

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Band: 73/74 (1919)
Heft: 13

Wettbewerbe

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: 09.11.2024

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

Inanspruchnahme zur Hauptsache gewährleistet ist. Bei Vollausnutzung dieser Werke ist eine gute Wirtschaftlichkeit vorhanden, nicht aber wenn die Ausnutzung nur eine teilweise wäre. Bevor sie in Angriff genommen werden, muss für den Absatz gesorgt werden, umso mehr, als es sich um grosse Bausummen handelt, die verzinst und getilgt werden müssen. Die Baukosten sind nach Vorkriegspreisen wie folgt berechnet:

für das Murg-Seebenwerk	auf 22 Mill. Fr.
für das Taminawerk	auf 29 Mill. Fr.
für das Thur-Walenseewerk	auf 33 Mill. Fr.

Wenn das Thur-Walenseewerk nicht zustande kommt, so steht im Obertoggenburg für die Zwecke der allgemeinen Kraft- und Energievermehrung das Kraftwerk Stein-Ennetbühl-Nesslau im Vordergrund mit rund 19 Mill. kWh, wovon 3 Mill. kWh eventuell als Fremdstrom abgegeben werden könnten. Die Baukosten sind berechnet auf 7,3 Mill. Fr.

Auch der *Unterlauf der Sitter* eignet sich vorteilhaft für die weitere Ausnutzung, namentlich dann, wenn der Ausbau im Oberlauf mit den beiden Stauweihern vorausgesetzt werden kann. Von den untern Ausnutzungsmöglichkeiten ist jene mit Ableitung der Sitter nach dem Bodensee die günstigste. Das Sitter-Bodensee-Projekt, das vollständig auf dem Gebiet des Kantons St. Gallen erstellt werden könnte, mit netto 152 m Gefälle und einem Stauweier von 17 Mill. m³ Nutzinhalte, bietet gegenüber allen andern Projektvarianten die grössten Vorteile. Dieses Werk wäre mit einer Jahres-Energieabgabe von nahezu 70 Mill. kWh im Stande, nicht nur als Jahreskraftwerk mit eigener Jahresspitzendeckung, sondern nebenbei auch als eigentliches Tagesspitzenwerk für hohe Momentan-Belastungen, z. B. für den Bahnbetrieb, zu dienen.

Das Ausbauprogramm der S. A. K. erstreckt sich somit auf

1. den Ausbau des Kubelwerkes im Oberlauf der Sitter und Urnäsch,
2. die Erstellung eines eigentlichen Fremdstromersatzwerkes und
3. die Erstellung des Jahreskraftwerkes Sitter-Bodensee.

Sobald das Ausbauprogramm durch Konzessionierung der zugehörigen Projekte gesichert ist, besteht für die S. A. K. keine Veranlassung und keine Pflicht mehr, an irgendwelche nicht zum Programm gehörenden Gewässerstrecken vorsorgliche Ansprüche geltend zu machen. Uebrigens haben die S. A. K. bereits gegenüber einigen pendenten Privatkonzessionsbegehren ausdrücklich ihr Desinteressement erklärt.

Die Konzessionserteilung und Baubewilligung für den Lank-Stauweier und das List-Kraftwerk bedeuten die erste Stufe zu der Durchführung dieses Ausbauprogrammes und der Freigabe der nicht in Betracht fallenden Gewässer.

Miscellanea.

Elektrische Lokomotiven für die Gotthardlinien. Im Anschluss an unsere Mitteilung auf Seite 110 dieses Bandes (8. März 1919), die von zwei Ansichten der vor kurzem abgelieferten 1 C 1 Probe-Schnellzuglokomotive begleitet war, geben wir nun in den Abbildungen S. 150 und 151 die zweite Probelokomotive vom Typ 1B + B1 wieder, die ebenfalls von der Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur und der Maschinenfabrik Oerlikon für die S. B. B. fertiggestellt worden ist.¹⁾ Die vorläufigen Abnahme-Proben nahen am 15. März in Oerlikon stattgefunden. Die beiden Lokomotiven sind für 75 km/h Geschwindigkeit gebaut und entwickeln folgende Leistungen:

Typ	dauernd	1 1/2 Stunden	1/4 Stunde
1C1	1350	1650	2000 PS
1B+B1	1800	2250	2750 PS

Die grössere Lokomotive ist mit den für die elektrische Nutzbremse notwendigen Apparaten ausgerüstet, und es sollen daher mit ihr grundlegende Versuche durchgeführt werden. S.

Neue Bahnverbindungen zwischen Frankreich und dem Elsass. Der schon seit vielen Jahren in Aussicht genommene Vogesen-Durchstich beim Col de Bussang sieht nunmehr seiner baldigen Verwirklichung entgegen. Die neue Bahnlinie, die über Epinal-Remiremont-Thann-Mülhausen dem internationalen Verkehr Antwerpen-Mailand dienen wird, soll bei St-Maurice-sur-Moselle von der Linie Remiremont-Bussang abzweigen, in einem 8 km langen Tunnel den Roten Wasen unterfahren und bei Fellerlingen im Thurtal

¹⁾ Siehe die entsprechenden Typenskizzen in Band LXXI, Seite 213 (18. März 1918). Red.

ausmünden. Die Bauarbeiten, die nach französischen Zeitungs-Berichten unverzüglich in Angriff genommen werden sollen, werden drei Jahre erfordern. Durch sofortige Erstellung der rund 20 km langen Strecke St-Dié-Saales soll ferner eine direkte Bahnverbindung Epinal-Strassburg hergestellt werden, der auch zukünftige internationale Bedeutung beigemessen wird.

Dampfkraftwerk von 150 000 kW bei Kansas City. Von der Kansas City Light & Power Co. wird an den Ufern des Missouri ein Dampfkraftwerk errichtet, das nach seinem vollen Ausbau für eine Energieabgabe von 150 000 kW genügen wird. Vorläufig wird das Werk nach „E. u. M.“ mit zwei mehrstufigen Dampfturbinen von 25 000 kW mit einem Oberflächenkondensator von 3260 m² Kühlfläche der General Electric Co. ausgerüstet. Die zugehörigen sechs Wasserrohrkessel, System Babcock & Wilcox, haben je 1260 m² Heizfläche und einen Ueberhitzer von 370 m² Heizfläche; sie liefern Dampf von 21,1 at. Die Generatoren werden Drehstrom von 13 200 V und 60 Perioden abgeben. In einer Unterstation soll das 60 Perioden-Netz mittels Frequenzwandler mit dem 25 Perioden-Netz der Kansas City Railway Co. gekuppelt werden. Die Kosten der ganzen Anlage, in ihrem vollen Ausbau, werden zu 15 Millionen Dollars angegeben.

Schweiz. Bundesbahnen. Als Ersatz für den verstorbenen Obermaschineningenieur O. Tschanz wurde Ingenieur Max Weiss von Zürich gewählt. Max Weiss hat von 1892 bis 1896 an der mechanisch-technischen Abteilung der E. T. H. studiert und ist seit April 1906 Stellvertreter des Obermaschineningenieurs; er ist unsern Lesern durch seine Veröffentlichungen bestens bekannt.

In seiner Sitzung vom 18. März genehmigte der Verwaltungsrat einen Kredit von 1 400 000 Fr. für die Erweiterung des Bahnhofes Nyon.

Ausstellung der Bebauungspläne für Zürich und Biel in Genf. Am 22. d. M. wurde im Bâtiment Electoral in Genf eine Ausstellung der Entwürfe zu den Bebauungsplan-Wettbewerben für Gross-Zürich und für Biel eröffnet. Die täglich von 9 Uhr morgens bis 6 1/2 Uhr abends offene Ausstellung dauert bis Freitag den 4. April. Je abends 5 Uhr (am Sonntag vormittags 11 Uhr), ausgenommen Donnerstag den 3. April, werden von berufener Seite Vorträge gehalten.

Eidgenössische Technische Hochschule. Der Bundesrat beantragt der Bundesversammlung den Ankauf der Liegenschaft des Polygraphischen Instituts an der Clausiusstrasse in Zürich zum Preise von 450 000 Fr. Wir verweisen diesbezüglich auf den in Band XLVIII, Seite 11 (7. Juli 1906) wiedergegebenen Lageplan zum „Aussonderungsvertrag“, in dem die betreffende Liegenschaft eingezeichnet ist.

Vom Sparen. In dem auf Seite 129 letzter Nummer unter diesem Titel veröffentlichten Aufsatz ist in der Fussnote durch ein Versehen des Setzers das Erscheinungsdatum der Arbeit über die Taylor'schen Grundsätze der Betriebsführung unrichtig angegeben worden. Die Arbeit ist in Band LXII, Seite 145 und 157 vom Sept. 1913, nicht 1918 erschienen.

Nekrologie.

† J. Schmid-Sulzer. Am 20. März starb in Winterthur an einem Herzschlag, in seinem 78. Lebensjahre, Ingenieur Jakob Schmid-Sulzer. Die Angaben zu einem Nachruf nebst einem Bildnis des Verstorbenen sind uns von befreundeter Seite in Aussicht gestellt.

Konkurrenzen.

Bebauungsplan der Gemeinde Le Châtelard-Montreux. (Band LXXI, Seite 161). In diesem auf Waadtländer Architekten beschränkten Wettbewerb hat das Preisgericht nach dem „Bulletin Technique“ die folgenden Preise zuerkannt:

- I. Preis (4000 Fr.) an Arch. Michel Polak in Montreux und Ing. Gardiol in Lausanne.
- II. Preis (3000 Fr.) an Arch. Georges Epitoux in Lausanne.
- III. Preis (2200 Fr.) an Arch. Alphonse Schorp in Montreux.
- IV. Preis (2000 Fr.) an Ing. Alfred Michaud in Clarens.
- V. Preis (1500 Fr.) an Geometer Albert Jaquet in Montreux.
- VI. Preis (1300 Fr.) an Geometer Paul Thibaud in Montreux.
- VII. Preis (1000 Fr.) an Ing. A. Ansermet in Vevey mit den Architekten Vifian & von Moos in Luzern und Interlaken.

Formschöne und billige Möbel (Band LXXII, Seite 208). Das am 14. und 15. März versammelte Preisgericht hat in diesem vom *Verband Schweiz. Konsumvereine* veranstalteten Wettbewerb unter 108 eingereichten Entwürfen folgendes Urteil gefällt:

- I. Preis (3000 Fr.) Arch. *Hans Mähly*, Basel.
- II. Preis (2000 Fr.) Arch. *Willy Meyer*, Dresden.
- III. Preis (1500 Fr.) Arch. *Luisa Guyer*, Zürich.
- IV. Preis (1000 Fr.) Arch. *Vogelsanger & Maurer*, Rüslikon.
- V. Preis (750 Fr.) Möbelfabrik *Gygax & Limberger*, Altstetten-Zh.

Mit je einem Preise von 350 Fr. ausgezeichnet und zum Ankauf empfohlen wurden die Entwürfe von Bautechniker *Rudolf Sievi* in Bergün und von Architekt *Karl Hügin* in Zürich. Weiter erhielten Preise von 350 Fr. Arch. *August Trüb* in Stuttgart; Arch. *Paul Hosch* in Basel, Mitarbeiter *Hans Buser*, Basel; die *Basler Bau-gesellschaft*, Basel.

Literatur.

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

II Lago Ritom, Le Lac Ritom. Par *Léon W. Collet*, Professeur de géologie à l'Université de Genève, collaborateur scientifique du Département suisse de l'Intérieur, *R. Mellet*, Professeur de chimie analytique à l'Université de Lausanne, collaborateur au Service suisse des Eaux, et *C. Ghezzi*, aggiunto tecnico del Servizio delle Acque. Avec VIII planches et 19 figures. Berne 1918. En vente au Secrétariat du Service suisse des Eaux. Prix br. 6 frs.

Tabellarische Zusammenstellung der Hauptergebnisse der schweizerischen hydrometrischen Beobachtungen für das Jahr 1916. Von *J. Näf*, Ingenieur. Veröffentlichungen der Abteilung für Wasserwirtschaft des Schweiz. Departement des Innern. Herausgegeben unter der Leitung von Dr. sc. techn. *C. Mutzner*. Bern 1918. Zu beziehen beim Sekretariat der Abteilung für Wasserwirtschaft. Preis geh. 8 Fr.

Die Berechnung der Rahmenträger mit besonderer Rücksicht auf die Anwendung. Von Dr.-Ing. *Fr. Engesser*, Geheimer Oberbaurat und Professor. Zweite erweiterte Auflage. Mit 43 Abbildungen und 2 Zahlenbeispielen. Berlin 1919. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geh. M. 3,60.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL.
Dianastrasse 5, Zürich 2.

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Mitteilung des Sekretariates.

Demnächst wird in üblicher Weise von den Mitgliedern des S. I. A. der Jahresbeitrag von 15 Fr. für 1919 eingezogen. Es wird ersucht, in den Bureaux die nötigen Anweisungen zu geben, damit die Einzugsmandate nicht zurückgewiesen werden.

Unbekannte Adressen von Mitgliedern:

- O. Amiras, Ingenieur, früher Lausanne.
- Ed. Carey, Ingenieur, früher Lausanne.
- Rud. Glauser, Ingenieur, früher Bern.
- Ferd. Gut, Architekt, früher Harrow on the Hill.
- Eug. Tomasini, Ingenieur, früher Chambésy-Genève.
- W. Wrubel, Ingenieur, früher Zürich.

Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

PROTOKOLL

der V. Sitzung des Wintersemesters 1918/1919

Freitag den 7. Februar 1919, abends 8 Uhr, im „Bürgerhaus“ Bern.
(Fortsetzung von Seite 140.)

Traktandum 3. Die Berner Bahnhoffrage. Ing. *W. Schreck* hält im Namen des Vorstandes ein einleitendes Referat. Unter Hinweis auf die vielen ausgehängten Pläne (die vom städtischen Tiefbauamt, der Generaldirektion der S. B. B. und Herrn Ing. Liechty gütigst zur Verfügung gestellt wurden) legt er in kurzen Zügen den Entwicklungsgang der Berner Bahnhöfe dar. Die neuesten Projekte der S. B. B. von 1905, 1911 und 1912 vermochten die Unzulänglichkeit der *Personenanlagen* nicht zu beseitigen, während andererseits die grossen Aufgaben der Zusammenführung der Hauptlinien, der Anlage und Gruppierung der Güterbahnhöfe und der Nebenanlagen gut und zweckmässig gelöst wurden. Da sich die öffent-

liche Meinung bereits eingehend mit der Frage des Personenbahnhöfes befasst hatte, wandte sich die Gemeindebehörde an den Fach-Experten Ing. Dr. C. O. Gleim in Hamburg mit dem Ersuchen um eingehende Begutachtung. Nun, nachdem uns dies durch den Vortrag des Stadtgenieurs *F. Steiner* bekannt gegeben wurde, wollen auch wir Fachleute uns aussprechen, offen und sachlich. Es soll sich nicht um eine Kritik, sondern um einen Gedankenaustausch handeln. Es gilt rasch zu handeln, da uns durch die Elektrifikation, durch die Umgestaltung des Verkehrs auf Grund ausländischer Einflüsse, durch die Schiffbarmachung unserer Flüsse u. a. m. neue Aufgaben erwachsen.

Der Referent erinnert daran, dass ausserhalb der Verwaltung stehende Betriebsfachmänner zu Worte kommen möchten, dass die Bauingenieure bei den vielen und wichtigen Kunstbauten, bei den Strassenverlegungen, besonders aber als Unternehmer bei den Kostenberechnungen mitarbeiten könnten. Das Verkehrsproblem der ganzen Stadt müsse im Anschluss an den Umbau des Personenbahnhöfes neu aufgerollt und in Zusammenarbeit mit den Architekten auf grosszügiger Basis gelöst werden.

Arch. *H. Hindermann* vertritt im Anschluss hieran die Gesichtspunkte der Architektenschaft, besonders im Hinblick auf städtebauliche Fragen. Hier bietet sich den Architekten vielleicht zum letzten Mal Gelegenheit, durch Beteiligung an der Diskussion und durch geeignete Vorschläge, wirksam auf die Gestaltung des künftigen Stadtbildes einzuwirken. Das Bahnhofgebäude selbst und die Formgebung des Bahnhofvorplatzes bieten allein schon grosse Aufgaben, doch möchten die Architekten an diese herantreten können, bevor es zu spät sei.

Die Linienführung durch die Lorraine und die dort geplante Hochlegung der Geleise könne städtebaulich in keiner Weise befriedigen. Hindermann redet deshalb den Varianten mit einer Linienführung durch die Enge und einer Uebersetzung der Aare durch den weit flussabwärts liegenden Brückenneubau das Wort. Dadurch könnte auch die Lorrainebrücke als reine Strassenbrücke in befriedigender Weise gelöst werden und der riesige Steinhaufen einer etwa 34 m breiten kombinierten Bahn- und Strassenbrücke würde das schöne Stadtbild Berns nicht verunzieren.

In der Diskussion ergreift Ing. *H. Liechty* das Wort zu längeren Ausführungen, in denen er die Grundzüge und den Entwicklungsgang seines „Vielschleifen-Gleichstrombahnhöfes“ erläutert.¹⁾ Er unterzieht die Behandlung, die sein Projekt durch die S. B. B. erfahren hat, einer scharfen Kritik und ersucht den Vorstand, für die Behandlung seines Schleifenbahnhöfesprojektes einen besondern Diskussionsabend anzusetzen. Der Referent kritisiert auch das Gutachten Gleim und stellt die Kosten eines Umbaus nach dessen Vorschlag in Gegensatz zu denjenigen, die bei seinem Projekt erwachsen. Er vermisst bei Gleim die individuelle Ausnützung von Vorteilen, die die örtlichen Verhältnisse zulassen und erachtet deshalb die Interessen der Stadt Bern als nicht gewahrt. Energische Förderung der Arbeiten nach nochmaliger reiflicher Prüfung der Gesamtfrage sei dringend geboten, im Interesse der Konkurrenzfähigkeit unserer Alpenbahnen und des zukünftigen Verkehrs. (Beifall.)

Stadtgenieur *Steiner* antwortet auf eine Anfrage Liechty's, dass ihm nicht bekannt sei, ob Gleim ausser dem von ihm mitgeteilten auch noch andere Vorschläge gemacht habe. Das vorliegende Projekt möchte vor allem vom betriebstechnischen Standpunkt aus geprüft werden. Steiner begrüsst die Anregungen Hindermanns und betont vor allem die Vorteile der Engelinien für die Gestaltung der Lorrainebrücke und deren Einfluss auf die städtebauliche Entwicklung der ganzen Lorraine.

Ing. *F. Bersinger* spricht zu Gunsten eiserner Brücken, wodurch viele Nachteile vermieden würden, wogegen Ing. *K. Kilchmann* für die Steinbrücken eintritt. Mit Rücksicht auf die ausserordentliche Breite einer kombinierten Brücke würde er aber auch eine Verlegung der Bahnliesen nach der Engehalde begrüssen.

Generaldirektor *O. Sand* stimmt Hindermann zu in der Bahnhöfplatz-Frage; er sichert Studium beider Linienführungen, durch die Lorraine und der Engehalde entlang, zu. Das Projekt Liechty, das gründlich studiert worden sei, bezeichnet er als unannehmbar vom betriebstechnischen Standpunkt aus. Dem Gedanken eines besondern Diskussionsabends über dieses Schleifenprojekt steht er sympathisch gegenüber.

¹⁾ Vergl. die Besprechung des Projektes (mit Zeichnungen) Band LXIII, S. 293 (16. Mai 1914). Red.