Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges

Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und

Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 29 (1913)

Heft: 44

Artikel: Surbtal-Bahn

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-577421

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 16.10.2025

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

Nirgends ersett der bildnerische Schmuck den Mangel an baukünftlerischer Durchbildung, alles ist bis ins Letzte rein architektonisch gelöst. Das ist ein Hauptvorzug des Hauses und beruht darauf auch bewußt oder unbewußt der harmonische, fast selbstverständliche Eindruck des Bauwerkes, das zwischen malerischer überladung und der jetzt gerade in Deutschland oft angestrebten Nüchternheit die erfreuliche Mitte hält. Der ganze Bau ist in einem grobkörnigen, gelblichen Muschelkalk ausgeführt, der ebenso vornehm wie gediegen wirkt.

Dem Außeren mit seiner ruhigen, in keiner Weise aufdringlichen und doch eindrucksvollen Vornehmheit entspricht das Innere. Auch hier konnten die Architekten überall mit dem besten und ausgesuchtesten Material ihren künstlerischen Absichten Ausdruck geben. In der Raumgestaltung mußten sie sich dem gegebenen Platz anpassen; sie erreichten die überaus vorteilhaste Raumausmutzung durch die Anlage eines zentralen Lichthoses den sie zu einer prachtvollen Treppenhalle in leicht orientalischem Charakter ausgestalteten. Zu der architektonischen Durchsührung kommt aber noch eine geradezu raffinierte sarbige Wirkung, die den Eindruck der ganzen Anlage erheblich verstärkt. Einfallendes blaues und gelbes Licht bringt außerordentliche Belebung in die weißen Mauersslächen.

Auch in den Verkaufsräumen des Seidenhauses Grieder hat der Künftlerwille der Architekten geschaltet, und auch sie weisen eine vornehme Einheitlichkeit auf, die selbst durch die vielen gefälligen Willfürlichkeiten nicht ganz verwischt werden kann. Ein ruhiges neutrales Grau läßt alle fardige Seidenpracht voll zur Gestung kommen. Eine retzvolle Wirkung erzielten die Architekten dadurch, daß sie das Untergeschoß unter der achteckigen Treppenhalle zu einem mit den Verkaufslokalitäten verbundenen Ausstellungsraum ausbauten, in dem bei vorteilhastestem Licht in entzückender Umgebung die Neuheiten am lebenden Modell gezeigt werden können.

So ift Zürich um ein Geschäftshaus reicher geworden, das nicht nur von der Bedeutung der Großstadt, sondern vor allem auch von einem fünstlerischen Geschmack beredtes Zeugnis ablegt; man darf sich auf die Vollendung des anstoßenden entsprechenden Baues freuen, durch den der Eindruck einer einheitlichen geschlossenen Gruppe erst ganz zur Geltung kommen wird."

Um Bau des "Beterhofes" waren hauptsächlich folgende Baufirmen beteiligt:

Maurerarbeiten: G. Kruck, Baumeister in Zürich 1. Eisenbetonarbeiten: Locher & Co. in Zürich 1. Schreinerarbeiten: H. Aschbacher in Zürich, H. Hartung in Zürich 8.

Möbellieferung: J. Keller in Zürich 1, Theodor

Hinnen in Zürich 1.

Beleuchtungskörper: Baumann, Kölliker & Co. in Zürich, Schweiz. Bronzewarenfabrik in Turgi.

Aufzüge: Aufzüge- und Räderfabrik Seebach. Marmor: E. Schneebeli & Co. in Zürich 4, Schmid & Schmidweber in Zürich 8, B. Pfister in Rorschach.

Linoleum: Meyer-Müller & Co. in Bürich, Schufter

& Co. in Zürich 1.

Bildhauerarbeiten: W. Schwerzmann in Zürich, Paul Abry in Zollikon, Otto Kappeler in Zürich und Adolf Meier in Zollikon.

Surbtal=Bahn.

Der Bundesrat genehmigte die Vorlage des Eisenbahndepartements über den Bau der Surbtalbahn. Die Bestrebungen für den Bau einer Surbtalbahn reichen, wie bekannt, bis in die 60er Jahre des letzten Jahr-hunderts zurück. Bor 22 Jahren wurde die erste Konzession zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft erteilt; die letzte Erneuerung erfolgte 1911 auf 2 Jahre. Im Mai des vergangenen Jahres suchte das Surbtalbahnkomitee um eine weitere Fristerstreckung nach; es handelte sich dabei aber mehr um eine vorsichtige Maßnahme, da das Komitee bereits im Mai 1911 in einer Eingabe das Gesuch gestellt hatte, es set die Surbtalbahn als Teilstück des Bundesbahnnehes vom Bunde zu bauen und zu betreiben.

In seiner Botschaft, mit der er den Gesetzentwurf über den Bau einer Surbtalbahn durch die Bundes. bahnen begleitet, läßt der Bundesrat zunächst die Begründung des Gesuches durch das Surbtalbahnkomitee folgen. Da die ganze Bahnfrage anläßlich der Behandlung der Subventionterung im Zurcher Großen Stadt-rate und im Kantonsrate ebenfalls erörtert worden ift, glauben wir uns gegenüber der bundesrätlichen Botichaft furg faffen zu konnen. Wir erinnern bacan, daß die Generaldirektion der Bundesbahnen gegen die übernahme des Baues und Betriebes dieser Bahn Stellung nahm, weil ste auf längere Zeit hinaus mit einem jährlichen Defizit von rund 100,000 Fr. glaubt rechnen zu muffen. Auch die ständige Kommission des Verwaltungsrates der Bundesbahnen tam zu einer ablehnenden Haltung; die Erftellung einer Surbtalbahn konne erft in die zweite Etappe der Berftaatlichung fallen, deren Zeitpunkt aber noch nicht gekommen set. Ein Gutachten des Ingenteurs Bünzli, das inzwischen über die Berechnungen der Generaldireftion ausgearbeitet worden war, wurde von der letztern nicht als zutreffend anerkannt und sie beharrte denn auf ihrem ablehnenden Antrage an den Verwal-Dieser beschloß indessen am 19. März 1913 tunggrat. mit 20 gegen 18 Stimmen, es follen die Bundesbahnen den Bau und Betrieb einer Surbtalbahn übernehmen, unter der Boraussetzung, daß die Rantone Zürich und Aargau an den Bau eine Subvention à fonds perdu von 900,000 Fr. leiften. In einer Konferenz, die unter dem Borfitz des Borftehers des schweizer. Gifenbahndepartements im Juni des Vorjahres abgehalten wurde, befürworteten die Vertreter der Regierungen von Zürich und Aargau eine Berabsetzung der Subvention auf 600,000 Franken. Der Borfteber des Gisenbahndepartements erflärte, er werde dem Bundesrate zu handen der Bundesversammlung die Erstellung der Surbtalbahn durch die Bundesbahnen beantragen, sobald ein Gesamtbeitrag von 700,000 Fr. gesichert sei; er mußte aber den Enischeid des Bundegrates vorbehalten.

Mit Schreiben vom 1. Dezember 1913 teilte das Surbtalbahnkomitee mit, daß diese Summe gezeichnet sei. Es wurden folgende Beiträge zugesichert: Kantone Aargau und Zürich 328,000 Fr.; Surbtalgemeinden 280,000 Franken; weitere aargauische Gemeinden 22,000 Fr.; weitere zürcherische Gemeinden 26,200 Fr.; Private 43,000 Fr.; insgesamt also 700,000 Fr.

Der Bundesrat bejaht die grundsätzliche Frage, ob die Bundesbahnen gegen Leiftung eines Beitrages die Surbtalbahn erstellen sollen; er weist darauf hin, wie eine äußerst geringe Wahrscheinlichkeit bestehe, daß die Bahn als Privatbahn sinanziert werden könne. Das wirtschaftliche Bedürsnis der Surbtalbahn werde allgemein anerkannt. Die Tatsache, daß die bestehende Bahn als Stumpenbahn in Niederwenigen ende, habe eine gewisse Entvölserung des untern Surbtales zur Folge. Das Surbtal sei entwicklungsfähig und werde durch die Bahn einen erheblichen Ausschung erhalten. Es handle sich bei der Surbtalbahn um die Ausschlung einer empfindlichen Lücke im Bundesbahnnehe. Konsequenzen seien

nicht zu befürchten, da bei ber Surbtalbahn ganz aus nahmsweise Verhältniffe vorlägen, wie fie sonft im Bundesbahnnet nirgends vorkommen. Die Linie tonne auch einen gemiffen militärischen Rugen bringen, wenn fie wenigstens ein Ausweichgeleise für Militarguge ungefähr in der Mitte der Strecke Oberglatt-Döttingen befite. Für die Poftverwaltung ergeben sich durch gangliche oder teilweise Unterdrückung von Postkursen Ersparnisse von jährlich 5000—10,000 Fr. Die von Kantonen, Gemeinden und Privaten gezeichneten Beiträge im Gefamtbetrage von 700,000 fr. bewiesen deutlich, wie fehr die Erftellung der Bahn von der beteiligten Landesgegend gewünscht wird und in wie hohem Grade dieselbe einem wirklichen Bedürfnisse entspreche. Bei der weitern Ausgestaltung des Bundesbahnnetzes könne man fich nicht ftreng an ein etappenweises Borgeben halten, sondern es rechtfertige sich, auch vor dem Kückfaufe der wichtigeren normalspurigen Nebenbahnen kleinere Bahnen von mehr lokaler Bedeutung zu erftellen, wenn hiefür ein dringendes Bedürfnis bestehe und die beteiligte Bevölkerung zu erheblichen Opfern bereit fet. Eine Befährdung des finanziellen Gleichgewichtes der Bundesbahnen sei nicht zu befürchten, da die anfangs ungenügenden Betriebsergebniffe fich bei dem ficher eintretenden Aufschwung von Handel, Industrie und Gewerbe im Laufe der Zeit beffern werden.

über die Sohe des Beitrages sei zu sagen, daß die beteiligten Kantone, Gemeinden und Privaten das äußerfte getan hatten, mas ihnen zugemutet werden durfe; mehr als 700,000 Fr. würden nicht erhältlich fein. man fich nicht entschließen, sich mit diesem Beitrag zu genügen, so werde das Zustandekommen der Bahn ernst lich gefährdet oder sogar verunmöglicht. Dem Wunsche des Surbtalbahnkomitees und der Regierungen von Zurich und Aargau, es möchte die Bedingung, wonach der Beitrag von 700,000 Fr. vor Beginn der Bauarbeiten zu leiften sei, dahin abgeandert werden, daß die Einzahlung ratenweise, nach Maggabe des Fortschreitens der Bauarbeiten, geschehen könne, glaubt der Bundesrat nicht Rechnung tragen zu konnen. Er fei ber beteiligten Landesgegend schon dadurch in sehr weitgehendem Maße ent, gegengekommen, daß er den zu leiftenden Beitrag von 900,000 auf 700,000 Fr. ermäßigt habe; ferner beftehe eine gewiffe Gefahr, daß bei der großen Bahl von Bettragspflichtigen die ratenweise Einzahlung umftandliche Weiterungen zur Folge haben murde, mas insbesondere dann eintreten werde, wenn beitragspflichtige Private während der Baugeit sterben sollten. Es empfehle sich daher, mit dem Bau erft dann zu beginnen, wenn die 700,000 Fr. vollständig einbezahlt seien.

Da es sich bei der Surbtalbahn um den Bau einer neuen Linte im Sinne des Art. 4 des Rückfaussgesetzes handelt, muß die Angelegenheit in die Form eines Bundesgesetzes gekleidet werden.

Über Lüftung und Entstaubung von gewerblichen Unlagen.

Von Ingenieur Joh. Engen Maner.

Die Atmungsluft in gewerblichen Arbeitsräumen wird auf der einen Sette verunreinigt wie die Luft in jedem geschlossenen Aufenthaltsraum von Menschen durch den Lebensprozeß der Insassen, durch die Verbrennungsprodukte der Beleuchtung und auch Heizung 2c, auf der anderen Seite aber treten diese Verunreinigungen meist zurück gegen die, welche durch den Arbeitsprozeß und die zu verarbeitenden Materialien selbst bedingt sind. Häusig entwickeln die Materialien beläftigende oder direkt gefundheitsschädliche Gafe, manchmal erlangen sie ohnedies eine bestimmte Temperatur oder einen bestimmten Feuchtig= keitsgehalt, sodaß ein regelmäßiger Luftwechsel schon mit Die Arbeitsprozeffe Rücksicht hierauf erforderlich ist. aber find vielfach mit Staubentwicklung, mit Bafferdampf- oder Rauchgasbildung oder mit der Erzeugung mehr oder weniger schädlicher Gafe verbunden. Diefe Berunreinigungen entstehen meist nur an gewissen Arbeilspunkten, mahrend die Guteverminderung der Luft durch den Lebensprozeß der Arbeiter 2c. sich meift über den ganzen Raum erstreckt; ift daher die Entwicklung von Staub 2c. an einzelne Stellen gebunden und verhältnismäßig stark, so empfiehlt es sich, diese Berunretnigungen besonders abzuführen, also in Trennung von der gewöhnlichen Lüftungsanlage. Nur wenn die ent= wickelten Gase 2c. nur wenig schädlich sind und außer= dem nur in geringeren Mengen auftreten, dann fann ihre Entfernung in Verbindung mit der allgemeinen Lüftungs= anlage, die natürlich entsprechend verftärft werden muß, eventuell zu befürworten fein.

Die gewerblichen Lüftungsanlagen laffen sich in ähn= licher Weise wie die Gebäudelüftungen unterscheiden in Einzellüftungen und Sammellüftungen. Die Einzellüftung ift noch sehr viel im Gebrauch, sie ist für Räume, die nur zeitweise betreten werden, ihrer Billigkeit halber meist sehr zweckmäßig. In ihrer einfachsten Form befteht die Einzellüftung darin, daß in den Umfaffungsmauern und im Dach fogen. Luftungsfenfter eingebaut werden; man verwendet hierbei zur Vermeidung des Eintritts von Schnee und Regen eigens hierzu fonstruterte Fenfter und find eine ganze Reihe von Konftruktionen auf dem Martte. Wo man sich mit dem Temperaturunterschied zwischen Außen- und Innenluft als treibende Kraft nicht begnügen will ober kann, verwendet man Sauger oder Deflektoren. Bielfach wird die Bedeutung dieser Apparate überschätt; ein gesicherter Luftwechsel von einigem Umfang ift mit ihnen in der Regel nicht zu erzielen, besonders nicht für vorliegende Zwecke. Für kleine Räume mit geringem Lüftungsbedarf mögen fie zufriedenstellen. Vorzuziehen von all den verschiedenen Deflektorkonstruktionen find jedenfalls solche ohne beweg-liche Teile. Für größere Sale verwendet man zweckmäßig Aufbauten, die unter dem Namen Dachreiter, Dachlaternen bekannt find. Diese Aufbauten laffen fich bann fo anordnen, daß fie von Giebel zu Giebel über den ganzen Raum hinlaufen und in ihren senkrechten Längswänden durchlaufende Offnungen mit Rlappjalouffen erhalten; solche Abzugsschächte wirken meist fehr gut. Will man die Wirkung dieser Lüftung noch unterftützen, so ordnet man in einiger Höhe über dem Fußboden Offnungen an, durch die Frischluft eintreten kann. Bei ber Anlage hat man darauf zu achten, daß keine Langseite des Aufbaues in die vorherrschende Windrichtung fällt und daß die Abluft von allen Seiten des Saales bequem zufließen fann.

Die Giöße des erforderlichen Luftwechsels läßt sich nur von Fall zu Fall feststellen; kommt man infolge lebhafter Staub- und Gasentwicklung über einen 5 bis 6 maligen stündlichen Luftwechsel hinaus, so tut man unter allen Umständen besser, diese Berunreinigungen gesondert abzuführen und damit die allgemeine Lüftungsanlage zu entlasten; dies erfolgt durch die Gas- und

Staubabfaugungsanlagen.

Gase werden unmittelbar am Entstehungsort abgesogen und wird dieser zu diesem Zwecke möglichst vollständig von Wänden eingeschlossen; wenn die Temperatur eine höhere ist, also ihr spezisisches Gewicht dementsprechend geringer ist als das der umgebenden Luft, so genügt in der Regel ein in geringer Höhe über dem