

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 63/64 (1914)  
**Heft:** 15

## Vereinsnachrichten

### **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:** 15.03.2025

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

des Verfassers<sup>1)</sup>, desgleichen in der zitierten Beschreibung aus „Engineering“ (auf Seite 35). Auch das „Geleistransparent“ und der „Magazin-Zugbeschreiber“ sind dort kurz erläutert. Der erstgenannte Apparat, den wir auf den Londoner Bahnen eingehend besichtigt haben, besteht aus einer matten Glastafel, auf der durch Abdunkelung der einzelnen Geleiseabschnitte fahrende Züge kenntlich gemacht werden. Auch die Stellung der Signale und Weichen wird durch leuchtende Zeichen kenntlich gemacht. Die betreffende Schaltung (Kohlfürst l. c.) ist übrigens sehr einfach. Das Gleiche lässt sich nicht vom „Zugbeschreiber“ sagen; so gut er auch seinen Zweck, eine sichere, zuverlässig wirkende Aufspeicherung der Zugmeldungen zwischen den Stellbezirken zu bewirken, erfüllen mag, so ist er doch sehr kompliziert und bedarf jedenfalls der sorgsamsten Ueberwachung<sup>2)</sup>.

Es folgt nun ein Abschnitt: „Zugdeckung durch handbediente Signale“. Der Verfasser fasst hauptsächlich die Apparate von Siemens & Halske ins Auge, die in der ganzen Welt verbreitet sind. Er bespricht zunächst den zweifelderigen Block (d. h. ein Anfangs- und ein Endfeld für jede Richtung), wie er unter anderm seit 1901 auf der Berliner Hoch- und Untergrundbahn eingeführt wurde. Wir haben die betreffende Schaltung s. Z. in dieser Zeitschrift kurz erläutert<sup>3)</sup>. Dabei wird elektrischer Signalantrieb und selbsttätige Stromgebung für den Block vorausgesetzt; letztere Anordnung kam unsers Wissens zuerst bei dem sog. Geleisedreieck zur Anwendung. Auch der in konstruktiver Hinsicht hochinteressante dreifelderige Block (S. & H.), der seit mehreren Jahren auf der Hamburger Stadtbahn in erprobter Anwendung steht, wird bezüglich Handhabung ausführlich durchgenommen. Von diesem Apparate ist unsers Wissens eine genaue technische Beschreibung nie veröffentlicht worden; wir lernten ihn 1911 im Blockwerke von S. & H. kennen. Dank der Verwendung eines sog. Festhaltefeldes ist die Mitwirkung des Wärters tatsächlich auf ein Minimum reduziert.

Im Schlussabschnitt: „Abfertigungsvorgänge“ werden mit grosser Ausführlichkeit die Vorzüge des selbsttätigen Blocks gegenüber dem handbedienten besprochen und betont, dass beim handbedienten Apparate nicht nur die körperliche, sondern auch die seelische Veranlagung des Menschen der Ausübung eines vorgeschriebenen Kreises automatischer Handlungen feindlich sei. Man ist vielleicht früher, besonders in England, zu weit gegangen, indem man bei den ältern Blockapparaten, wo kein Zusammenhang zwischen den elektrischen Organen und den Stellhebeln der Signale bestand, dem Pflichtgefühl und der Initiative des Signalwärters zu viel zumutete, um „ihn nicht zur reinen Maschine zu machen“. Unter den „Erläuterungsbeispielen“ ist der Unfall bei der Station Janowitzbrücke der Berliner Stadtbahn (30. Oktober 1912) eingehend besprochen und gezeigt, wie die verfehlte Handhabung der unter Plombenverschluss liegenden Hilfstaste direkt gefahrbringend wirken kann. Auch der Unfall der Station Shepherd's Bush (Central London Ry), die damals noch den handbedienten Block von Spagnoletti besass, ist sehr lehrreich.

Am Schlusse der Schrift erwähnt der Herr Verfasser, es sei ihm aus „elektrotechnischen Kreisen“ des Inlandes der Umstand, dass die neuen Signaleinrichtungen der Berliner Hoch- und Untergrundbahn zum Teil aus England bezogen waren, zum Vorwurf gemacht worden und er bemerkt dazu unter anderm, dass die Relais, Geleistransparente überhaupt im Inlande nicht zu beschaffen waren und dass die Begriffsbestimmung des Welthandels, auf dessen Pflege in Deutschland so viel Gewicht gelegt werde, nur im Sinne eines Warenaustausches zwischen den verschiedenen Nationen gemeint sein könne.

Wir haben die vorliegende Schrift vom Standpunkte des Schwachstromtechnikers aus beurteilt, da uns im Eisenbahnbetriebe im engern Sinne keine Erfahrung zu Gebote steht. Aus eben diesem Grunde können wir in der Polemik, die sich in der E. T. Z.<sup>4)</sup> zwischen dem Vorstände des Blockwerkes von S. & H. und Herrn Kemmann abgespielt hat, nicht Partei ergreifen. Es möge uns aber gestattet sein, das Kemmann'sche Buch unsern Fachgenossen, die sich für die Fortschritte des Signalwesens interessieren, aufs wärmste zu empfehlen.

A. Tobler.

<sup>1)</sup> Zur Eröffnung der Strecke Spittelmarkt-Alexanderplatz der Berliner Hoch- und Untergrundbahn. Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Nr. 51 und 52, 1913.

<sup>2)</sup> Beschreibung desselben in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Nr. 76 und 77, 1908.

<sup>3)</sup> Jahrgang 1907. Bd. II, Nr. 1.

<sup>4)</sup> Heft 27, 1914.

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

**Progetto per la Sistemazione del Lago Ceresio** (Lago di Lugano). Di *C. Ghezzi*, Ing. dell'Istituto nazionale svizzero. Con 9 tabelle nel testo, 6 allegati ed un atlante di 31 tavole. Mitteilungen der Schweiz. Landeshydrographie (Heft 4), herausgegeben von Dir. Dr. Léon W. Collet. Bern 1913, Verlag der Schweiz. Landeshydrographie. Preis mit Atlas 8 Fr. Zu dieser Publikation ist auch ein gedrähter deutscher Text erschienen.

**Niederschlag und Abfluss im bündnerischen Rheingebiet während der Jahre 1894 bis 1909.** Von *Ernst Roder*, Sekundarlehrer in Ober-Diesbach. Mit 22 Tabellen und 7 Tafeln. Mitteilungen der Abteilung für Landeshydrographie (Heft 5), herausgegeben durch deren Direktor Dr. Léon W. Collet. Bern 1914, Verlag der Schweiz. Landeshydrographie. Preis geh. 4 Fr.

**Gesteinskunde.** Für Studierende der Naturwissenschaft, Forstkunde und Landwirtschaft, Bauingenieure, Architekten und Bergingenieure. Von Dr. *F. Rinne*, Prof. an der Universität Leipzig. Geh. Hofrat und Geh. Regierungsrat. Vierte, vollständig durchgearbeitete Auflage. Mit 451 Abbildungen im Text. Leipzig 1914 Verlag von Dr. Max Jänecke. Preis geb. 14 M.

**Das Spiel der Kräfte im Verbundbalken.** Eine Darstellung der Lehre vom Verbund, von der Spannungsverteilung und Ermittlung in auf Biegung beanspruchten Eisenbetonkörpern. Von *Georg Fischer*, Reg.-Baumeister a. D. in Posen. Mit 53 Abbildungen im Text. Lissa i. P. 1914. Verlag von Oskar Eulitz.

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

## Vereinsnachrichten.

### St. Gallischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

#### PROTOKOLL

#### der IV. Sitzung im Vereinsjahr 1914

Montag, den 16. März 1914, abends 8<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Uhr,  
im Restaurant „Schützengarten“.

Vorsitzender: Ingenieur *H. Sommer*. Anwesend 47 Mitglieder.

1. *Geschäftliches*: Bezüglich der in einer der letzten Sitzungen erfolgten Aufnahme eines neuen Mitgliedes wird ein Rückkommensantrag gestellt. Nach erfolgter Diskussion wird wegen unzureichender Begründung dieses Antrages dessen Ablehnung beschlossen.

Neu aufgenommen wird Ingenieur *Hegg*.

Mit Schreiben des Kantonsingenieurs wird der Verein eingeladen, sich über die neue Verordnung betreffend die Eisenbetonbauten auszusprechen. Die Vorlage wird zur Berichterstattung einer Subkommission überwiesen, gebildet aus den Ingenieuren Brunner, Rühl und Kilchmann jun.

Aus dem Nachlass des verstorbenen Herrn Ingenieur A. Seitz ist das dem Genannten seiner Zeit für seine wertvolle Mitwirkung bei der Ausarbeitung der Denkschrift über die Bodensee-Toggenburg- und Rickenbahn überreichte Grammophon an den Verein wieder zurückgestellt worden. Gegenüber einem individuellen Antrag auf Verkauf wird beschlossen, von einem solchen grundsätzlich abzu- sehen; in der nächsten Sitzung soll darüber entschieden werden.

Der Kassier, Ing. Tobler, berichtet über die Abrechnung für das Festessen, die ohne Opposition gutgeheissen wird.

2. *Rathausbaufrage*. Architekt Stricker referiert über die Rathausbaufrage der Stadt St. Gallen und kommt zum Schluss, dass das vom Stadtbauamt vorgelegte Projekt, das auch von der Expertenkommission nicht durchwegs gutgeheissen worden sei, nicht befriedige. Es solle daher eine allgemeine Konkurrenz veranstaltet werden.

Die Diskussion benützt in ausgiebiger Weise Architekt Ditscher. Er versucht nachzuweisen, dass das Vorlageprojekt des Stadtbauamtes namentlich nach den vier Haupt Gesichtspunkten:

- Richtige Ausbildung des Verkehrsplatzes,
- Korrelation der Plätze,
- Wirtschaftlichkeit der Bauten,
- Architektonische Ausgestaltung

nicht das gebracht habe, was von der Technikerschaft erwartet worden sei. Aber auch dem Antrag der Expertenkommission, die Vorlage durch das Stadtbauamt umarbeiten zu lassen, könne nicht zugestimmt werden, da damit eine allgemeine Konkurrenz doch nicht überflüssig gemacht werden könne.

Weiter sprechen die Herren Baudirektor Kilchmann, Stadt-Ingenieur W. Dick und Strassenbahn-Direktor Zaruski; sie widerlegen die vorgebrachten Gründe der beiden Vorredner. Einlässlich erörtert sodann Stadtbaumeister M. Müller die wesentlichen Grundlagen des von ihm verfassten Projektes. Er glaubt nicht, dass eine Konkurrenz günstigere Lösungen zu Tage fördern könnte und verweist auf einige in der letzten Zeit stattgehabte Konkurrenzen und deren negative Erfolge. Wenn Zeit und Geld gespart werden wolle, so dürfe und müsse dem Vorschlag der Experten, die weiteren Studien dem städtischen Bauamt zu übertragen, entschieden der Vorzug gegeben werden.

In der Abstimmung über einen Antrag von Herrn Kantonsbaumeister Ehrensperger wird mit 28 gegen 2 Stimmen bei 16 Enthaltungen beschlossen: Es sei an die Behörden der Stadt St. Gallen folgendes Gesuch zu richten:

„Der titl. Gemeinderat möchte über die Rathausaufgabe so lange keine Ideenkonkurrenz ergehen lassen, bis das neue Projekt des Herrn Stadtbaumeister Müller oder Gegenvorschläge vorliegen.“

3. Die Allgemeine Umfrage wird nicht benützt.

Schluss der Sitzung 12 $\frac{1}{2}$  Uhr. Der Aktuar: C. V.

### PROTOKOLL

#### der V. Sitzung im Vereinsjahr 1914

Freitag den 17. April 1914, abends 8 $\frac{1}{4}$ , im „Schützengarten“.

Vorsitzender: Ing. H. Sommer.

Anwesend sind 22 Mitglieder.

1. *Wahl der Delegierten für die nächste Delegiertenversammlung.* Es werden gewählt die Herren: Ingenieur Sommer, Ingenieur Dick, Ingenieur Straumann, Stadtbaumeister Müller, Ingenieur Acatos.

2. *Eidg. Verordnung betreffend Eisenbetonbauten der der Aufsicht des Bundes unterstellten Transportanstalten.*

Nach einer kurzen Orientierung über die Tätigkeit der Spezial-Kommission durch Ingenieur A. Brunner wird beschlossen, die Abänderungsvorschläge der Kommission zu vervielfältigen und den Mitgliedern, die es wünschen, zur Verfügung zu stellen.

3. *Dienstvertrag.* Die Umfrage ergibt Uebereinstimmung des Vereins mit dem Entwurf des Central-Comités.

4. *Vereinslokal.* Der Präsident teilt mit, dass mit Herrn Witschi, Wirt des Restaurants im „Merkatorium“ Rücksprache genommen wurde über Mietung eines Lokales im Merkatorium mit dem Automobil-Club. Auf Antrag der Herren von Ziegler und Acatos wird der Vorstand beauftragt, ein verbindliches Angebot des Herrn Witschi einzuholen und eventuell auch noch andere Wirte in dieser Angelegenheit zu begrüßen.

5. *Vortrag* von Ingenieur Rühl über die Projekte für die *neue Sitterbrücke* der S. B. B. mit erläuternden Bemerkungen über die Berechnung von Ingenieur Jacob.

Der Vortragende gibt zunächst an Hand von zahlreichen Plänen einen Ueberblick über die verschiedenen Projekte für diese grosse Baute, wie sie im Laufe der Zeit studiert worden sind. Von den ursprünglichen Projekten in Eisenkonstruktion der Generaldirektion ist man abgekommen, sodass heute nur noch eine Ausführung in Betonquadern resp. Eisenbeton in Frage kommt. Das Resultat der umfassenden Studien sind heute zwei Varianten, die an Hand zweier Modelle, die für die Schweizerische Landesausstellung bestimmt sind, erläutert werden. Die Breite der Brücke ist bei beiden Varianten nur so gross bemessen, als dies für das Verlegen der Schwellen absolut erforderlich ist. Für das Begehen der Brücke sind seitlich zwei Konsolen angebracht, die überkragend in Eisenbeton erstellt werden sollen. Die eine Variante besitzt Öffnungen von je 30 m auf Pfeilern, die andere überspannt die Sitterschlucht in einem kühnen Bogen von 120 m Spannweite. Wenn die Ausführung dieser letztern Variante vom Standpunkt des Fortschritts in der Brückenbaukunst vielleicht den Vorzug verdient, so muss doch darauf hingewiesen werden, dass die erste Variante mit Rücksicht auf die bestehende Strassenbrücke und die Brücke der Bodensee-Toggenburgbahn besser in das Landschaftsbild passt. Ingenieur Jacob gibt näheren Aufschluss über die statische Berechnung, wobei er namentlich bei den 30 m Öffnungen auf die grossen Unterschiede hinweist, die sich bei den Beanspruchungen ergeben, wenn man die Pfeiler als elastische Glieder in die Rechnung einführt oder den Einfluss ihrer Nachgiebigkeit auf die Beanspruchung im Gewölbe vernachlässigt. Die Diskussion wird nur mit einigen Anfragen an die Herren Vortragenden benützt.

6. *Allgemeine Umfrage:* Veranlasst durch die unliebsamen Vorfälle auf dem Breitfeld anlässlich verschiedener Fluganlässe wirft Ingenieur Sommer die Frage auf, ob der Ingenieur- und Architekten-Verein sich nicht mit den massgebenden Stellen ins Einvernehmen setzen sollte, um eine technisch richtige Anlage für die Flieger im Breitfeld schaffen zu helfen. Nachdem sich die Herren Kirchhofer, Straumann und Dick teils in zustimmendem, teils in ablehnendem Sinne geäußert haben, beschliesst der Verein, der Vorstand solle diese Frage einer nähern Prüfung unterziehen.

Schluss der Sitzung 10 $\frac{1}{2}$  Uhr.

Für den Aktuar: A. Brunner.

### PROTOKOLL

#### der VI. Sitzung im Vereinsjahr 1914

Mittwoch den 6. Mai 1914, abends 8 $\frac{1}{4}$  Uhr, im Café Neumann.

Vorsitzender: Ingenieur H. Sommer.

Anwesend sind 19 Mitglieder.

1. *Mitteilungen des Präsidenten.* Von den Verwandten des verstorbenen Hrn. Dir. A. Seitz ist dem Verein eine Selbstbiographie überlassen worden. Dieselbe soll demnächst als wertvolles Andenken den Mitgliedern einzeln zugestellt werden.

Die Protokolle der drei ersten Sitzungen liegen vor zur Uebermittlung an das Sekretariat des Zentralvereins.

Es wird Kenntnis genommen von der Vernehmlassung des Regierungsrates zu der neuen Verordnung über Eisenbeton.

Der Präsident legt für den auf dem Breitfeld zu erstellenden Flugplatz ein Projekt zur Einsicht vor.

Für den Vortrag über die Schifffahrtsfrage ist der 15. Mai in Aussicht genommen; die Veranstaltung geschieht in Verbindung mit dem Industrieverein und dem Technikerverein.

2. *Architektonische Wettbewerbe.* Der Präsident verliest das Zirkular des Central-Comité und dessen Anträge. Nach gewalteter reger Diskussion wird beschlossen: „Es sei der Delegiertenversammlung zu beantragen, sie möchte die Ziff. 2 und 3 ablehnen“. Als Delegierte werden gewählt die Herren Architekten von Ziegler und Fehr.

3. *Vereinslokal.* Grundsätzlich wird die Frage betreffend Schaffung eines ständigen Vereinslokal bejaht. Für die künftigen Sitzungen wird vorläufig noch das zur Verfügung gestellte Lokal im Café Neumann weiters benützt.

4. *Die allgemeine Umfrage* wird nicht benützt.

Schluss 10 $\frac{1}{2}$  Uhr.

Der Aktuar: C. V.

### PROTOKOLL

über den

#### Vortragsabend, Freitag den 15. Mai 1914, abends 8 $\frac{1}{4}$ Uhr, Hotel Schiff,

in Verbindung mit dem Industrieverein und dem Technikerverein St. Gallen.

Vortrag von Herrn Ingenieur H. Sommer, über „Die Schifffahrtsfrage Rhein-Bodensee“.

Vorsitzender: Ingenieur Vogt. 150 Anwesende.

Ingenieur Sommer streift eingangs die Rechtsverhältnisse der Rhein-Bodensee-Schifffahrt mit den interessierten Uferstaaten und die zwischen diesen Interessenten getroffene Organisation. Er verbreitet sich hierauf einlässlich über die Technik der bestehenden Rheinschifffahrt (Fahrzeuge und Fahrwinne) und gelangt dann zur eingehenden Erläuterung der für die Landesausstellung ausgeführten Projekte für die Schiffbarmachung der Strecke Basel-Bodensee und die in Frage kommenden Hafenanlagen. Besonderes Interesse erwecken selbstverständlich die Projekte für die Umgehung des Rheinflusses.

Bezüglich der Finanzierung des Unternehmens rechnet Ing. Sommer mit entschiedenem Optimismus; er glaubt, dass die Wirklichkeit sogar die günstigsten Berechnungen des Experten Herrn Geheimrat Dr. Sympher (Berlin) noch übertreffen dürfte.

Der Vortragende schliesst mit dem Wunsche, dass der Gedanke der Rhein-Bodensee-Schifffahrt weiter Boden fassen möge.

An der Diskussion beteiligen sich die Herren: Sekretär Dr. Meile (Zürich), Kaufmann Schelling, als Präsident des Industrie-Vereins, und Bautechniker Sigg, als Präsident des Technikervereins. Der Vorsitzende erinnert zum Schluss an die unermüdeten Bestrebungen von Ingenieur Gelpke und verdankt dem Vortragenden seine ausgezeichneten Mitteilungen.

Schluss 11 $\frac{1}{2}$  Uhr.

Der Aktuar: C. V.