

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 49/50 (1907)
Heft: 22

Sonstiges

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: 14.12.2025

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

a) den Bau neuer Zufahrten zu dieser Station mit Ausnahme des Umbaus der Bederstrasse auf Rechnung der Stadt zu übernehmen,

b) einen Beitrag von 1 800 000 Fr. an die übrigen Kosten im allgemeinen zuzusagen,

c) den Vertrag über die Garantie der Stadt für die Höhe der Ent eignungskosten und über den Ankauf freierwerdenden Bahngbietes aufrecht zu erhalten mit den Aenderungen, dass 1. die Frist, binnen der die Ausschreibung des Expropriationsplanes zu erfolgen hat, bis Ende September 1907 verlängert, dagegen 2. der Grenzbetrag der Enteignungskosten, für dessen Innehaltung die Stadt haftet, über die ersten Wertansätze um 40% erhöht wird,

d) mit den Bundesbahnen ein Abkommen über die Abnahme des Kieses zu treffen, der in den Bahneinschnitten gewonnen werden wird.

Wir beehren uns, Ihnen zu erwidern, dass unsere grundsätzlichen Bedenken gegen eine Unterfahmung der Sihl keineswegs beseitigt sind; abgesehen hiervon sind aber Ihre Offerten für eine Tietbahn so niedrig bemessen, dass dieselben der Forderung unseres Verwaltungsrates nicht entsprechen; eine Weiterführung der Verhandlungen könnte daher für einmal kaum zu einer Verständigung führen. Es bleibt uns somit nichts anders übrig, als die Angelegenheit unserm Verwaltungsrate in seiner nächsten Sitzung neuerdings zur Beschlussfassung vorzulegen, worauf wir Ihnen weitere Mitteilung machen werden.»

Der bezüglichen Vorlage an den Verwaltungsrat der S. B. B. sowie dessen Beschlüssen sehen wir mit lebhaftem Interesse entgegen.

Miscellanea.

Die XV. Jahresversammlung des Verbandes deutscher Elektrotechniker wird in den Tagen vom 5. bis 9. Juni d. J. in Hamburg abgehalten. Während der 5. und 6. Juni Vorstands- und Ausschuss-Sitzungen gewidmet sind, finden die Versammlungen Freitag und Samstag den 7. und 8. Juni im Logenhaus an der Welkerstrasse statt. Am Freitag Nachmittag sind gruppenweise Besichtigungen von bedeutenden elektrotechnischen Werken geplant, so der Elektrischen Vollbahn Blankenese-Ohlsdorf, der Hamburger Elektrizitätswerke, der elektrischen Betriebseinrichtungen auf dem Hauptbahnhof Hamburg u. a. m. Den Verhandlungen der Samstagversammlung schliesst sich eine Reihe interessanter Vorträge aus allen Gebieten der Elektrotechnik an. Der Preis der Festkarte beträgt für Herren 20 Mark, für Damen 10 Mark; ausserdem werden für Freitag, Samstag und Sonntag (Ausflug nach Helgoland) Tageskarten zu je 10 Mark ausgegeben. Die Festkarten berechtigen zur Teilnahme an sämtlichen Veranstaltungen der betreffenden Tage, die das sehr reichhaltige Programm vorsieht. Anmeldungen und Anfragen sind zu richten an Herrn Dr. Ing. Voege, Hamburg 36, Physikalisches Staatslaboratorium, Jungiusstrasse, der auch jede gewünschte Auskunft erteilt.

Die Wasserversorgung des Selz-Wiesbachgebietes schliesst sich als das vierte an die grossen in den letzten Jahren zur Ausführung gelangten Gruppenwasserwerke des Nahe-Apfelbachgebietes, des Bodenheimergebietes und des Seebachgebietes der Provinz Rheinhessen an, von denen jedes eine grössere Anzahl von Gemeinden mit Trinkwasser versieht. Das Grundwasserpumpwerk des Selz-Wiesbachgebietes versorgt in 18 Gemeinden ungefähr 16 000 Einwohner mit rund 1000 Min.-l Wasser von 10,5° C Durchschnittstemperatur, das durch fünf Filterbrunnen aus einer Tiefe von 8 bis 14 m einer alten Kiesalluvion entnommen wird. Die Brunnen haben 1 m Rohrweite und 0,5 m Filterrohrweite; die durch Deutzer Sauggasmotoren betriebenen Pumpen fördern täglich während 13½ Stunden rund 1900 Min.-l in drei Haupthochbehälter, an die wieder drei von einander unabhängige Verteilungsrohrnetze angeschlossen sind. Für jedes dieser Netze dient der Haupthochbehälter als Feuerreserve; die Gesamtlänge der Rohrleitungen beläuft sich auf über 131 km. Das durch die Grossherzogliche Kulturinspektion Mainz entworfene Werk hat rund 1,63 Mill. Franken gekostet, wovon ungefähr 150 000 Fr. auf die Pumpstation und rund 25 000 Fr. auf die eigentliche Wasserfassung durch die Filterbrunnen entfallen.

Der elektrische Betrieb der Schwedischen Staatsbahnen ist vor einigen Monaten auf der Versuchsstrecke Stockholm-Järfva aufgenommen worden und zwar werden vorläufig täglich sechs Züge elektrisch befördert. Es sind zwei verschiedene Zugskompositionen in Anwendung gebracht, ein Lokomotivzug mit Anhängewagen und ein Motorwagenzug, bestehend aus zwei Motor- und zwei Anhängewagen. Von besonderem Interesse ist der Umstand, dass das Teilstück von Stockholm bis Tomteboda, wo sich die Zentrale befindet, mit oberirdischer Stromzuführung nach System Oerlikon¹⁾

versehen ist. Demgemäss besitzen zwei der elektrischen Lokomotiven die verstellbare Kontakttrute, mittelst welcher der Betriebsstrom von 15 000 Volt dem seitlich angeordneten Fahrdrat entnommen wird.

Das Grand Hotel de l'Univers in Basel. In Ergänzung unserer ausführlichen Darstellung des von den Architekten *La Roche, Stähelin & Co.* in Basel erbauten «Grand Hôtels de l'Univers» in Basel veröffentlichen wir auf Seite 274 eine Ansicht der Fassaden des an das Hotel anschliessenden und den Baublock ergänzenden Geschäftshauses an der Ecke der Zentral- und St. Elisabethenstrasse. Was die Grundrissausbildung anlangt, verweisen wir auf den Band XLVII, Seite 28 wiedergegebenen Grundriss der ganzen Baugruppen, in dem die damals erst projektierten, jetzt aber vollendeten Bauteile schraffiert eingezeichnet sind.

Riesengeschäftshäuser in New York. Die Architekten *Clinton & Russell* erbauen soeben in der Church-Street in New York zwei gewaltige Gebäudegruppe, die den grössten bisher ausgeführten Geschäftshausbau darstellen und bei einer Höhe von 82,8 m in je 22 Stockwerken 4000 Geschäftsbureaus enthalten sollen. Das eine Gebäude wird eine Front von 64,5 m und eine Tiefe von 56 m, das andere eine Front von 46,8 m und eine Tiefe von 54 m erhalten; beide sind im Stil der italienischen Renaissance mit Fassaden von poliertem Granit und Sandstein entworfen und auf über 25 Mill. Fr. veranschlagt.

Kurhausneubau in Baden-Baden. Der Stadtrat hat den Entwurf für den Kurhaus-Restaurationsbau von Professor *Th. Fischer* in Stuttgart zur Ausführung angenommen. Der gross angelegte Bau soll einen Speisesaal, einen Theatersaal, einen Restaurationssaal, Gesellschaftszimmer und verschiedene grosse Wirtschaftsräume mit Terrassen, Garderoben und Toiletten enthalten und innerhalb zweier Jahre fertiggestellt werden. Während der Bauzeit wird ein provisorischer Wirtschaftsbau auf dem entgegengesetzten rechten Flügel des Konversationshauses errichtet.

Das 25jährige Betriebsjubiläum der Gotthardbahn kann heute gefeiert werden, indem die Linie Immensee-Chiasso am 1. Juni 1882 dem Betriebe übergeben worden ist. Vom 21. bis 25. Mai hatten die Festlichkeiten gedauert, die der Eröffnung vorangegangen waren und an denen über 700 Eingeladene aus Italien, Deutschland und der Schweiz das damals grossartigste Werk der Eisenbahntechnik bewundert hatten. (Siehe «Eisenbahn», Bd. XVI, S. 125.)

Nekrologie.

† **v. Schlierholz.** Am 7. Mai d. J. ist im 90. Lebensjahr der älteste der Ingenieure der württembergischen Staatseisenbahnen, der pensionierte Präsident v. Schlierholz gestorben. Er stand voran unter den wenigen noch lebenden Technikern, welche die Entstehung der württembergischen Bahnen vom ersten Anfang an, in den vierziger Jahren des vorigen Jahrhunderts mitgemacht und dabei aktiv mitgewirkt haben. Ein grosser Teil des württembergischen Eisenbahnnetzes ist unter seiner Leitung als Oberingenieur projektiert und erbaut worden. Schlierholz hat seine Ingenieur Tätigkeit noch unter Oberbaurat v. Etzel ausgeübt. Unter den gleichalterigen württembergischen Technikern, die neben dem jungen Schlierholz arbeiteten, erwähnen wir Knoll, Pressel, Köstlin, Beckh, Rentschler, Flattich, Gerok, Beetke u. a., die später den Eisenbahnbau im Ausland, in der Schweiz und in Oesterreich verbreiten halfen und in ausgezeichneter Weise dort Dienste leisteten und hohe Anerkennung fanden. Schlierholz selbst diente sozusagen von der Pike auf. Geboren am 22. Dezember 1817 in Biberach, lernte er zuerst bei seinem Vater das Zimmerhandwerk und wurde bald Polier und Bauführer. Seine weitere Ausbildung fand er teils auf der damaligen Gewerbeschule in Stuttgart, teils auf der Bauakademie in München. Die Tätigkeit als Oberingenieur, in der er 326 km Eisenbahnen ausführte, liess dem unermüdelichen Mann noch Zeit, sich an manchen gemeinnützigen und wissenschaftlichen Bestrebungen zu beteiligen. Schlierholz war langjähriger Vorstand des württembergischen Vereins für Baukunde und wurde dessen Ehrenmitglied. In dieser und seiner amtlichen Eigenschaft hatte er stets ein warmes Herz für die jüngern Techniker und hat deren Bestrebungen um Besserstellung und Hebung ihres Standes bereitwilligst unterstützt. Er war längere Zeit in der Vorstandschaft des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine. Als Mitglied des Rates der Verkehrsanstalten nahm er an den Beratungen des technischen Ausschusses deutscher Eisenbahnverwaltungen teil und war von 1887 bis 1896 als Delegierter Deutschlands im Verwaltungsrat der Gotthardbahn.

Ein ehrendes Andenken bleibt dem verdienstvollen Mann bei allen gesichert, welche dem wohlwollenden, überall das Beste anstrebenden Verewigten näher gestanden sind, bei allen, welche die Summe von Diensten zu würdigen verstehen, welche der Unermüdeliche in einer Laufbahn von fast zwei Menschenleben seinem Lande geleistet hat.

—r.

¹⁾ Bd. XXXIX, S. 107 und Bd. XLIII, S. 79 u. ff.

Das Abbildungsmaterial der Broschüre setzt sich aus photographischen Ansichten, geometrischen Zeichnungen und Skizzen zusammen. Auf die Wiedergabe durch die Photographie soll nach den Bestimmungen über die Art und Weise des für das Archiv zu beschaffenden Materials das Hauptgewicht gelegt werden, da nur sie imstande ist, möglichst objektiv eine körperliche Gesamtwirkung festzuhalten. Falls geeignete Künstler ihre Kräfte zur Verfügung stellen, sind natürlich auch Feder- und Bleistiftzeichnungen zur Ergänzung der photographischen Aufnahmen oder von Objekten, bei denen die Lichtverhältnisse usw. eine photographische Wiedergabe nicht ermöglichen, stets willkommen. Die Zeichnungen, die zur Feststellung der Anlage, der Verhältnisse und Einzelheiten alle Grundrisse, Schnitte, Fassadenaufrisse und einzelne Details wiedergeben sollen, sind möglichst nicht kleiner als 1:100 (für Details 1:20) aufzutragen. Es sei ergänzend beigefügt, dass sich die Aufnahme auf Objekte frühester Zeit bis 1850 erstrecken wird, dass die Grenzen zwischen Schlossarchitektur, bürgerlichen und bäuerlichen Bauwerken nicht allzustreng gezogen werden sollen und nur Burgen und alle kirchlichen Bauwerke auszuschließen sind. Malerei, Plastik und Kunstgewerbe sollen im Zusammenhang mit der dazu gehörigen Architektur erwähnt werden, sind aber dann möglichst umfassend bildlich darzustellen. Alle Einsendungen und Korrespondenzen werden an die Adresse des Vorstehers des Archivs für das Bürgerhaus in der Schweiz, Architekt *Fritz Stehlin in Basel, St. Albanvorstadt 69*, erbeten.

Wir veröffentlichen als Abbildungsproben auf den Seiten 272 und 273 die in der Broschüre enthaltene Darstellung des Hauses „zur Stärke“ an der Bankgasse in St. Gallen und fügen dem bei, was Baumeister S. Schlatter in St. Gallen zur Erläuterung der Aufnahmen im Archiv für das Bürgerhaus in der Schweiz an Textnotizen niedergelegt hat.

„Ueber das Alter des Hauses fehlen genaue Angaben; der älteste vorhandene Hausbrief datiert vom 2. Febr. 1732; ein Hans Kaspar Straub, Handelsmann, kaufte das Gebäude damals.

Das Haus, der Typus eines kleinen St. Galler Handelshauses, ist gut und massiv gebaut, der Erker aus Sandsteinplatten zusammengefügt; Keller und Magazine sind gewölbt. Das Erdgeschoss enthält zunächst den möglichst geräumigen, als Packraum dienenden Hausflur, neben dem die kleine Schreibstube liegt, die durch geschickt angebrachte Fenster die Ueberwachung beider Strassen und des Hausflurs ermöglicht. Dahinter liegen die hier nur kleinen Magazine, ein gewölbter Kellerhals und ein enger Hof. Im Flur fehlt nicht der kunstvoll geschmiedete Hacken an der Decke zum Aufhängen der mächtigen, zum Wägen der Leinwandballen benutzten Schalenwaage. Im ersten Obergeschoss liegt nach vorne die grosse Wohnstube mit reichem Nussbaumtäfer und geweisster Holzdecke. Seit langem ist eine kleine Nebenstube von ihr abgetrennt; die

Decke beweist aber, dass die Trennungswand ursprünglich fehlte und sich vor dem kleinen Einzelfenster in der Ecke eine Art Sitzbau befand. Ein Hinterstübchen, die Küche und eine offene, zum Abort führende Laube vervollständigen die gemütliche Wohnung. Die Schlafzimmer liegen in den Obergeschossen, die ebenso wie der geräumige Dachraum wohl oft auch als Waren-Magazine benutzt werden mussten.“

Das Studium lokaler Baugedanken sollte immer mehr zur Grundlage unseres baulichen Schaffens gemacht werden. Dann würden auch die kleinern Baumeister und das bau-

lustige Publikum unserer Kleinstädte im Anschluss an gute heimische Vorbilder eine geschmackvollere, oft auch preiswürdiger und praktischere Bauweise betätigen.

Wenn demnach der Schweizer Ingenieur- und Architekten-Verein darnach strebt, das Gute, das in den noch erhaltenen bürgerlichen Bauten überliefert ist, zu sammeln und einem möglichst grossen Publikum bekannt zu geben, dient er zunächst und vornehmlich den Fachgenossen, dann aber auch der Gesamtheit unseres Volkes. Er verdient somit weitgehendste Unterstützung in seinen Bestrebungen, aber auch

lebhaft Anerkennung dafür, dass er so zielbewusst die fachlich, künstlerisch und kulturell gleich bedeutungsvolle Aufgabe in Angriff genommen hat.

Die Broschüre ist im Verlag von *Schulthess & Cie.* in Zürich erschienen und kann im Buchhandel zum Preise von 3 Fr. bezogen werden.

Umbau der linksufrigen Zürichseebahn vom Hauptbahnhof Zürich bis Wollishofen.²⁾

Die Unterhandlungen des Stadtrates Zürich mit der Generaldirektion der S. B. B. sind ins Stocken geraten. Die Sachlage wird durch die letzte Vernehmlassung der Generaldirektion gekennzeichnet, aus deren Schreiben an den Stadtrat Zürich vom 10. Mai d. J. folgendes mitgeteilt wird:

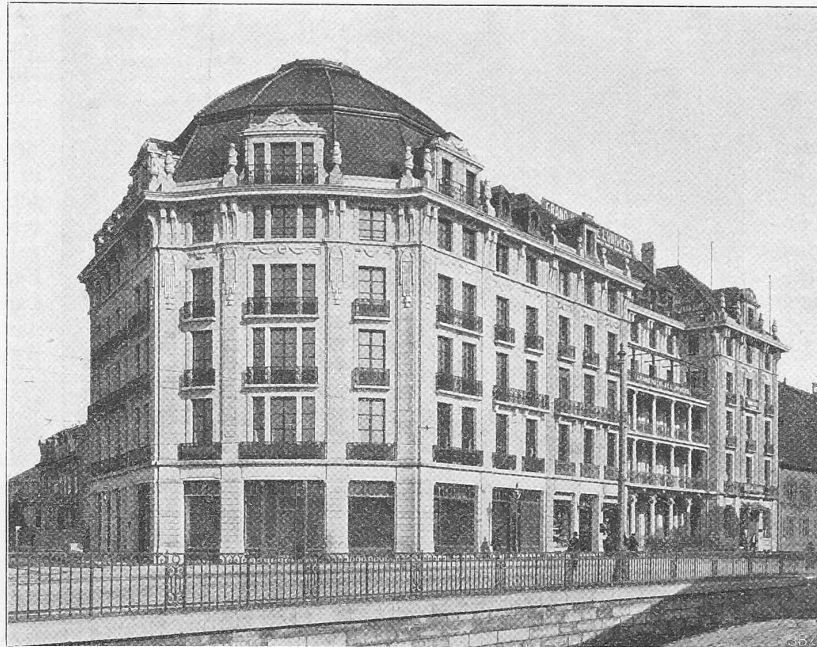
«Wir haben Ihrem Schreiben entnommen, dass die Stadt einer Hochlegung der Bahn, sei es rechts, sei es links der Sihl, nicht zustimme und dass sie aus freien Stücken keine Leistung an eine derartige Umbau übernehme. Dagegen erklären Sie sich bereit, im Falle der Zustimmung der Bundesbahnbehörde dem Grossen Stadtrat und der Gemeinde zu beantragen:

1. an die Beseitigung aller Strassenübergänge an der linksufrigen Zürichseebahn von der Langstrasse bis zur Station Zürich-Wollishofen 303 000 Fr. beizutragen;

2. unter der Bedingung, dass die Bundesbahnen die Strecke Langstrasse bis Zürich-Wollishofen im Zusammenhange mit einer Korrektur der Sihl, in der Hauptsache nach dem Projekte IIa, zu einer Untergrundbahn umbauen und die Uetliberg- sowie die Sihlaltbahn an die neue Station Zürich-Enge anschliessen,

¹⁾ Vergl. unsere Miscellanea-Notiz S. 275 und die Darstellung in Bd. XLVII S. 27.

²⁾ Bd. XLVI, S. 292.



Geschäftshausanbau an das Hôtel de l'Univers in Basel.¹⁾
Architekten: *La Roche, Stähelin & Cie.* in Basel.