

Ingenieur und Architekt

Autor(en): **Jegher, A.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **51/52 (1908)**

Heft 15

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-27409>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

C. Direktion der eidgen. Bauten.

Der Geschäftskreis der, wie bereits erwähnt, durch Bundesgesetz vom 20. Juni 1888 geschaffenen Direktion der eidgen. Bauten wird durch die neue Organisation am wenigsten berührt. Derselbe erstreckt sich heute auf folgende Gebiete:

- a) der Unterhalt der eidgenössischen Gebäude, Umbauten und Erweiterungsbauten in denselben, Neubauten;
- b) der Unterhalt und Ausführung der Strassen- und Wasserbauten auf den Liegenschaften des Bundes;
- c) die Ausführung von dem Bunde obliegenden baulichen Arbeiten in von ihm gemieteten Gebäuden;
- d) die Begutachtung bautechnischer Fragen für andere Abteilungen der Bundesverwaltung;
- e) die Besorgung der Brandversicherung der eidgenössischen Gebäude;
- f) das Mobiliarwesen der eidgenössischen Zentralverwaltung, die Mobiliarversicherung und Führung der Mobiliarkontrollen;
- g) die Besorgung des Hausdienstes inklusive Heizung und Beleuchtung in den Gebäuden der Zentralverwaltung;
- h) die Besorgung des Gärtnerdienstes für die Pflanzendekoration in und bei den Bundeshäusern, sowie der Gartenanlagen daselbst und bei den übrigen Gebäuden der eidgenössischen Zentralverwaltung;
- i) die Miete von Lokalen für die Zentralverwaltung.

Die Arbeiten dieser Abteilung haben ebenfalls seit deren Errichtung an Umfang ganz erheblich zugenommen. Dies erhellt schon aus der Zusammenstellung der Ausgabenziffern der Direktion, die von rund 1 560 000 Fr. im Jahre 1888 auf rund 4 500 000 Fr. für 1907 angewachsen sind. Der Gebäudebesitz des Bundes, der ihrer Verwaltung unterstellt ist, hat zu Ende 1907 einen Schätzungswert von 84 583 400 Fr. erreicht.

Dieser Ausdehnung ihres Geschäftskreises entsprechend musste das Personal im Laufe des Jahres stetig vermehrt werden. Im Jahre 1888 waren dem Direktor ein Adjunkt, zwei Architekten und zwei Bauführer zugeteilt.

Der neue Organisationsvorschlag nimmt in Aussicht: neben dem Direktor einen Adjunkten als dessen Stellvertreter, einen Architekt-Bureauchef, vier Architekten, zwei Bauinspektoren (als Chefs der eidgen. Bauämter in Zürich und Thun), vier Bauführer, neun Bauzeichner usw., ausserdem einen Kanzleichef mit vier Kanzleiangestellten.

Ingenieur und Architekt.

Als Antwort auf meine Darlegungen in Nummer 11 dieses Bandes sendet Herr Dr. phil. Albert Baur unter dem 3. April eine von einer Anzahl Architekten unterzeichnete „Berichtigung“ ein mit dem Wunsche, sie an gleicher Stelle abgedruckt zu sehen, an der meine Notiz erschien.

Obleich die Einsendung nicht eigentlich eine Berichtigung, sondern mehr nur eine Wiederholung des von Herrn Dr. A. B. in „Wissen und Leben“ Gesagten enthält, bietet sie doch eine wesentliche Ergänzung zu letzterem, insofern als die Namen von 18 Architekten darunter stehen, die sich mit dem Vorgehen von Herrn Dr. A. B. einverstanden erklären. Ich komme deshalb dem Begehren nach, umso mehr, als unter den 18 unterzeichneten Namen sich auch sechs solche von Mitgliedern des Schweizer Ingenieur- und Architekten-Vereins befinden.

Die Einsendung hat folgenden Wortlaut und trägt die darunter verzeichneten Unterschriften:

„Berichtigung.“

Die Unterzeichneten können die Aufregung des Herrn Redaktor A. Jegher nicht begreifen, der auf Seite 140 des laufenden Bandes eine Erklärung gegen die Notiz „Zum Kapitel Bundesarchitektur“ bringt. Die Absichten des Herrn Dr. Albert Baur sind offenbar die besten, und wir sind der Zeitschrift „Wissen und Leben“ sehr zu Dank verpflichtet, dass sie die Kulturinteressen der schweizerischen Architekten zu Wort kommen lässt.

Auch wir sind dafür, dass man dem Architekten den Grundriss eines Bahnhofes überlasse, aus den in der Notiz angegebenen Gründen, und weil die offiziellen Grundrisse oft schlecht sind. Siehe Bahnhof St. Gallen.

Die Notiz hat nichts Beleidigendes für den Ingenieur. Denn da sich dieser beruflich nicht mit dem Aesthetischen abzugeben hat, so ist es nicht sein Gebiet und er hat nichts damit zu tun. Das schliesst nicht aus, dass er als Privatier Geschmack haben kann. Jedenfalls ist es beim modernen Städtebau erst besser geworden, seit ihn der Architekt in die Hand genommen hat.

Der Kampf der Zeitschrift „Wissen und Leben“ gegen das Bauverfahren der S. B. B. verdient unsere Unterstützung und wir glauben auch die der Schweizerischen Bauzeitung.

Bischoff & Weideli in Zürich, *Ad. Bräm* in Zürich, *George Epitoux* in Lausanne, *Nik. Hartmann* in St. Moritz, *E. Hemann* in Basel, *Joss & Klausner*¹⁾ in Bern, *Knell & Hässig* in Zürich, *Max Müller* in Zürich, *Gebr. Pfister*¹⁾ in Zürich, *E. Probst* in Zürich, *Schäfer & Risch* in Chur.

Diese Aeusserung bedarf von meiner Seite keine neue Antwort; ich kann mich darauf beschränken auf das von mir auf Seite 140 dieses Bandes Gesagte zu verweisen. Nur hinsichtlich der Bahnhofkonkurrenz St. Gallen füge ich bei, dass das Ergebnis des Wettbewerbes und die bevorstehende Ausstellung der Entwürfe es ermöglichen werden, sich ein Urteil darüber zu bilden, inwiefern die darüber geäusserten Bedenken berechtigt gewesen sind.

* * *

Nachdem diese Kontroverse erledigt ist, kann ich mir nicht versagen, zu erklären, dass ich — abgesehen von der angewandten Taktik und dem angriffsweisen Vorgehen, denen ich meinen Beifall nicht zollen konnte — gerne aus dem Hervortreten der oben genannten Architekten darauf schliesse, dass sie ein lebhaftes Bedürfnis empfinden, den beim Ausbau unserer Städte auch heute noch mehr denn je bestehenden Misständen abzuweichen. Ich möchte sie aber einladen, statt bei den allgemeinen Aussprüchen über diesen Gegenstand zu verweilen, die besonders in deutschen Zeitschriften ein stehendes Thema bilden, lieber in fruchtbarer Weise da oder dort frisch ein Ziel aus dem Leben herauszugreifen und an solchen Beispielen (sie bieten sich in nur zu grosser Zahl in den meisten unserer Städte) zu zeigen, wo und wie Abhilfe zu schaffen sei. Wenn sie damit im Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein (dessen bereitwillige Unterstützung sie auch für ihre speziellen Interessen stets gefunden haben) und von dieser breiteren Grundlage aus vor der Bevölkerung ihrer Wohnorte auftreten, werden sie am ehesten für ihre auf positive, *sachliche* Ziele zu richtenden und klar zu begründenden Bestrebungen die nötige Unterstützung finden. Ohne die Mithilfe weiterer Kreise aber kann bei uns zu Lande nicht viel erreicht werden.

Es sei mir erlaubt, auf ein Beispiel hinzuweisen, an dem ich persönlich beteiligt war und das eine *vorwiegend ästhetische Frage unserer Stadtbebauung* betraf, die nur dank der Hülfe vieler Gleichgesinnter aus *allen gebildeten Kreisen* nach langem Kampfe glücklich gelöst werden konnte.

Im Winter 1894/95 war von der städtischen Baubehörde in Zürich einem Bauspekulanten die Bewilligung erteilt worden zur Erstellung von zwei dreistöckigen Zinshäusern an der obern Künstlergasse, auf dem Gelände unmittelbar gegenüber der Blinden- und Taubstummenanstalt. Erst als mit den Arbeiten schon begonnen werden sollte, erhielt ich Kenntnis von der Sache. Als damaliger Präsident der G. e. P. machte ich meine Kollegen im Ausschuss sofort darauf aufmerksam, dass es unstatthaft sei, die Anlagen um das Polytechnikum durch solche Mietkasernen zu verunstalten und namentlich auch darauf, dass es zum *späteren Ausbau der Zürcher Hochschulen* unerlässlich sein werde, über jenes Gelände verfügen zu können. Wir gelangten an Stadtrat und Regierung mit dringenden Gesuchen um Abhilfe, wurden aber überall abgewiesen.

Erst durch Gewinnung einiger Mitglieder des Grossen Stadtrates aus verschiedenen politischen Richtungen, gelang es mit Hülfe dieser Behörde, den hartnäckigen Widerstand zu überwinden und nach weitem wiederholten

¹⁾ Mit Vorbehalten bzw. Kürzungen unterzeichnet.

Bemühungen den Stadtrat zu veranlassen, das fragliche Grundstück zu erwerben¹⁾. Heute ist die Stadt in der glücklichen Lage, jenes Gelände, das ihr förmlich aufgenötigt werden musste, für die Hochschulbauten zur Verfügung zu stellen, die ohne dieses Dazwischentreten von privaten Kreisen und vor allem der Gesellschaft ehem. Polytechniker in der nunmehr geplanten, vornehm geschlossenen Weise gar nicht mehr möglich geworden wären!

An einer im Verlaufe der Verhandlungen zu deren Förderung veranstalteten Sammlung beteiligten sich ausser der Gesellschaft ehem. Polytechniker und dem Zürcher Hochschulverein 75 Einzelbeitragende. Von diesen waren 24 Professoren, 22 *Ingenieure*, 15 Private, 4 *Architekten*, 4 Chemiker, 3 Pfarrer und 3 Aerzte.

Ich denke, besser als durch diesen Fall lässt sich die Richtigkeit des Schlusssatzes in meiner Notiz auf Seite 140 d. B. nicht belegen, dass, um etwas zu erreichen, *alle Gebildeten zusammenstehen müssen, die Sinn und Verständnis haben für die ästhetische Lösung des Ausbaues unserer Städte.*

A. Jegher.

Miscellanea.

Monatsausweis über die Arbeiten im Ricketunnel. Im März erreichte der Richtstollenvortrieb mit 161,9 m, der grössten bisher erzielten Monatsleistung; bei Km. 4,400 am 30. März das nördliche Stollenort (vergleiche unsere Mitteilung über den Durchschlag auf S. 180 lfd. Bds.). Der Vortrieb bewegte sich auf 130 m in hartem und 32 m in weichem Mergel; die günstige Gesteinsbeschaffenheit ermöglichte die für Handbohrung bemerkenswerte Monatsleistung. Zusammen mit den 4204 m des nördlichen Sohlenstollens sind die lang ersehnten 100 % der gesamten Richtstollen- bzw. Tunnellänge von 8604 m erreicht. Auf der Nordseite wurde der Vortrieb nicht mehr aufgenommen; dagegen ebnete man als Vorbereitung für den Durchschlag die Stollenbrüst etwas ab und bohrte zwei 6 m lange Sondierlöcher. Unterdessen förderte man hier den Firststollen um 96 m und den Vollaussbruch um 80 m; von Mauerungsarbeiten wurden geleistet 85 m Widerlager, 100 m Gewölbe und 45 m Sohlengewölbe. Zu Ende des Monats waren vom Tunnel auf der Südseite 3524 m, auf der Nordseite 3954 m, zusammen 7478 m oder 86,9 % vollendet. Der mittlere Bestand der Arbeiter auf allen Baustellen belief sich auf 614 Mann. Die Gesteinstemperatur vor Ort der Südseite erreichte 23,2 ° C, die Lufttemperatur vor dem Durchschlag 17,9 ° C. Die Wassermenge am Südportal wurde zu 21,0 l/Sek. und am Nordportal zu 2 l/Sek. bestimmt.

Dampfkranwagen der französischen Orléansbahn. Um bei Eisenbahnunfällen, namentlich Zugsentgleisungen, Geleisesperrungen möglichst rasch beseitigen zu können, hat die genannte Bahngesellschaft zwei Dampfkranwagen in Dienst gestellt, die bei 7,5 m Ausladung 25 t und bei 4,9 m sogar 50 t zu heben vermögen. Die auf zwei Drehgestellen von je 2,0 m Radstand laufenden Wagen haben 3,7 m Drehzapfenabstand und messen über die Puffer 10,3 m. Sie tragen an den Enden und in der Mitte unter den Längsträgern ausziehbare Querbalken, mittelst derer sie bei Gebrauch zum Zwecke erhöhter Standsicherheit auf den Bahndamm abgestützt werden können. Der drehbare Kran, dessen Winden durch einen Dampfmotor angetrieben werden, ermöglicht durch verschiedene Kombination sowohl ein Aufrichten umgestürzter Eisenbahnfahrzeuge, als auch ein Heben derselben, sei es ganz oder teilweise, wodurch Lokomotiven und Wagen in kurzer Zeit wieder auf die Geleise gestellt werden können. Das Gesamtgewicht dieser nicht automobil fahrenden Kranwagen, die in der «Revue Gen.» näher beschrieben sind, beläuft sich auf 70 t; sie sind mit Westinghouse-Schnellbremse versehen und können mit einer Geschwindigkeit bis zu 70 km/Std. befördert werden.

Der Neubau des Kaufmännischen Vereins in Frankfurt a. M. ist mit einem Kostenaufwand von rund 1750000 Fr. von der Architektenfirma *Vietze & Helferich* in Frankfurt a. M. innert Jahresfrist in Barock-Formen am Eschenheimer Tor erstellt worden. Im Erdgeschoss befinden sich neben Läden eine geräumige Vorhalle, ein Restaurant und ein Café; im ersten Obergeschoss, das ausschliesslich Vereinszwecken dient, sind die Bureauräume, Lese- und Spielzimmer, sowie ein Billardsaal und ein Speisesaal für 250 Personen untergebracht. Das zweite Obergeschoss wird von zwei grossen Festsälen eingenommen, während das dritte Obergeschoss für Wohnzwecke ausgenutzt wurde. Im Untergeschoss schliesslich

¹⁾ Näheres über diese Angelegenheit ist enthalten in Bd. XXV, S. 169, (mit Lageplan) und Bd. XXVI, S. 26, 68.

finden sich die Bibliothek für etwa 3000 Bände, und ausserdem neben der Hauptküche, Konditorei und Kaffeeküche, eine 26 m lange Kegelbahn und die Räume für die Niederdruckdampfheizung.

Die zweite Neckarbrücke in Mannheim, die etwa 1 km unterhalb der Friedrichs-Brücke die Neckar-Vorstadt mit dem Stadtteil Jungbusch verbindet und nach den aus einem Wettbewerb gewonnenen Plänen der *Brückenbauanstalt Gustavsburg* bei Mainz und der Firma *Grün & Bilfinger* in Mannheim von Philipp Holzmann & Co. in Frankfurt a. M. in Verbindung mit einer andern einheimischen Eisen-Konstruktions-Werkstatt erbaut wurde, ist am 18. Februar d. J. dem Verkehr übergeben worden. Die Brücke, die auf 3 Mill. Fr. veranschlagt war, besitzt einen flach gespannten, unter der Fahrbahn liegenden Eisenbogen von 114 m Spannweite und zwei massiv gewölbte Seitenöffnungen von je 59,5 m Spannweite. Die in Kämpferhöhe 4,5 m dicken Strompfeiler sind von Pylonen bekrönt, die in Feuerpfannen endigen.

Bauausstellung Stuttgart 1908. In der Zeit von Juni bis Oktober 1908 soll in Stuttgart, geleitet von der Beratungsstelle für das Baugewerbe bei der k. Zentralstelle für Gewerbe und Handel eine Bauausstellung veranstaltet werden. Man beabsichtigt bürgerliche Baukunst im weitesten Umfang und im Gegensatz zum Monumentalbau darzustellen unter Vorführung aller auf Material, Konstruktion und Technik sich beziehenden Fortschritte des Baugewerbes und unter Einbeziehung aller künstlerischen Momente, die bei der Aussen- und Innenausstattung in Frage kommen. Damit verbunden wird eine Ausstellung künstlerisch eingerichteter Wohnräume.

Kgl. Verkehrs- und Baumuseum in Berlin. Die Räume des Empfangsgebäudes des alten Hamburger Bahnhofes in Berlin sind zu einem Museum benützt worden, in dem ausser mancherlei Interessantem aus dem Bauwesen namentlich auch Gegenstände und Modelle aus dem Eisenbahnenwesen, wie Signal- und Blockeinrichtungen, Oberbauweisen u. a. m., in reicher Fülle die Entwicklung des Verkehrswesens vor Augen führen. Auch die Veteranen des Eisenbahnrollmaterials sind hier zu sehen, so die Lokomotive «Adler» der Eisenbahn Nürnberg-Fürth aus dem Jahre 1835 nebst dazugehörigen Personenwagen.

Kunstgewerbeschule in Düsseldorf. Zum Direktor der Kunstgewerbeschule in Düsseldorf ist Professor *Wilhelm Kreis* in Dresden gewählt worden; die Berufung J. M. Olbrichs in Darmstadt auf diesen Posten hat demnach keine Folge gehabt. Die Münchener Zeitschrift «Kunst und Handwerk» knüpft an diese Mitteilung die Bemerkung: «Wir stehen nicht an, die auf Kreis gefallene Wahl als eine äusserst glückliche zu bezeichnen. Es ist keine Frage, dass Kreis eine ungleich gesündere architektonische Richtung¹⁾ vertritt als Olbrich.»

Hotelneubau in Wien. Auf dem Gelände zwischen der verlängerten Kärntnerstrasse, der Friedrichgasse, Operngasse und Elisabethstrasse wird nach Abbruch der jetzt dort stehenden Häuser nach den Plänen der Firma Kupka & Orglmeister mit einem Kostenaufwand von 14 Mill. Fr. ein monumentaler, für das vornehmste Reisepublikum bestimmter Hotelneubau errichtet werden, der den Namen Carlton-Hotel führen und 311 Zimmer mit 436 Betten enthalten soll.

Die neue evangelische Kirche in Oerlikon bei Zürich, von Architekt *Asper* erbaut, ist am 5. April eingeweiht worden. Die Kirche enthält 1048 Sitzplätze; die Kanzel inmitten der Kirche hinter dem Altartisch und vor der von Kuhn in Männedorf gelieferten Orgel mit 38 klingenden Registern, ist seitlich von Gemälden begleitet, die die Bergpredigt darstellen. Farbige Glasfenster, von Glasmaler Röttinger in Zürich, geben dem Raum eine ansprechende Beleuchtung.

Der Bund deutscher Architekten hat sich zur freiwilligen Hilfeleistung bei der Durchführung der Massnahmen gegen die bauliche Verunstaltung von Stadt und Land in Preussen (Gesetz vom 15. Juli 1907) den Behörden zur Verfügung gestellt.

Konkurrenzen.

Architektonische Gestaltung der Hochbauten am neuen Bahnhofplatz in St. Gallen. (Bd. L, S. 246 und 333; Bd. LI, S. 181). Wie uns die Direktion der Eidgen. Bauten mitteilt, wird das Preisgericht zur Beurteilung der eingegangenen Arbeiten am Montag den 13. d. M. zu seinen Beratungen zusammentreten. Die öffentliche Ausstellung sämtlicher eingegangener Entwürfe soll nach dem Spruch der Jury im kleinen Saal des Schützengartens in St. Gallen stattfinden.

¹⁾ Vergleiche unsere Darstellung des von Kreis erbauten «Sächsischen Hauses» auf der dritten deutschen Kunstgewerbe-Ausstellung in Dresden 1906 Bd. XLVIII, S. 224 ff.