen. Im fernern wird der Kanton Genf dem Bunde die ihm gehörende Linie Vollandes-Annemasse im vollkommenen Zustande unentgeltlich abtreten und den Rückkauf der Linie Genf-La Plaine gemäss dem ihm zustehenden Rückkaufsrechte für Rechnung des Bundes durchführen. Ueber diesen letztern Punkt ist zu berichten, dass mit der P. L. M. Bahngesellschaft in einer Konferenz, die am 19./20. Oktober 1911 in Genf stattfand, und an welcher auch die Bundesbahnverwaltung vertreten war, eine Einigung über die Grundsätze, nach denen der Rückkaufspreis zu berechnen ist, zustande kam.

Verwaltung der Bundesbahnen. An Stelle der im Januar und September verstorbenen Herren Nationalrat *Geilinger*, Stadtpräsident von Winterthur, und Ingenieur *Manuel*, Direktor der Ingenieurschule in Lausanne, wurden als Mitglieder des Verwaltungsrates gewählt die Herren *Hans Knüseli*, gewesener Direktor der Lokomotivfabrik Winterthur, in Winterthur, und *P. Weissenbach*, gewesener Präsident der Generaldirektion der S. B. B.

Mit Schreiben vom 23. September 1911 hat Herr *P. Weissenbach*, Präsident der Generaldirektion der S. B. B. erklärt, dass er auf den Ablauf der Amtsdauer, Ende 1911, von der Stelle eines Mitgliedes der Generaldirektion zurücktrete und eine allfällige Wiederwahl nicht annehmen könne. Am 28. November 1911 starb Herr *Joseph Flury*, Vizepräsident der Generaldirektion.

Die bisherigen Mitglieder, nämlich die Herren *Sand*, *Dinkelmann* und *Colomb* wurden für eine neue, mit dem 31. Dezember 1917 ablaufende Amtsdauer bestätigt und neu gewählt die Herren Dr. *Robert Haab*, Regierungsrat in Zürich, und *Joseph Zingg*, Präsident der Kreisdirektion V, von und in Luzern. Für eine neue mit dem 31. Dezember 1914 ablaufende Amtsdauer sind die Herren *Dinkelmann* als Präsident und *Sand* als Vizepräsident gewählt worden.

An Stelle des zurückgetretenen Herrn *Lusser* wurde als Mitglied der Kreisdirektion V Herr *Anton Schrafl*, von Bellinzona, Stellvertreter des Oberingenieurs des Kreises V in Luzern, gewählt. Sodann sind sämtliche bisherigen Mitglieder der Kreisdirektionen I bis V für eine neue mit dem 31. Dezember 1917, und ihre Präsidenten und Vizepräsidenten für eine neue mit dem 31. Dezember 1914 ablaufende Amtsperiode bestätigt worden.

Internationale Verhältnisse. Die Vorarbeiten für die Entwürfe zu Staatsverträgen behufs Regelung des Zoll-, Post-, Telegraphen-, Sanitäts- und Viehseuchenpolizeidienstes im zukünftigen internationalen Bahnhöfe *Vallorbe* sind im Berichtsjahre an Hand genommen und dem Abschlusse nahe gebracht worden.

Die Genehmigung des neuen *Gotthardvertrages* war Ende des Jahres seitens Italiens und der Schweiz noch nicht erfolgt.

Die internationale *Simplon-Delegation* trat während des Jahres 1911 zweimal zusammen, nämlich am 26./27. April und am 20. und 21. September. Sie befasste sich wie gewohnt mit den Fahrplänen und Tarifen der Simplonlinie. In seiner Sitzung vom 28. September 1911 hat der Bundesrat Herrn Nationalrat *Camille Décoppet* als Mitglied der schweizerischen Vertretung in der Delegation an Stelle des verstorbenen Herrn Ingenieur *Paul Manuel* gewählt. Durch Beschluss vom 20. September 1911 wählte ferner der Bundesrat zum Mitglied der schweizerischen Vertretung in der Delegation Herrn *P. Weissenbach*, zurücktretenden Präsidenten der Generaldirektion

der S. B. B. an Stelle des Herrn *H. Dinkelmann*, der infolge seiner Ernennung zum Präsidenten der Generaldirektion der S. B. B. ex officio Präsident der Delegation wird.

Auch im Berichtsjahre fand eine Verständigung über den Bau des zweiten *Simplontunnels* zwischen der Firma *Brandt, Brandau & Co* und den schweizerischen Bundesbahnen nicht statt. Ueber die Frage, welche Verpflichtungen sich aus den Bauverträgen für die genannte Firma ergeben, ist ein Prozess vor Bundesgericht anhängig.

Da aber die Erstellung des zweiten *Simplontunnels* dringlich ist, haben die S. B. B. angesichts der Weigerung der Firma, denselben zu erstellen, im Dezember 1911 die fragliche Arbeit zur öffentlichen Konkurrenz ausgeschrieben.

Ostalpenbahn. Das Eisenbahndepartement hat in der Dezembersession das allgemeine Gutachten und das technische Gutachten der Generaldirektion der S. B. B. über die Ostalpenbahn vom 2. November 1907 und vom 6. Juni 1908 den Räten vorgelegt. Vom Kleinen Rat des Kantons Graubünden ist denselben das in seinem Auftrage erstellte kommerzielle Gutachten des Herrn *Würmli*, Beamten der Rhätischen Bahn, vom September 1911 zugestellt worden. Die Generaldirektion ist vom Eisenbahndepartement eingeladen worden, über dieses kommerzielle Gutachten und über die vom Greinakomitee zur Verfügung gestellten Druckschriften des Herrn *Bernhardt*, Beamter der S. B. B., über die Ostalpenbahn eine gemeinsame Vernehmlassung zu erstatten.

Sobald das Departement im Besitze dieser letztern sein wird, können die Akten vorläufig als geschlossen betrachtet werden und das Departement wird alsdann mit Beförderung über die ganze Angelegenheit seine Anträge vorlegen.

In Sachen der Revision der *gemeinsamen Schifffahrts- und Hafensordnung für den Untersee und den Rhein* zwischen Konstanz und Schaffhausen sind im Berichtsjahre der Grossherzoglich Badischen Regierung unsere Gegenvorschläge, die im Benehmen mit den schweizer. Schifffahrtsbeteiligten und den Regierungen der Kantone Thurgau und Schaffhausen bereinigt wurden, übermittelt worden.

Von der italienischen Regierung sind im Berichtsjahre neuerdings Gegenvorschläge und Bemerkungen zum Entwurf für das *schweizerisch-italienische Uebereinkommen betr. die Schifffahrt auf dem Luganer- und dem Langensee* zugestellt worden. Dieselben wurden einer Prüfung unterzogen; eine Erledigung jedoch ist noch nicht erfolgt.

(Forts. folgt.)

Miscellanea.

Eidg. Technische Hochschule. Am Samstag den 1. Juni fand in der Aula der Technischen Hochschule eine *Trauerfeier zum Andenken* an den verstorbenen Professor Dr. *H. F. Weber* statt.

Die Familie hatte gewünscht, dass die Bestattung in aller Stille erfolge und so ging diese während der Pfingstferien vor sich, ohne dass weder die Professorenschaft noch die Studierenden Gelegenheit gefunden hätten, dabei die Gefühle ihrer Wertschätzung und ihres Dankes für den Kollegen und Lehrer zum Ausdruck zu bringen, welchem Herzensbedürfnis an der Feier in der Aula genügt werden konnte.

Es sprachen namens der Hochschule der Rektor Professor Dr. *Vetter* und die Kollegen des Heimgegangenen Professor Dr. *P. Weiss* und Professor Dr. *W. Wyssling*, von denen der erste ein allgemeines Bild von Webers Lebenslauf und eine Charakteristik seines Wirkens als Gelehrter und als Professor gab, während *Wyssling* speziell Webers Beziehungen und grossen Einfluss auf die Entwicklung der Elektrotechnik schilderte. Beide Redner schlossen mit herzlichen Worten der Anerkennung für ihren Lehrer und Mitarbeiter, sowie des lebhaften Bedauerns für den Verlust, der die Hochschule und die Wissenschaft getroffen. Für die Studentenschaft brachte in tief empfundenen Dankesworten cand. mech. *A. Wächter* die Verehrung zum Ausdruck, welche seine Kommilitonen für den hochangesehenen Lehrer empfanden, der ihnen in Lehre und Arbeit ein leuchtendes Beispiel bleiben wird.

Gerne hätten wir namentlich Professor *Wysslings* Rede, deren sachlicher Inhalt einen klaren Ueberblick über das Werden der Elektrotechnik bot, mit der *Weber* gross geworden ist, abgedruckt, wenn es uns nicht dafür an Raum gebrähe. Unsere Leser finden aber beide Reden wörtlich in der „Neuen Zürcher Zeitung“ wieder, jene von Professor *P. Weiss*, die die kurzen Daten unseres Nach-

rufes in letzter Nummer weiter ausführt und vervollständigt, in der zweiten Sonntagsnummer und jene von Professor Wyssling im dritten Morgenblatt vom Montag den 3. Juni.

In einem kurzen Schlusswort brachte der Rektor noch die eingegangenen Beileidsschreiben, so die unserer Bundesbehörden, der schweizerischen Universitäten, sowie aller deutschen Technischen Hochschulen u. a. zur Kenntnis der Versammlung, womit die erhebende Feier ihren Abschluss fand.

Rheinschiffahrt Basel-Bodensee. Am 29. Mai d. J. tagte in Bern unter dem Vorsitze von Bundesrat *L. Perrier*, Chef des Schweizer Eisenbahndepartements, eine Konferenz zur Besprechung der Rheinschiffahrt bis zum Bodensee, bei der auch das Departement des Innern und das Handels- und Industriedepartement sowie die Generaldirektion der S. B. B. vertreten waren. Das Ergebnis war, dass vereinbart wurde, es solle das Departement des Innern die technische Seite, das Handels- und Industriedepartement die kommerzielle Seite und das politische Departement die völkerrechtliche Seite der Frage prüfen, während die Generaldirektion der S. B. B. sich an den kommerziellen und verkehrspolitischen Studien beteiligen und ihr bezügliches Material zur Verfügung stellen soll.

Für Ueberlassung letztgenannten Materials hatte sich der Nordostschweizerische Rheinschiffahrtsverband beworben, um es zu bezüglichen Untersuchungen zu verwenden. Es wurde aber beschlossen, diese Unterlagen nicht auszufolgen, sondern sie dem Schweiz. Eisenbahndepartement zur Abfassung eines Gutachtens zu überweisen.

Wie aus dem Vorgesagten zu schliessen ist, soll in der wichtigen, durchaus noch nicht abgeklärten Angelegenheit endlich systematisch vorgegangen und dazu von den hierfür berufenen Bundesstellen eine sichere Grundlage gesucht werden. Es ist klar, dass nur von einer solchen ausgehend, je nach Ergebnis der Untersuchungen, mit Bestimmtheit vorgegangen und namentlich auch mit den zunächst interessierten deutschen und österreichischen Rhein- und Bodensee-Uferstaaten verhandelt werden kann.

Bei Anlass der oben erwähnten Konferenzverhandlungen wurde bekannt, dass — entgegen den bisherigen Berichten — der Entwurf des Wettbewerbausschreibens zu Projekten für Schiffbarmachung des Rheins von Basel zum Bodensee, der vom Schweiz. Bundesrat schon vor einiger Zeit genehmigt wurde, von Seiten der Grossh. badischen Regierung noch nicht die Zustimmung erhalten hat. Diese Zurückhaltung, sowie die Aeusserungen des badischen Ministers vor den Landständen, von denen wir auf Seite 300 lfd. Bd. berichteten, lassen ein vorsichtiges Vorgehen der für das Wohl unseres Landes verantwortlichen Behörden sehr gerechtfertigt erscheinen.

Städteausstellung Düsseldorf 1912. Die Ausstellung wird sich in fünf Gruppen gliedern: 1. Städtebau; 2. Einrichtungen für die Gesundheit; 3. Einrichtungen für die Krankenfürsorge; 4. Hochbauten (insbesondere Schulen, Rathäuser, Museen); 5. Industrie. Die vom 1. Juli bis Ende Oktober dauernde Ausstellung wird in Modellen und Plänen die Leistungen der Neuzeit auf den genannten Gebieten zur Darstellung bringen, wobei auf eine systematische Darstellung der einzelnen Methoden (z. B. bei der Abwasser-Reinigung, Wasserversorgung) besonderer Wert gelegt werden soll. Zur Beschickung sind eingeladen die Städte von über 10000 Einwohnern von Rheinland, Westfalen und Hessen-Nassau, ferner Private und Unternehmerfirmen, deren Tätigkeit sich auf die auszustellenden Gegenstände bezieht. Besonderes Interesse werden auch die Entwürfe des Wettbewerbes für den Bebauungsplan von Düsseldorf bieten.

In Verbindung mit der Ausstellung findet vom 23. bis 28. September d. J. in Düsseldorf ein *Kongress für Städtewesen* statt, über den wir demnächst näheres berichten werden.

Ostalpenbahn. Das Gutachten der S. B. B., das, wie wir auf den Seiten 221 und 261 des lfd. Bandes berichteten, vom Eisenbahndepartement eingefordert worden war, zu dessen Abfassung jedoch noch weitere Erhebungen notwendig sein sollten, ist nach einem Bericht des Eisenbahndepartements an den Bundesrat bereits eingegangen und soll, nach Zeitungsberichten, der Oeffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

Wenn auch kaum zu erwarten ist, dass es zu den bekannten Gesichtspunkten der S. B. B. bezw. der Generaldirektion wesentlich Neues beifügen werde, so ist es doch in hohem Grade erfreulich, dass anscheinend in die Behandlung der Angelegenheit eine frischere Gangart kommen soll. Die Hoffnung ist also berechtigt, dass sie

endlich aus der gegenwärtigen Versumpfung befreit werde, die in den letzten Monaten so betrübende, für jeden Eidgenossen höchst unerquickliche Erscheinungen gezeitigt hat.

Schmalspurbahn Lugano-Ponte Tresa. Am 2. Juni ist die 12,4 km lange elektrische Schmalspurbahn von Lugano über Bioggio nach Ponte Tresa festlich eingeweiht und eröffnet worden. Die bis auf eine kurze Strecke bei Ponte Tresa, wo die Kantonsstrasse benützt wird, auf eigenem Bahnkörper verlaufende, elektrisch betriebene, meterspurige Bahn geht von der unweit des S. B. B.-Bahnhofes liegenden Station der Linie Lugano-Tesserete¹⁾ aus. Sie ist nach den für letztere bestehenden Normalien erstellt und mit dem gleichen Fahrpark ausgerüstet. Sie weist auf 4300 m ein Maximal-Gefälle von 25‰ auf, während die restlichen Teile auf 3700 m in geringerem Gefälle und auf 4400 m in der Horizontalen liegen.

Mont d'Or-Tunnel. Monatsausweis Mai 1912.

Tunnellänge 6104 m	Vallorbe	Frasne	Total
Sohlenstollen: Fortschritt im Mai . . . m	202	—	202
Länge am 31. Mai . . . m	2820	—	2820
Firststollen: Fortschritt im Mai . . . m	210	90	300
Länge am 31. Mai . . . m	2540	590	3130
Mauerung: Gewölbe bis 31. Mai . . . m	2288	330	2618
Widerlager bis 31. Mai . . . m	1962	—	1962
Sohlengewölbe bis 31. Mai . . . m	638	—	638

Technische Einheit im Eisenbahnwesen. Die Konferenz, von der wir auf Seite 288 lfd. Bd. berichteten, hat in ihren Sitzungen vom 21. bis 24. Mai neue Vorschläge für eine allgemeine Begrenzungslinie für Güterwagen und für die Grundsätze zur Bestimmung der Querschnittsabmessungen von Wagen und Ladungen aufgestellt. Hierauf hat sie sich vertagt, um den verschiedenen Verwaltungen Gelegenheit zu geben, die neuen Anträge eingehend zu prüfen.

Konkurrenzen.

Schulgebäude in Arlesheim (Band LIX Seite 138, 289 u. 302.) Der Name der Verfasser eines der mit Ehrenmeldung bedachten Entwürfe, den wir auf Seite 302 mit Paul Bichert & Johannes Hagen mitteilten, ist abzuändern in *Paul Rickert & Johannes Hagen*.

Literatur.

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

Der mathematische Unterricht in der Schweiz. Berichte der Schweiz. Subkommission, herausgegeben von *H. Fehr*, Professeur à l'Université, Genève, Président de la Délégation suisse. No. 3. I. Der mathematische Unterricht an den höhern Mädchenschulen der Schweiz von *Dr. S. E. Gubler*, Dozent mit Lehrauftrag an der Universität Zürich, Lehrer der Mathematik am Lehrerinnenseminar und Mädchengymnasium der Stadt Zürich. II. Der mathematische Unterricht an den Lehrer- und Lehrerinnenseminarien der Schweiz von *F. R. Scherrer*, Professor am zürcherischen Lehrerseminar in Küssnacht. III. Organisation und Methodik des mathematischen Unterrichts in den Landerziehungsheimen von *Dr. K. Matter*, Professor an der Kantonsschule Frauenfeld. Preis geh. Fr. 3. Nr. 5. L'Enseignement des mathématiques dans les Ecoles techniques moyennes suisses par *Dr. L. Crelier*, Professeur de Géométrie, Directeur-adjoint du Technicum de Bienne, Privat-docent à l'Université de Berne. Preis geh. 3 Fr. Basel und Genf 1912, Verlag von Georg & C^o.

Eisenbeton-Schaulinien für eine unmittelbare Dimensionierung einfach und ideal bewehrter Tragkonstruktionen. (Nebst einer Erläuterung.) Zusammengestellt auf Grund der neuen österreichischen Eisenbetonvorschrift vom 15. Juni 1912 für jede Kombination einer beliebigen Stützlänge mit einer beliebigen, gleichmässig verteilten Nutzbelastung von Ingenieur *Karl Allitsch*, k. k. Professor in Innsbruck, em. Obergeringieur und behördl. aut. und beideter Geometer. Wien 1912, Verlag der Druckerei- und Verlags-A.-G. vorm. R. v. Waldheim, Jos. Eberle & C^o.

Kurzes Lehrbuch der Elektrotechnik. Von *Dr. Adolf Thomälen*, Elektroingenieur. Fünfte, verbesserte Auflage. Mit 408 in den Text gedruckten Figuren. Berlin 1912, Verlag von Jul. Springer. Preis geb. 12 M.

¹⁾ Band LVI, Seite 317.