

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 67/68 (1916)
Heft: 2

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>

Die auf Ende des Berichtjahres noch nicht eröffneten Linien geben zu folgenden Bemerkungen Anlass:

Auf der verbesserten *Hauensteinlinie Sissach-Olten* der S. B. B. ist der 8133,8 m lange Hauenstein-Basistunnel am 3. April 1915 durch Einsetzung des Schlusssteines im Tunnelgewölbe vollendet worden. Der am 20. Februar 1912 auf der Südseite begonnene Bau des Tunnels hat demnach wenig mehr als drei Jahre in Anspruch genommen.¹⁾ Bereits im Laufe des Monats August war der Oberbau durch den Tunnel verlegt. Infolge von Sohlauftreibungen wurde auf verschiedenen Strecken in einer Gesamtlänge von 512 m eine nachträgliche Erstellung von Sohlengewölben notwendig, welche Arbeiten im November erledigt waren. Nachdem die Vorkollaudation der neuen Linie noch im Dezember stattgefunden hatte, erfolgte am 8. Januar 1916 die Betriebseröffnung.

Die Unter- und Oberbauarbeiten der elektrischen Normalspurbahn *Wohlen-Meisterschwanden* sind fertig erstellt. Die Inbetriebsetzung der neuen Bahn ist für den Sommer 1916 in Aussicht genommen.

Auf der schmalspurigen Nebenbahn *Brienz-Interlaken* der S. B. B. (Brienzerseebahn) gehen die Unterbau- und Tunnelarbeiten ihrer Vollendung entgegen. Mit Ausnahme der grossen Aarebrücke und der erst vor kurzem in Angriff genommenen Unterführung der Bodelibahn in Interlaken, sind die sämtlichen Kunstbauten sowie auch die Hochbauten vollendet. Für den Anschluss der Brienzerseebahn in Interlaken-Ost wurde das endgültige Projekt am 22. September 1915 genehmigt. Die Inbetriebsetzung der neuen Linie wird im Laufe des Sommers 1916 erfolgen können.

Die mit dem Tage der Mobilmachung eingestellten Bauarbeiten auf der Strecke *Nyon-St. Cergue-Landesgrenze* der elektrischen Schmalspurbahn Nyon-St. Cergue-Morez sind im Berichtjahre wieder aufgenommen worden und gehen ihrer Vollendung entgegen.

Die Bauarbeiten der schmalspurigen elektrischen *Solothurn-Bern-Bahn* für die Strecke Solothurn-Zollikofen sind im Berichtjahre so weit gefördert worden, dass die Betriebseröffnung der neuen Bahn im kommenden Frühjahr wird stattfinden können.²⁾

Auf der elektrischen Schmalspurbahn *Pontebrolla-Camedo-Landesgrenze* (Centovallibahn) sind bis zum Ende des Berichtjahres etwa zwei Drittel der Unterbau- und Tunnelarbeiten durchgeführt wurden; ebenso ist der grösste Teil der Kunstbauten bereits vollendet.

Die Erdarbeiten und Kunstbauten der elektrischen Schmalspurbahn *Biel-Täuffelen-Ins* wurden im Berichtjahre nahezu vollendet. Ein Teil des Oberbaues ist bereits verlegt. Die Inbetriebsetzung der neuen Linie wird im Laufe des Jahres 1916 erfolgen.

An der elektrischen Schmalspurbahn *Langenthal-Melchnau* wurden die Bauarbeiten noch im Berichtjahre begonnen.

Die im Berichtjahre ausgeführten oder genehmigten *Strassenbahnlinien* sind ausschliesslich meterspurige elektrische Bahnen mit oberirdischer Stromzuführung.

Auf der Strecke Gletsch-Andermatt-Disentis der schmalspurigen Linie *Brig-Furka-Disentis* sind die Unterbauarbeiten im grossen und ganzen vollendet. Der Sohlenstollen des 1852 m langen Furkatunnels wurde am 25. September durchschlagen. Auf Ende des Berichtjahres waren 1405 m des Tunnels fertig ausgemauert. Der Oberbau ist, ausgenommen die 3400 m lange Strecke Furkatunnel-Siedelnbach, auf der ganzen Linie verlegt. Die Betriebseröffnung der Strecke Gletsch-Disentis ist für das Jahr 1917 in Aussicht genommen.

Die Bauarbeiten der elektrischen Schmalspurbahn *Göschenen-Andermatt* (Schöllenenbahn) konnten des Krieges wegen im Berichtjahre nur im beschränkten Masse weitergeführt werden. Bis Ende 1915 waren rund 77% der sämtlichen Arbeiten geleistet. Die Fertigstellung der Bahn ist nunmehr auf den kommenden Herbst in Aussicht genommen.

Die im Jahre 1914 begonnenen Bauarbeiten für die Verlängerung der Linie *Aigle-Leysin* bis zum Grand Hotel in Leysin gehen ihrer Fertigstellung entgegen, sodass die Inbetriebsetzung der verlängerten Linie für das Frühjahr 1916 vorgesehen ist.

¹⁾ Näheres über den Arbeitsfortgang ist aus den in der Schweiz. Bauzeitung regelmässig erschienenen Berichten zu ersehen.
Red.

²⁾ Die Inbetriebsetzung erfolgte am 8. April 1916 (vergl. S. 187 und 196 letzten Bandes (8. u. 15. April 1916)).
Red.

Auch der Bau der Drahtseilbahn *Treib-Seelisberg* hat durch den Krieg einige Verzögerung erlitten. Es ist nun beabsichtigt, die Bahn im Sommer 1916 dem Betrieb zu übergeben.

Die Prüfung der Bauvorlagen war am Ende des Berichtjahres für folgende Linien und Bahnstrecken im Gange:

Tramways électriques de Genève: Raccordement Ceinture-Gare Cornavin; Zürich-Oerlikon-Seebach: Oerlikon-Affoltern; Ferrovie luganesi: Ponte Tresa-Landesgrenze; Beatenberg-Niederhorn; Mendrisio-Stabio-Landesgrenze; Oberaargau-Seeland-Bahn: Herzogenbuchsee-Koppigen-Lyss und Koppigen-Kirchberg.

Erwähnt sei hier noch eine auf der Südrampe der *Lötschbergbahn* in Ausführung begriffene Tracéänderung. Wegen Veränderungen im Mauerwerk des Sevistintunnels II und Rutschungen des Bahnkörpers in dessen Bereich sah sich die Berner Alpenbahn-Gesellschaft auf Grund der eingeholten geologischen und technischen Gutachten genötigt, auf der Strecke zwischen dem Bietschtal und dem Mahnkintunnel, Km. 59,3 bis 60,1, eine Linienverlegung ins Auge zu fassen. Das genehmigte Bauprojekt sieht eine bergwärtige Verlegung der Linie in einen neuen, 404 m langen Tunnel vor, dessen Sohlenstollen am 25. Oktober durchschlagen wurde. Bis zum Ende des Berichtjahres waren etwa 40% der sämtlichen Arbeiten geleistet.

(Forts. folgt.)

Zur Schluss-Sitzung der Schweizer. Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb.

Die „Schweiz. Bauzeitung“ kann den heutigen Tag, an dem die „Studienkommission“ in Brig ihre Schlussitzung abhält, nicht vorübergehen lassen, ohne ihre Leser auf den für die Entwicklung des schweiz. Eisenbahnwesens so bedeutsamen Zeitabschnitt hinzuweisen, der mit der Auflösung der Studienkommission seinen Abschluss findet.

An der Generalversammlung des *Schweiz. Elektrotechnischen Vereins* vom 21. August 1904 in St. Moritz konnte Prof. Dr. W. Wyssling berichten, dass die „Studienkommission“ definitiv gegründet sei und sich organisiert habe. Heute löst sie sich wieder auf, da sie in zwölfjähriger Arbeit ihr Werk vollbracht, ihre Aufgaben erfüllt hat. Die Systemfrage ist gelöst, auch die S. B. B. haben sich entschieden, die Elektrifizierung der Gotthardbahn ist in Angriff genommen, und es gereicht uns zur besondern Freude, dass wir es einrichten konnten, gerade am heutigen Tage den umfassenden und authentischen Bericht über die Betriebsergebnisse der ersten elektrischen Hauptbahn-Traktion in unserm Lande, der Lötschbergbahn, zu veröffentlichen. Aus eigener Kraft, aus privater Initiative schweizerischer Techniker, schweizerischer Industrie und schweizerischen Unternehmungsgeistes ist ein grosser Fortschritt auf dem Gebiete unserer Volkswirtschaft erzielt worden.

Die Verdienste der in der „Studienkommission für elektr. Bahnbetrieb“ vereint gewesenen Männer im Einzelnen näher zu würdigen, sei einer berufenern Feder vorbehalten. Wir beschränken uns heute darauf, sie Alle namens ihrer Kollegen, und wir dürfen wohl auch sagen namens des Landes, zu ihrem Erfolg zu beglückwünschen und ihnen für die geleistete Arbeit zu danken!
Die Redaktion.

Miscellanea.

Die Verwendung von Aluminium für Freileitungen als Ersatz für das gegenwärtig schwer erhältliche Kupfer wird vom Generalsekretariat des Schweiz. elektrotechnischen Vereins in den Nummern 4 und 5 des „Bulletin“ des S. E. V. warm befürwortet. Auffallenderweise bestehen in der Schweiz bisher nur sehr wenige Aluminium-Freileitungen¹⁾, was wohl auf die Schwierigkeiten zurückzuführen ist, die anfänglich bei der Verwendung von Aluminium auftraten. Diese können jedoch heutzutage als überwunden betrachtet werden, und es zeigen die vorliegenden Erfahrungen, dass Aluminiumleitungen sich auch unter ungünstigen klimatischen Verhältnissen so gut halten können, wie Kupferleitungen, wenn bei der Montage richtig vorgegangen wird. Die erwähnten Veröffentlichungen enthalten umfangreiche Angaben über die Eigenschaften des Aluminiums und die bei der Erstellung von Aluminium-Leitungen zu befolgenden Vorschriften.

¹⁾ Die einzigen Aluminium-Freileitungen über 10 km Länge sind nach einer im „Bulletin“ gegebenen Statistik eine in den Jahren 1913/14 erstellte 12 km lange 40 000 Volt-Leitung der Aluminium-Industrie A.-G. Neuhausen in Chippis und die 1916 erstellte 36 km lange 45 000 Volt-Leitung von Niedergösgen nach Waldshut der Elektrizitätswerke Olten-Aarburg.

Neue Kuranlagen in Aachen. Im Laufe des letzten Monats wurden in der alten Kurstadt Aachen umfangreiche Kurhaus-Neubauten dem Verkehr übergeben. Die neuen Anlagen sind auf dem im Norden der Stadt gelegenen, etwa 15 ha umfassenden Stadtgarten erstellt. Wie wir der „Deutschen Bauzeitung“ entnehmen, wird der Mittelpunkt der Gesamtanlage durch ein monumentales Kurhaus gebildet, das eine geräumige Halle, einen grossen Konzertsaal und zahlreiche Fest- und Speiseräume enthält. Eine Wandelhalle von 10 m Breite und 120 m Länge verbindet das Kurhaus mit der 200 Zimmer und 16 geschlossene Wohnungen enthaltenden Hotelanlage, an die sich dann das Badehaus anschliesst. Die Ausführung der Pläne wurde von der Firma *Karl Stöhr* in München als General-Unternehmerin den Architekten *Adolf Stöhr*, *Adam Ruschka*, *Hans Melzl* und *Julius Nebel* übertragen. Als beratender Architekt stand der Firma Prof. Dr. *Theod. Fischer* in München zur Seite. Die Bausumme war auf 7,5 Millionen Franken veranschlagt.

Verband Schweizerischer Sekundärbahnen. Die am 29. Juni zu Langnau (Bern) tagende Konferenz des Verbandes war unter Vorsitz von Direktor Geiser aus Schaffhausen von 70 Delegierten besucht. Als neue Mitglieder wurden die noch im Bau befindlichen Eisenbahnunternehmungen *Wohlen-Meisterschwanden* und *Biel-Täuffelen-Ins* aufgenommen.

Die Versammlung beschloss, sich der Eingabe des Schweizer Seilbahnverbandes (Bd. LXVII, S. 301) anzuschliessen, um von der *Schweizer Unfallversicherungs-Anstalt* für ihre Prämiensätze die Berücksichtigung der 15-jährigen Statistik der schweizerischen Nebenbahnen zu verlangen, sowie für die letzteren eine Vertretung im Verwaltungsrat der Unfallversicherungs-Anstalt zu beanspruchen.

Die Königl. Bergakademie zu Freiberg, die im Jahre 1766 als erste berg- und hüttenmännische Hochschule bezw. als erste Techn. Hochschule überhaupt gegründet wurde, sieht auf ein 150-jähriges Bestehen zurück. In dieser Zeit wurde die Bergakademie von insgesamt 5900 Studierenden besucht, von denen 3500 auf die letzten 50 Jahre entfallen.

Wasserkraftwerk Eglisau. Um das jetzige Landschaftsbild der Umgegend von Eglisau, das durch die im Bau befindlichen Stauanlagen für das neue Wasserkraftwerk wesentliche Aenderung erleidet, getreu festzuhalten, hat der Regierungsrat von Zürich Prof. *F. Becker* in Zürich beauftragt, von der Gegend ein Relief herzustellen.

Schweizer. Kommission für Mass und Gewicht. Als Ersatz für den verstorbenen Dr. P. Chappuis-Sarasin wurde für den Rest der laufenden Amtsdauer als Mitglied der Schweizerischen Mass- und Gewichtskommission gewählt Dr. *C. E. Guye*, Professor der Physik an der Universität Genf.

Nekrologie.

† **Silvanus Thompson.** Mit dem am 11. Juni, im Alter von 65 Jahren, in London verstorbenen englischen Gelehrten Dr. Silvanus P. Thompson ist eine der bekanntesten Persönlichkeiten aus den Jugendjahren der Starkstrom-Elektrotechnik dahingegangen. Silvanus Thompson stammte aus York, wo er im Jahre 1851 geboren wurde. Von 1878 bis 1885 war er Professor der Physik an der Universität in Bristol. Im Jahre 1885 wurde er sodann in gleicher Eigenschaft an das „City and Guilds Technical College“ in Finsbury ernannt, von dem er später Vorsteher wurde und bis zu seinem Tode blieb. Mit besonderer Vorliebe befasste sich Thompson mit Optik und Elektrodynamik. Seine Vorlesungen aus dem Jahre 1883 sind die erste zusammenfassende Behandlung von Konstruktion, Theorie und Arbeitsweise der dynamo-elektrischen Maschinen und erregten in der Ingenieurwelt berechtigtes Aufsehen. Von seinen Werken, die zum Teil eine überaus weite Verbreitung gefunden haben, seien hier das Lehrbuch „Elementary Lessons in Electricity and Magnetism“ erwähnt, das in französische, deutsche, italienische, polnische und japanische Sprache übersetzt wurde, ferner das allen Dynamo-Konstrukteuren bekannte Buch „Dynamo-Electric Machinery“, das in der Originalsprache acht, zum Teil auch in französische und deutsche Sprache übertragene Auflagen erlebt hat, das gleichfalls in französische, deutscher und russischer Sprache herausgegebene Werk „The Electro-Magnet“ und schliesslich die auch in deutscher Uebersetzung erschienene Abhandlung über „Polyphase Electric Currents“. Aus Dr. Thompson's Feder stammen unter anderm auch drei wissenschaftliche Biographien von Philipp Reis, Faraday und Lord Kelvin, die letztere ein Meisterwerk in zwei Bänden.

† **R. Alioth.** Am 1. d. M. ist Ingenieur Rudolf Alioth-von Speyr zu Arlesheim im Alter von 68 Jahren gestorben. Wir werden in der nächsten Nummer einen uns von einem seiner langjährigen Mitarbeiter auf elektrotechnischem Gebiete zugesagten Nachruf veröffentlichen, dem wir hoffen auch ein Bild unseres verdienten Kollegen beifügen zu können.

† **F. Haniel.** Am 17. Juni starb zu Münstereifel im Alter von 75 Jahren der deutsche Grossindustrielle Franz Haniel, dessen Name in Verbindung mit der Maschinenfabrik Haniel & Lueg in Düsseldorf und der Gutehoffnungshütte A.-G. in allen Kreisen der Technik weit bekannt geworden ist.

Literatur.

Denkschrift über die Feuerbestattung in Zürich 1874 bis 1915.

Herausgegeben vom *Stadtrat Zürich* bei Anlass der Eröffnung des neuen Krematoriums. Mit acht Lichtdruck-Tafeln. Zürich 1915, Druck der Graph. Werkstätten Gebr. Fretz, Zürich.

Diese vornehm ausgestattete Denkschrift wird eingeleitet durch eine „Geschichte der Feuerbestattung in Zürich“, verfasst von Prof. Dr. *Albert Heim*. Im März 1874 wurde auf Anregung von *J. J. Wegmann-Ercolani*, den neben Heim noch andere weitsichtige Männer unterstützten, der Feuerbestattungsverein gegründet mit dem Ziel, die Leichenverbrennung aus sanitärischen, ästhetischen und nationalökonomischen Gründen einzuführen. Es ist sehr interessant zu verfolgen, wie die neue Idee, dank der hingebenden Aufklärungsarbeit ihrer begeisterten Förderer, Boden gewann, wie die verschiedenen Schwierigkeiten nach und nach überwunden wurden. — Als erstes Krematorium in Europa wurde 1876 jenes in Mailand eröffnet, 1878 folgte Gotha, 1889 (als drittes) Zürich, bald darauf Paris. Heute haben Krematorien in der Schweiz noch Basel, St. Gallen, Genf, Bern, Lausanne, La Chaux-de-Fonds, Winterthur, Davos, Biel, Aarau und Schaffhausen. Im Jahre 1915 erreichte die Zahl der Feuerbestattungen in Zürich 662, das ist 30% der Gesamtbestattungen; die Feuerbestattung von Stadt-Einwohnern erfolgt unentgeltlich, für Auswärtige werden Gebühren von 85 bis 120 Fr. erhoben. — Die Denkschrift enthält ausser dem geschichtlichen Teil von Abbildungen begleitete Beschreibungen des alten und des neuen Krematoriums, technische Angaben über Betriebserfahrungen, Vorschriften u. s. w., kurz alles Wissenswerte.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten.

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

Die wirtschaftlich günstigste Anordnung einer Brückenanlage. Von Dr. techn. *Robert Schönhöfer*, Prof. des Brückenbaues a. d. Techn. Hochschule in Braunschweig. Mit 17 Abbildungen. Berlin 1916, Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geh. 2,50 M.

The Caisson as a new element in concrete dam construction. A proposal made in connection with the Colombia River Pover Project by *O. G. Aichel*, Civil Engineer, Oregon. New York 1916, Editor Spon & Chamberlain, 123-5 Liberty Street.

Contribución al estudio de las ciencias físicas y matemáticas. Herausgegeben von der *Universidad nacional de la Plata*. Heft 17, Oktober 1915. La Plata (Arg.) 1915, Verlag der Facultad de Ciencias físicas, matemáticas y astronómicas.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER.

Dianastrasse 5, Zürich 2.

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studierender
der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht nach Oesterreich *Bauingenieure*, insbesondere mit Baupraxis und Erfahrungen im Eisenbeton. (2016)

Gesucht für baldigen Eintritt in dauernde Stellung tüchtige *Eisenbeton-Ingenieure* nach Deutschland. (2017)

Gesucht zwei junge *Ingenieure* für Bahngesellschaft nach Zentral-Afrika. (2018)

On cherche pour le Maroc, un *ingénieur* de la Suisse romande pour les études de l'installation d'une chute d'eau et le projet complet du barrage. Durée de cette mission 3 à 4 mois. (2019)

Gesucht tüchtiger *Elektro-Ingenieur* mit mehrjähriger Praxis bei Elektrizitätsfirma (Fabrikation) und in Bau und Betrieb hydroelektrischer Anlagen. (2020)

Auskunft erteilt kostenlos

Das Bureau der G. e. P.
Dianastrasse 5, Zürich 2.