Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 4/5 (1876)
Heft: 19

Vereinsnachrichten

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: 13.10.2025

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

Zürcherischer Ingenieur- und Architecten-Verein.

Protocoll der Sitzung vom 3. Mai 1876.

(Frühere Artikel Bd. II, Nr. 10, Seite 121; Bd. IV, Nr. 17, Seite 235.)

Anwesend: 35 Mitglieder; 9 Gäste.

Das Haupttractandum bildet der Vereinsconcours für Projecte von „Emplacements der Gemüsehalle in Zürich."

Es waren Arbeiten eingegangen der Herren: Architect F. Brunner; Stadtbaumeister Geiser; Gemeindrath Huber-Werdmüller; Architect Krauss; Ingenieur-Architect Münch; Architect C. C. Ulrich; Ingenieur A. Vögeli; Architect T. Walser; Architect O. Wolff; Architect Wülfke.

Die vorliegenden Projecte werden der Reihe nach von ihren Verfassern motivirt, wie folgt:

Architect A. F. Brunner nimmt den freien Platz vor dem Hôtel Bellevue Limmat abwärts an, der sich bei der Anlage des neuen Quai's bilden wird. Motivirt wird diese Lage dadurch, dass er die Stadt nichts kosten soll, und an den frequentirtesten Strassen liegt.

Stadtbaumeister Geiser kommt auf ein früher von ihm im Auftrag der städtischen Commission bearbeitetes Project zurück, indem er die Halle an den neuen Schipfequai, an Stelle der Häuser zwischen Schipfeplätzchen und Hänsler'schen Färberei legt; auf diese Weise ist sie in unmittelbarer Nähe der jetzigen Gemüsebrücke und kommt durch Ueberbrückung der Limmat zwischen Fleischhalle und Schipfequai an einen offenen Platz zu liegen.

Huber-Werdmüller ist abwesend; dessen schon in letzter Sitzung vorgelegenes Project wird (siehe unten) später mit dem des Herrn Wolff in Parallele gesetzt.

Architect Krauss nimmt die Lage oberhalb des Rathhauses an, indem er die Halle wie Rathhaus und Fleischhalle über die Limmat längs dem Quai legt. Dass volle Geruchlosigkeit und beste Ventilation gegenüber andern Plätzen da sein werde, beweise gerade die seit Jahren im Betrieb befindliche Fleischhalle.

Ingenieur-Architect Münch hält einen längern Vortrag über die einzig richtige Lage und das billigste Verfahren für Gemüsehallen von Zürich und Umgebung. Aus dem den Acten beigelegten schriftlichen Vorschlag entnehmen wir in Kürze:

„Die Stadt Zürich mit den umliegenden Gemeinden bildet (ein échantillon im Kleinen der Kaiserstadt Wien) eine Ellipse, deren Längsachse vom Tiefenbrunnen im Riesbach bis zum weissen Kreuz in Unterstrass geht."

Die beiden „Brennpunkte" bilden nach Süden die Industriehalle im Seefeld, nach Norden das Amthaus im alten Spital; das Mittel zwischen beiden das Fraumünsteramt. Und diese 3 Punkte sind die richtigen für die Gemüsehallen. Und welch' bedeutende öconomische Vortheile bieten alle 3 Plätze. Das Amthaus im alten Spital hat einen Kreuzgang mit innerm Hof von ca. 1200 Quadratmeter, die Einrichtung erfordert nur 90 000 Fr. Das gleiche ist mit dem Fraumünsteramt der Fall, und die Industriehalle im Seefeld dient schon als allgemeine Verkaufshalle und wäre äusserst leicht zu vergrössern.

Architect Ulrich verweist auf die (in seiner Abwesenheit) in letzter Sitzung stattgehabten Besprechungen seines Projectes (2 Hallen unterhalb dem Lindenhof, siehe No. 17 der „Eisenbahn"); er ist grundsätzlich gegen ein Ueberdecken der Limmat; proponirt aber einen Steg von 9 m Breite vom Limmatquai nach dem Platz zwischen beiden Hallen, der eine äusserst bequeme Verbindung des Limmatquais mit dem Schipfequai bildet, und zudem einer grossen Anzahl Verkäufern sehr vortheilhafte Verkaufsplätze bietet.

Ingenieur A. Vögeli proponirt die Stelle neben der St Peterskirche, zwischen „Gassen" und zukünftiger Weinplatz-Bahnhofstrasse-Verbindung gelegen. Käme die Halle hicher zu liegen, so würde diess in kürzester Zeit dem Durchbruch nach dem Weinplatz rufen, der sich durch daran zu bauende sehr gesuchte Magazine gut rentiren würde. Durch diesen Durchbruch und einen solchen nach Gassen hin hätte diese Halle 5 Zugangswege, was die Frequenz sehr erleichtern würde.

Architect F. Walser überbaut den Münsterhof, jedoch so, dass seine Halle von allen Seiten von Strassen umgeben wäre, deren jede mindestens ebenso breit als die gegenwärtigen Zufahrtsstrassen. Diese Stelle auszuwählen bestimmte ihn, wie Herrn Brunner, der Umstand, dass die Stadt auf möglichste Oeconomie bedacht sei.

Architect O. Wolff und Huber-Werdmüller haben die Lage im Fraumünsteramt gewählt. Es wird dieses mit Erstellen der neuen Quaibrücke das Verkehrscentrum werden; eine Gemüsehalle auf diesem Areal also am richtigen Platze sein und demselben gut entsprechen, da sie an die grössten Strassen der Stadt zu liegen kömmt. Wolff legt seine Halle in den Hof des Fraumünstercarré, so dass derselbe gegen die Kappelergasse offen ist; gegen die Limmat hin käme ein einstöckiges Gebäude zu öffentlichen Zwecken, dessen Parterre in der Mitte eine offene Halle als Hauptzugang zu der Gemüsehalle bilden würde. Die disponiblen Plätze gegen die Fraumünsterstrasse wären zu Privatgebäuden zu verwenden.

Huber-Werdmüller hingegen nimmt für die Halle den Platz direct am neuen Quai, lässt den Hof frei und stellt auf die beiden freien Seiten Privatgebäude. (Siehe No. 17.)

Architect Wülfke wählt den Lindenhof als in Beziehung auf Lage, auf Salubrität und Oeconomie passend. Eine bequeme Zufahrtsstrasse lässt sich erstellen vom Hause zum Kindli an um den westlichen Abhang des Lindenhofes herum. Von der Schipfe her wäre ein allen Zwecken entsprechender Aufzug zu errichten.

Das Präsidium referirt nun Namens des Vorstandes über die Kosten der Plätze (die Halle nicht gerechnet.)

Der Vorstand ist bei dieser Berechnung folgendermassen vorgegangen:

Wo Privatgebäude angekauft werden müssten, sei der anderthalbfache Assecuranzwerth derselben plus dem gegenwärtigen Werthe des Bodens in der betreffenden Stadtgegend berechnet worden.

Wo die Projecte öffentliche Gebäude und öffentlichen Boden beanspruchen, habe man denjenigen Werth berechnet, welchen die betreffenden Plätze nach Durchführung der Quartiereintheilungen haben werden, inclusive allfälligen Minderwerthes des daneben liegenden Baugrundes.

Wo endlich die Halle als auf das Wasser gestellt projectirt sei, oder sonst die Limmat überbrückt werde, sei ein Einheitspreis von 100 Fr. per Quadratmeter abgezogen, die Kosten eines Fundamentes auf festem Boden als Kosten des Unterbaues angenommen worden.

Die Projecte, welche öffentliche freie Plätze überbauen, habe man unberücksichtigt gelassen, da deren Werth unschätzbar sei.

Es ergab nach diesem Verfahren als Kosten des Grund und Bodens, für das Project der städtischen Commission und

1.	für Project	Krauss: (Bau auf die Limmat)	Fr. 100 000
2.	„	Münch:	„ 140 000
3.	„	Ulrich:	„ 214 000
4.	„	Geiser:	„ 250 000
5.	„	Huber:	„ 270 000
6.	„	Wolff:	„ 320 000
7.	„	Vögeli:	„ 290 000

In der nun folgenden Discussion wurde namentlich von verschiedenen Concurrenten das Verfahren des Vorstandes bei Berechnung der Bauplätze angegriffen, den Einwendungen jedoch keine Folge gegeben. Dagegen standen sich zwei Anträge gegenüber, wovon der eine Jugirung des besten Projectes in heutiger Sitzung, der andere Verschiebung bis in 14 Tagen verlangte.

Letzterer Antrag wurde angenommen. Es ist auf diese Weise noch andern Mitgliedern Gelegenheit gegeben, ebenfalls mitconcurriren zu können.

Herr Ingenieur-Architect Münch stellt sodann nickelirte Eisenbestandtheile, verfertigt von Herrn Dr. Müller-Jacobs, für ein Châlet auf den Uetliberg aus, zudem diverse Mosaikmuster.

Die Ausstellung wird vom Präsidenten verdankt.

* * *

Vereinsnachrichten.

St. Gallischer Ingenieur- und Architecten-Verein.

Der Verein behandelte in der Sitzung vom 6. Januar bei ziemlich schwacher Betheiligung die vom Zürcher Vereine entworfenen Vorschläge über die Grundsätze des Verfahrens bei öffentlichen Concurrenzen. Dieselben wurden mit Freuden begrüsst und erhoben sich nur über zwei Punkte abweichende Ansichten. Es hatte nämlich ein Mitglied vorgeschlagen in § 8 den ersten Satz: „Sämmtliche eingelieferte Arbeiten sind vor dem Zusammentritt der Jury einige Tage auszustellen" zu streichen. Der Antrag blieb in Minderheit, dagegen erlangte auffallender Weise ein Abänderungsvorschlag für § 9 die Mehrheit, nämlich Ersetzung desselben durch § 10 der deutschen Grundsätze, wonach der erste Preis allein schon gleich der angemessenen Honorirung eines Architecten sein soll.

Im Uebrigen beliebte die unveränderte Fassung der Zürcher Vorschläge mit dem einstimmigen Wunsche, dass noch als fernerer Grundsatz des Concurrenzverfahrens niedergelegt werde, dass eine möglichst eingehende Beurtheilung sämmtlicher Pläne stattfinde.

Die Sitzung vom 17. Februar wurde der Discussion über die Koch'schen Vorschläge zur Aufstellung einer Norm zur Berechnung des Honorars für architectonische Arbeiten gewidmet. Schwache Theilnahme und flaue Stimmung. Resultate: Frage 1 mit Nein, Frage 2 mit Ja beantwortet. Die Koch'sche Klasseneintheilung und Honorarberechnung wird acceptirt, doch wäre ein der deutschen Honorirung näher kommender Vorschlag vorgezogen worden. Die zweite Fragen-Serie wurde verneint, vermuthlich wird der Verein noch ein Mal auf die Honorarfrage zurückkommen. — Vorweisung eines Amsler'schen Nivellirinstruments. —

Am 30. März unterhielt Hr. Ingenieur Dardier den Verein mit einem Vortrag über die Appenzellerbahnen, deren Geschichte im Allgemeinen und die Bauausführung der Schmalspurbahn Winkeln-Urnäsch im Besondern, unter Vorweisung der Normalien und verschiedener anderer Pläne. Herr Architect Kessler macht verschiedene Mittheilungen über den Dom von Throndjen, anknüpfend an frühere (Dezembersitzung 1875) sehr zahlreiche Vorweisungen von Photographien und Stichen.

* * *

Literatur.

Zur Gotthardbahn-Frage. Die Vierwaldstätter-Seebahnen der Gotthardbahnlinie Immensee-Arth-Steinen-Brunnen substituirt. Mit einer Karte. — Zürich, Druck und Verlag von Orell Füssli & Co. — 1876. Preis Fr. 1.

Man wird sich nach den Stimmen, die sich bisanhin bezüglich Reduction der Gotthardbahnbauten haben vernehmen lassen, in der Schweiz mit dem Gedanken vertraut machen, das Gotthardbahn-Unternehmen einstweilen auf die Stammlinie: Immensee-Arth-Biasca-Dirinella (Pino) zu beschränken, da so nach der Ansicht des Verfassers 14—15 Millionen Franken erspart werden.

Weder die Subventionsstaaten, noch Mittel- oder Nordschweiz, wohl aber Luzern und Bern und damit der Jura und die Westschweiz würden durch Verschiebung des Baues der Linie Immensee-Luzern benachtheiligt. Um diesen Städten entgegen zu kommen, und den Betheiligten bei der Brünig- und Zürichsee-Gotthard-Bahn angenehm zu sein, versucht der Verfasser der Gotthardbahn diejenigen Erleichterungen zu empfehlen, welche zugleich die grösste Summe schweizerischer Interessen befriedigen sollen.

Die Lösung liegt nach seinem Vorschlag darin, statt der Linie Buonas-Immensee-Arth-Brunnen die Linie Buonas-Küssnacht-Vitznau-Brunnen in's Gotthard-Tracé aufzunehmen. Seine Vergleichung beider Linien ergiebt für die Linie Buonas-Arth-Steinen-Brunnen (29.3 Kil.) 13 884 840 Fr. Baukosten, während für diejenige Buonas-Küssnacht-Vitznau-Brunnen (33 Kil.) nur 10 652 300 Fr. Ob hiebei Expropriations- und Baukosten längs des Vierwaldstättersees entsprechend veranschlagt wurden, ist aus dem Text der Broschüre nicht ersichtlich.

Von der vorgeschlagenen Tracéänderung erwartet der Verfasser im Allgemeinen folgende Vortheile:

1) Durch den Wegfall des Goldauer Tunnels Zeitersparniss (2 Jahr) und Kostenersparniss (4 Mill. Fr.)
2) Berücksichtigung der Interessen von Luzern und Bern, und der Central- und der Westschweiz und zwar in folgender Weise, indem:
   a) die Ausführung der Linie Küssnacht-Vitznau-Brunnen dem Verbindungsstück Küssnacht-Meggen-Luzern von selbst rufen würde, und
   b) dem Bau der für Bern und Luzern günstigsten Zufahrt zur Gotthardbahn, nämlich von Luzern über Stanz-Gersau nach Brunnen wesentlich Vorschub geleistet würde;
3) würden desshalb die Subventionen von Bern und Luzern dem Unternehmen sicher erhalten bleiben;
4) endlich hätte die Linie über Vitznau, namentlich wegen der Verbindung mit der Vitznauer Rigibahn, ferner mit Nid- und Obwalden und mit dem Berner Oberland und dem grossartigen Touristenverkehr am Vierwaldstättersee, bedeutend mehr Localverkehr als diejenige über Goldau.

Hiemit ist die Voraussetzung verbunden, dass in Cham der Anschlussbahnhof der Gotthardbahn an die Zweiglinien erstellt werde, so dass die Südbahn von Muri her anstatt in Rothkreuz in Cham einmünde, (dass es möglich sei von Muri mit 12‰ ein rationelles Tracé nach Cham zu ziehen, ist nicht nachgewiesen), ebenso die Linie von Thalweil anstatt in Zug in Cham directe einlaufen würde, wenn letztere überhaupt erstellt werde, da es nach des Verfassers Ansicht für die Bewohner des Zürichsees etc. besser wäre, von Wädensweil über Biberbrücke mittelst der Zürichsee-Gotthardbahn directe nach Brunnen zu fahren.

Zur Vergleichung führen wir die Länge folgender Linien an:

1. Basel-Brugg-Muri-Rothkreuz-Arth-Brunnen ... 130,910 Kilom
2. Basel-Brugg-Muri-Cham-Vitznau-Brunnen ... 133,410 „
3. Basel-Olten-Luzern-Küssnacht-Vitznau-Brunnen 130,120 „
4. Basel-Olten-Luzern-Stanz-Gersau-Brunnen ... 127,561 „

Durch diese Combination wird eine Annäherung an Luzern erreicht indem für den Anfang eine Trajectverbindung Luzern-Weggis (statt einer solchen Luzern-Flüelen) ermöglicht und sodann die Möglichkeit gegeben wäre, einerseits mit einer Brünigbahn, anderseits mit dem bestehenden Bahnhofe Luzern am linken Ufer über Gersau-Rothschuh-Stanz in directe Verbindung zu kommen.

Entwässerungs- und Bauarbeiten bei Eisenbahnbauten im Rutschterrain, von Alfred Lorenz, Ingenieur, mit 2 lith. Tafeln. — Zürich, Druck und Verlag von Orell Füssli & Co. 1876. Preis Fr. 4.

Die für die Eisenbahnbau-Arbeiten so ungemein ungünstige Witterung der Monate Februar bis Mai 1876, die manchen Bahn-Gesellschaften bezüglich ihrer sonst pünktlich eingehaltenen Vollendungs- resp. Eröffnungstermine neuer Linien so fatale und doch categorische Fristverlängerungen octroirte, und für viele Bauunternehmer geradezu von ruinösem Einfluss ist, dürfte wohl ganz dazu angethan sein, das Interesse einer grossen Anzahl Fachgenossen für oberwähntes Schriftchen wachzurufen, ja es darf sogar keck behauptet werden, dass die in Folge der abnormalen Frühjahrs-Witterung mit ihren collossalen Niederschlägen eine Zeit lang fast als stehende Rubrik „Rutschungen" in den Zeitungen figurirenden Aufzählungen von in dieses Gebiet fallenden Naturerreignissen und Catastrophen nicht allein in der Bahnbau-Branche, sondern auch in der Staats- und Landwirthschaft einen erweiterten Leserkreis finden dürfte, die in demselben viele wünschenswerthen Aufklärungen über diese geheimnissvolle und unheimliche Erscheinung erhalten.

Wir können desshalb mit Recht das Zeitgemässe des Erscheinens dieses Schriftchens hervorheben und die dargebotene Belehrung freundlichst begrüssen. Es wird in der That einem aufmerksamen Beobachter der Genesis vieler Bahnbau-Unternehmungen nicht entgehen, dass dieses Capitel „Rutschungen" sowohl in den Disciplinen der technischen Fachschulen als auch in der Literatur sehr stiefmütterlich behandelt wird. Die neuere Technik weist z. B. auf dem Gebiete der Brückenbauten, des Oberbau's etc. so eminente Fortschritte auf, die neben ihrer wissenschaftlichen Bedeutung schliesslich doch nur den einen Endzweck haben, durch richtige Erkenntniss und Verwendung der Naturkräfte die Oeconomie des Bahnbaues auf eine möglichst hohe Stufe zu bringen, umsomehr muss es Einem in der That auffallen, dass das Capitel „Rutschungen", das in den Bau- und Betriebs-Rechnungen so vieler Bahnen von so einschneidendem Einfluss ist, vielleicht dem grössern Theil der Techniker [d. h. ganz sicher fast allen denjenigen, denen das „Unding" in der Praxis sich noch nicht präsentirt und denselben noch kein Kopfzerbrechen gemacht hat] noch eine terra incognita ist; wie oft werden nicht die Ersparnisse, die durch ingenieuse Tracirungen und Brücken-Constructionen errungen wurden, wieder um das Vielfache aufgezehrt durch die collossalen Nacharbeiten und Reconstructionen, die häufig blos einem Mangel an Beobachtung der Regeln und Erfahrungen zur Verhütung von Rutschungscatastrophen entspringen und sich keineswegs auf Ursachen zurückführen lassen wie z. B. die Versenkung bei Horgen, die allerdings auch den weitgehendsten Untersuchungen und dem geübtesten Auge sich entzogen.

Die Lorenz'sche Brochure behandelt in 3 Abschnitten die Capitel:

1) Ursachen und Wirkungen der Rutschungen.
2) Allgemeine Remedien bei Eintritt derselben.
3) Beschreibung wirklich ausgeführter Bauten.

Wir können hervorheben, dass innert diesen Rahmen sowohl dem Anfänger als auch dem ältern Practiker in gedrängter Kürze ein reicher Stoff geboten wird, und als ein Haupt-Verdienst des Werkleins rechnen wir eben geradezu die Anregung zur Beachtung dieses Gegenstandes, die im Stande sein dürfte, in zahlreichen Fällen viel „Unvorhergesehenes" auf ein Minimum zu beschränken; obgleich für Viele das Verdienst, eine nicht eingetretene Ausgabe verhütet zu haben, nur von relativem Werth ist, so wird doch gerade in solchen Fällen ein Aufwand von Intelligenz und Anstrengung durch das Gefühl der eigenen Satisfaction vielfach und reichlich belohnt. Wir können nicht unterlassen, aus der reichen Fülle von Anregungen und Motiven der theoretischen Verfahren hier nur auf die Pag. 16 und 17 erwähnte topographische Darstellung der Rutschparthien hinzuweisen und diese Manipulation als von heilsamster Wirkung für das Gelingen einer rationellen Entwässerungsstudie zu qualificiren. Interessant scheint uns, dass gerade in Oesterreich die eminenten Vortheile des topographischen Tracés behufs Entwässerung zur Geltung gekommen, während doch sonst gerade in diesem gleichen Lande bei seinen Bau-Coryphäen unbegreiflicher Weise so wenig Verständniss für