

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 61/62 (1913)  
**Heft:** 7

## **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>**

## Miscellanea.

**Hauenstein-Basistunnel. Monatsausweis Juli 1913.**

| Tunnellänge 8135 m                  |                                     | Südseite | Nordseite | Total  |
|-------------------------------------|-------------------------------------|----------|-----------|--------|
| Sohlenstollen:                      | Fortschritt im Juli . . . m         | 212,2    | 272,5     | 484,7  |
|                                     | Mittlerer Tagesfortschritt m        | 7,3      | 9,4       | 16,7   |
|                                     | Länge am 31. Juli . . . m           | 3201,7   | 1372,5    | 4574,2 |
|                                     | In % der Tunnellänge . . . %        | 39,3     | 16,9      | 56,2   |
| Firststollen:                       | Fortschritt im Juli . . . m         | 222,0    | 185,0     | 407,0  |
|                                     | Länge am 31. Juli . . . m           | 2720,0   | 840,0     | 3560,0 |
| Vollausbruch:                       | Fortschritt im Juli . . . m         | 238,0    | 159,0     | 397,0  |
|                                     | Länge am 31. Juli . . . m           | 2362,0   | 242,0     | 2604,0 |
| Mauerwerk:                          | Widerlager-Länge am 31. Juli m      | 2214,0   | 123,0     | 2337,0 |
|                                     | Gewölbe-Länge am 31. Juli . m       | 2144,0   | 118,0     | 2262,0 |
|                                     | Wassermenge am Portal . . . l/sek   | 88,0     | 5,0       | —      |
|                                     | Gesteinstemperatur vor Ort . . . °C | 19,8     | 11,7      | —      |
|                                     | Lufttemperatur vor Ort . . . °C     | 20,0     | 17,0      | —      |
| Mittlerer Schichten-Aufwand im Tag: |                                     |          |           |        |
|                                     | Im Tunnel . . . . .                 | 913      | 507       | 1420   |
|                                     | Ausserhalb des Tunnels . . . . .    | 272      | 94        | 366    |
|                                     | Auf offener Strecke . . . . .       | —        | 347       | 347    |
|                                     | Im Ganzen . . . . .                 | 1185     | 948       | 2133   |

**Südseite.** Wie im Vormonat waren vor Ort zwei bis drei und im Ganzen 40 Bohrhämmer im Betrieb. Der Richtstollen durchfuhr Hauptmuschelkalk 90 m, untern Dolomit 48 m und Anhydrit 74 m. Die Schichten fielen mit 4° bis 55° wechselnd nach Süden ein. Das Gebirge war durchgehend standfest, der Muschelkalk quellenführend, der Dolomit teilweise feucht, der Anhydrit trocken.

**Nordseite.** Im Vortrieb arbeiteten zwei, im Ganzen 12 Bohrhämmer. Der Stollen lag in den Sowerby- und Sauzeischichten des Bajocien, die mit 2° bis 5° südlich einfallen. Das Gebirge war standfest und trocken.

**Simplon-Tunnel II. Monatsausweis Juli 1913.**

| Tunnellänge 19 825 m                 |                              | Südseite | Nordseite | Total |
|--------------------------------------|------------------------------|----------|-----------|-------|
| Firststollen:                        | Monatsleistung . . . m       | 286      | 273       | 559   |
|                                      | Stand am 31. Juli . . . m    | 910      | 1625      | 2535  |
| Vollausbruch:                        | Monatsleistung . . . m       | 236      | 342       | 588   |
|                                      | Stand am 31. Juli . . . m    | 734      | 1492      | 2226  |
| Widerlager:                          | Monatsleistung . . . m       | 182      | 231       | 413   |
|                                      | Stand am 31. Juli . . . m    | 318      | 1134      | 1452  |
| Gewölbe:                             | Monatsleistung . . . m       | 168      | 218       | 386   |
|                                      | Stand am 31. Juli . . . m    | 244      | 1067      | 1311  |
| Tunnel vollendet am 31. Juli . . . m |                              | 224      | 1038      | 1262  |
|                                      | In % der Tunnellänge . . . % | 1,1      | 5,2       | 6,3   |
| Mittlerer Schichten-Aufwand im Tag:  |                              |          |           |       |
|                                      | Im Tunnel . . . . .          | 589      | 778       | 1367  |
|                                      | Im Freien . . . . .          | 365      | 451       | 816   |
|                                      | Im Ganzen . . . . .          | 954      | 1229      | 2183  |

**Nordseite.** Die mechanische Bohrung wurde am 7. Juli mit vorläufig 18 Meyer'schen Bohrhämmern begonnen, am 21. Juli bei Km. 4000 mit weitem sechs Hämmern. Am Monatsschluss standen 32 Bohrhämmer in Betrieb. Die zu Beginn des Monats etwas mangelhafte Ventilation wurde durch Öffnen zweier weiterer Querstollen gegen Tunnel I wesentlich verbessert. Gegenwärtig sind die Querstollen Nr. 9, 23 und 24 geöffnet und mit Gittern versehen. Die Mauerung wurde dadurch etwas verzögert, dass zwischen Km. 1,112 u. Km. 1,240 in dem horizontal geschichteten Bündnerschiefer sofort ringweise gemauert werden musste.

**Südseite.** Am 20. Juli wurden zwei Niederdruck-Kompressoren System Meyer in Betrieb genommen; seitdem arbeiten etwa 30 Bohrhämmer in jeder Schicht.

**Silitwiderstände für elektrische Heizung.** Von der Firma „Gebrüder Siemens & Cie“ in Berlin-Lichtenberg wird nach einem von Dr. Egly erfundenen Verfahren durch Erhitzen einer aus Silizium und Siliziumkarbid gebildeten Masse in einer Stickstoffatmosphäre ein für die Zwecke der elektrischen Heizung infolge seiner guten Leitfähigkeit und Hitzebeständigkeit ausserordentlich geeignetes Material hergestellt, das unter dem Namen „Silit“ in den Handel gebracht wird. Das zu Heizkörpern verwendete Silit lässt sich mit Leichtigkeit sägen, bohren und feilen und ist daher in Stabform als Heizelement, sowie in Röhrenform als eigentliches Heizrohr bequem zu gebrauchen. Silit kann auch ohne weiteres als

elektrisches Widerstandsmaterial für Dauerbelastungen unter Glüh-temperatur, insbesondere für hohe Momentanbelastungen dienen. Da es ferner sich gegen schroffen Temperaturwechsel als widerstandsfähig erweist und zugleich hohe Wärmeleitfähigkeit und Undurchlässigkeit gegen Gase besitzt, so findet es endlich auch Anwendung zu Schutzhüllen für Pyrometer, feuerfesten Röhren, Strahlungsöfen u. a. m. Nähere Angaben über Silit und dessen Verwendung sind vor kurzem in „Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen“ mitgeteilt worden.

**Grenchenbergtunnel. Monatsausweis Juli 1913.**

| Tunnellänge 8565 m            |  | Nordseite | Südseite | Total |
|-------------------------------|--|-----------|----------|-------|
| Sohlenstollen:                | Monatsleistung . . . . . m                 | 240       | 129      | 369   |
|                               | Länge am 31. Juli . . . . . m              | 2326      | 1890     | 4216  |
| Mittlere Arbeiterzahl im Tag: |  |           |          |       |
|                               | Ausserhalb des Tunnels . . . . .           | 234       | 230      | 464   |
|                               | Im Tunnel . . . . .                        | 559       | 353      | 912   |
|                               | Im Ganzen . . . . .                        | 793       | 583      | 1376  |
|                               | Gesteinstemperatur vor Ort . . . . . °C    | 15,5      | 12,0     | —     |
|                               | Am Portal ausfliessende Wassermenge l/sek. | 137       | 436      | —     |

**Nordseite.** Es wurden die untersten Schichten des Hauptrogensteins, die Blagdeni Munschisonae-Schichten durchfahren, der Opalinuston angefahren und somit sehr wahrscheinlich der Kern des Graiter-Gewölbes erreicht. Die Schichten fallen mit rund 54° nach N. ein. Der maximale Wassererguss erreichte 190 l/sek. Die Arbeiten erlitten in diesem Monat keinen Unterbruch.

**Südseite.** Das durchgefahrene Gestein gehört dem Argovien- und Oxfordmergel an. Die Schichten fallen mit 75° nach N. ein. Beim Anschlagen des obren Hauptrogensteins wurde der Vortrieb wieder eingestellt, um den Kanal nachzuführen. Der maximale Wasserandrang stieg bis auf 482 l/sek. Am 20. des Monats brach ein Streik aus, infolgedessen sämtliche Arbeiten auf der Südseite des Tunnels vom 20. bis zum 31. Juli eingestellt waren.

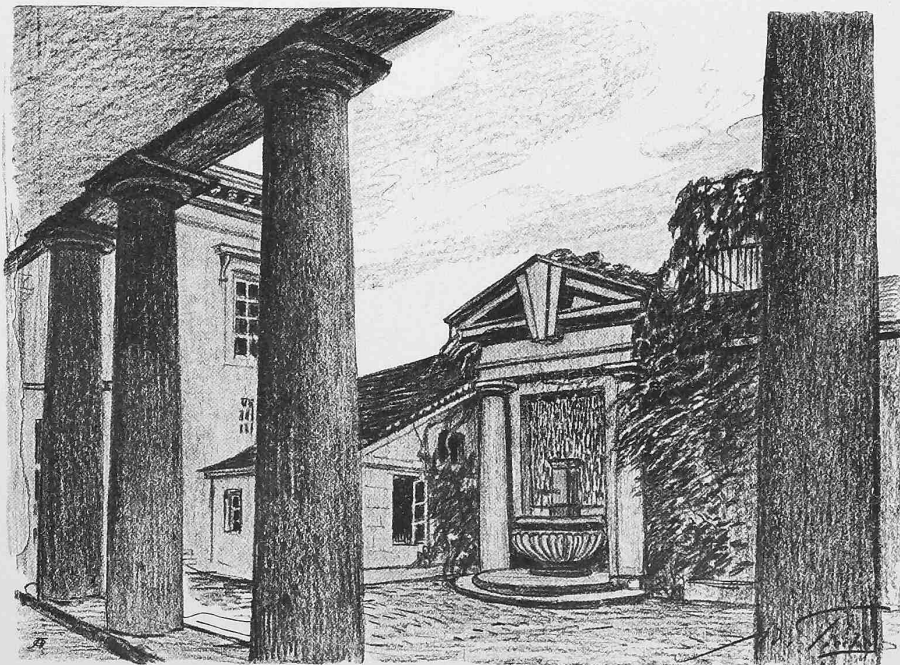
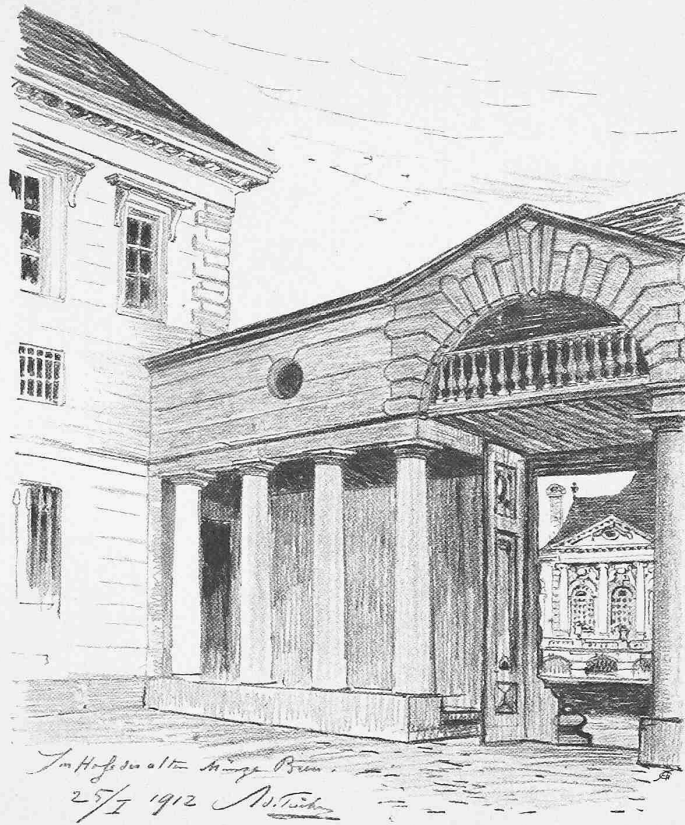
**Duroplatten zur Isolierung in elektrischen Schaltanlagen.**

Für den Bau von Schaltzellen, zu Trennwänden zwischen Transformatoren, Blitzschutzvorrichtungen u. s. w. in elektrischen Anlagen, wird neuerdings ein künstliches Baumaterial verwendet, das gegenüber dem bisher für diese Anlagenteile verwendeten Beton oder Eisenbeton den Vorteil einfacherer Aufstellung und leichter Nachbearbeitung hat und zudem an Isolierfähigkeit, Feuersicherheit und mechanischer Festigkeit allen Ansprüchen genügt. Dieses neue, unter dem Namen „Duroplatten“ von der „A.-G. Duroplattenwerk“ in Konstanz hergestellte Material besteht aus Mineralien und Faserstoffen, die unter Beimengung geeigneter Imprägniermittel unter hohem Druck bei Entstehen einer festen inneren Verbindung zu dichten Platten vereinigt werden. Diese Duroplatten haben eine ähnlich hohe Bearbeitungsfähigkeit, wie Holz, das sie indessen hinsichtlich ihres elektrischen Isoliervermögens und ihrer Unverbrennbarkeit übertreffen. Sie können bei Anwendung eines Spezialübergusses, der ihnen eine spiegelglatte Oberfläche verleiht, als Ersatz für Schiefer und Marmor Verwendung finden.

**Schmalspurbahn Chur-Engadin über den Julier.** Wir berichteten in Band LVII, Seite 222 über das Projekt einer Bahn Chur-Lenzerheide-Tiefenkastel-Oberhalbstein bis Bivio, für die der Grosse Rat von Graubünden unter üblichen Vorbehalten eine Konzession erteilt, bezw. die Beteiligung des Kantons in Aussicht gestellt hat. Das ähnliche Gesuch für die Fortführung der Bahn über den Julier bis Campfer hatte er damals zurückgestellt.

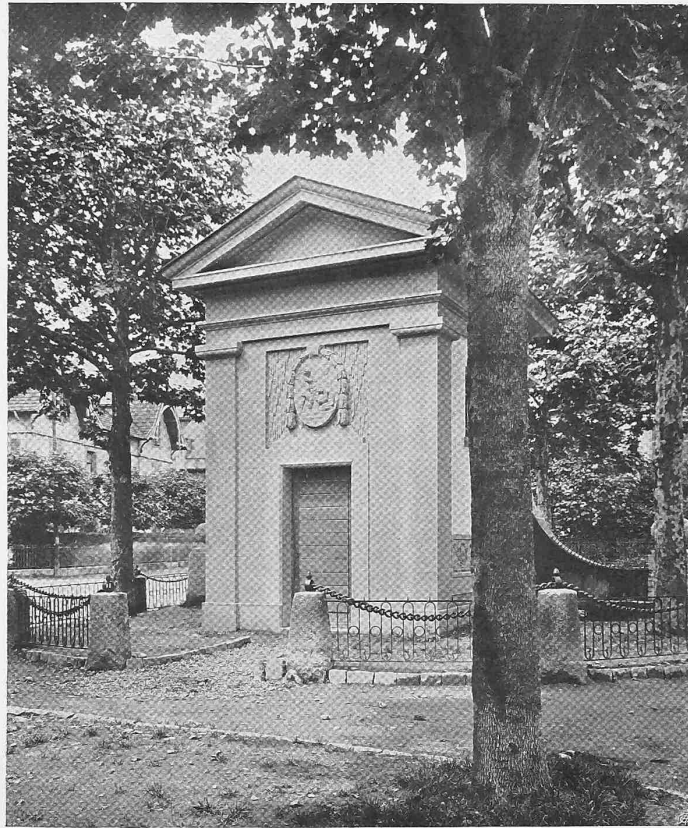
Nunmehr haben die Bewerber am 10. Mai d. J. das ganze Projekt von Chur bis ins Engadin vorgelegt und die Regierung von Graubünden hat beschlossen, dieses auf seine Existenzfähigkeit und seine Wirkungen zum Staatshaushalt prüfen zu lassen. Mit der Prüfung hat sie die Herren Dr. H. Dietler, a. Gotthardbahndirektor, und Professor Dr. F. Hennings von der Eidg. Technischen Hochschule in Zürich beauftragt.

**Der Verein für Schifffahrt auf dem Oberrhein in Basel** ladet zu seiner IX. Generalversammlung auf Samstag den 23. August ein. Diese findet an Bord des Dampfers „Mülheim a. Rhein“ statt zur Entgegennahme von Kassarechnung und Jahresbericht für 1912. Der Verein fährt mit genanntem Schiffe nachmittags 2 Uhr von Basel nach Rheinfelden ab, um dort die Teilnehmer am X. Verbandstag des Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Binnenschiffahrtsverbandes (siehe Seiten 41 und 69 dieses Bandes) zu begrüßen und dann mit diesen auf den Schiffen „Mülheim a. Rhein“



HOF MIT BRUNNEN DER ALTEN MÜNZE IN BERN

Rötelzeichnungen von AD. TIÈCHE, Architekturmaler in Bern



Oben: Gegen die Anlage

Unten: Gegen die Zieglerstrasse

TRANSFORMATORENHÄUSCHEN MIT DEM ALTEN MÜNZE-BRUNNEN IN BERN

Rekonstruiert nach Plänen von AD. TIÈCHE, Architekturmaler in Bern

Notkersegg

Freudenberg

Mühlegg

Falkenburg

Bernegg

Im Nest



Abb. 1. Ansicht von St. Gallen mit dem Wettbewerbsgebiet vom gegenüberliegenden Hang des Rosenberges.

„Rudolf Gelpke“ und „Fendel 22“ die Rückreise nach Basel anzutreten und unterwegs die Augster Schleuse und die Kraftwerke Augst-Wyhlen, sowie in Basel die Hafenanlagen zu besichtigen. Ein einfaches Abendessen soll die gemeinsame Tagung beschliessen.

**Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizer Verband für Binnenschifffahrt.** An der von uns auf den Seiten 41 und 69 angekündigten Tagung des Verbandes vom 19. bis 23. August wird für die Schweiz im Auftrage des Bundesrates der neue Vorsteher des Departements des Innern, Bundesrat Dr. F. Calonder, persönlich teilnehmen. Wir begrüessen diesen Entschluss sehr, umso mehr als die den Verband zunächst beschäftigende Hauptfrage, die Schiffbarmachung des Rheins bis in den Bodensee, wenn sie allseitig ausgereift sein wird, zu einem *Staatsvertrage* mit den andern Uferstaaten am Rhein und am Bodensee, die noch mehr als die Schweiz selbst an der Durchführung der Aufgabe interessiert sind, führen muss, sodass die sorgfältige Vorbereitung eines solchen Vertrages von Anbeginn an ins Auge zu fassen ist.

**General Herzog-Denkmal in Aarau.** Das Preisgericht empfiehlt den Entwurf der Herren Bildhauer *Haller* in Paris und Architekt Professor *K. Moser* in Karlsruhe, der ein Reiterrelief über dem Tor des Zeughauses in Aarau vorsieht, zur Ausführung. Dessen Erstellungskosten sind zu 50 000 Fr. vorgesehen.

## Konkurrenzen.

**Ueberbauung des Berneckabhanges und des Gebietes von „Drei-Linden“ in St. Gallen** (Band LXII, Seite 27). In Ergänzung unserer ersten Ankündigung dieses Wettbewerbs und mit der Absicht, die Fachleute auf diese sehr interessante Aufgabe nachdrücklichst hinzuweisen, teilen wir zu deren Kennzeichnung anhand der Unterlagen noch folgendes mit:

Durch den Wettbewerb sollen für die gegenüber dem Rosenberg ziemlich steil nach der Stadt zu, gegen Nordwest abfallenden, grossenteils noch unbebauten Hänge (Abb. 1 und 2) geeignete Ueberbauungs-Vorschläge gewonnen werden. Die Aufgabe ist eine dreifache; sie besteht erstens im Studium eines zweckmässigen Strassennetzes, zweitens im Studium der Ueberbauung und drittens im Studium eines Baureglements, das die möglichste Einhaltung der als wünschenswert erachteten Bauweise gewährleistet. St. Gallen besitzt eine Zonenbauordnung mit vorläufig vier Zonen; das dem Wettbewerb unterstellte Gebiet soll als fünfte Zone dem Wohnbedürfnis des Mittelstandes in Einzel-, Gruppen- und Reihenhäusern nutzbar gemacht werden. Es soll, und darauf legt die ausschreibende Behörde grossen Wert, studiert werden, wie nach Höhe, Gruppierung, Gebäudestellung zu den Strassen die Uebelstände vermieden werden

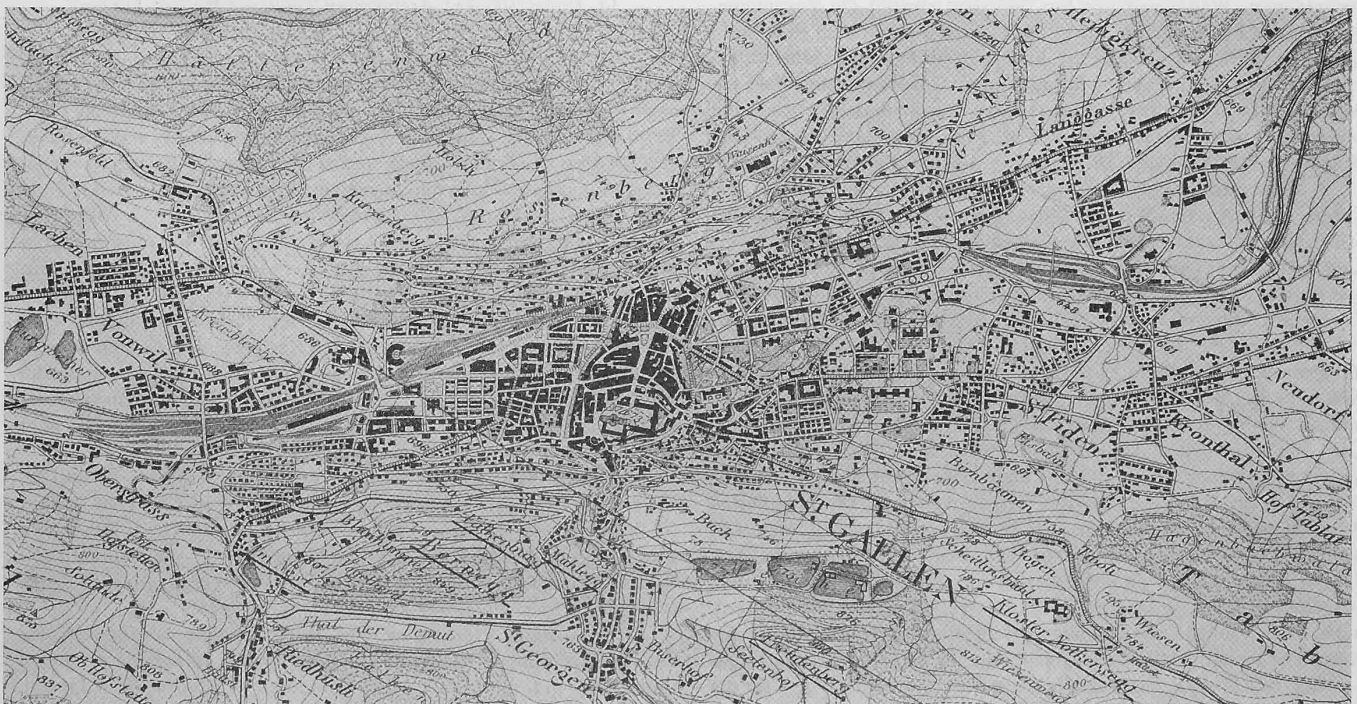


Abb. 2. Uebersichtsplan der Stadt St. Gallen und Umgebung. — 1:25 000. — Mit Bewilligung der Schweiz. Landestopographie vom 18. VII. 1913.