

Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 25

PDF erstellt am: **21.09.2024**

### **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.

Zahl die internationalen Ausstellungen betreffender Einzelfragen besprochen und die Statuten der «*Fédération internationale des Comités permanents d'Expositions*» festgestellt. Als Zweck dieser *Fédération*, der auch die »Schweizerische Zentralstelle für das Ausstellungswesen« beigetreten ist, wird angegeben: Begünstigung internationaler Ausstellungen, die eine ernsthafte Organisation aufweisen; Vereinheitlichung der Auszeichnungen; zentrale Auskunftsstelle für das Ausstellungswesen; Bekämpfung des Schwindels, der mit und an Ausstellungen getrieben wird; alles durch das Mittel eines permanenten Bureaus mit Sitz in Brüssel und periodischer Konferenzen.

**Durchschlag des Haverstingtunnels.** Einer der längsten Tunnel der durch den norwegischen Staat in Regie ausgeführten Bahn Christiania-Bergen, der 2304 m lange Haverstingtunnel im Zuge der noch im Bau begriffenen Teilstrecke Gulsoik-Roa, ist dieser Tage durchgeschlagen worden. Interessant ist dabei, dass auf beiden Seiten der ausschliesslich mit Handbohrung und grösstenteils in hartem Gneis erzielte Tagesfortschritt 2 m im vollen Profil von 25 m<sup>2</sup> erreichte. Die Bohrarbeit begann, wie der Ztg. d. V. D. E. berichtet wird, auf der Westseite Ende Juni 1903, auf der Ostseite vier Monate später. Von besondern, den Vortrieb störenden Erscheinungen, wird auf der Westseite eine 20 m lange Strecke mit losem Gestein, das kräftigen Einbau erforderte, ferner ein plötzlicher Wassereintritt erwähnt. Dieser Teil der grossen Ueberlandbahn soll Ende 1909 betriebsbereit sein.

**Strassenbahn Trogen-Heiden-Walzenhausen.** Die elektrische Strassenbahn St. Gallen-Speicher-Trogen bewirbt sich um die Konzession zur Verlängerung ihrer Bahn von Trogen nach Walzenhausen mit einer Abzweigung von Kaien nach Rehetobel. Die nach den Normalien der bestehenden Bahn auszuführenden neuen meterspurigen Linien erhielten eine Länge von 22 km, wovon 13,6 km auf der Strasse; die Maximalsteigung ist zu 67 ‰ bemessen. Die Höhenkoten betragen in Trogen 918,5 m, Goldachbrücke 840 m, Rehetobel 958 m, Heiden 794 m, Wolfhalden 720,2 m und Walzenhausen 680 m. Die Gesamtkosten sind zu 2 900 000 Fr. veranschlagt, wovon auf Unterbau, Oberbau und Hochbau 1 400 000 Fr. entfallen.

**Dauerfahrt einer Lokomotive.** Mit einer Vierzylinder-Atlantico-Lokomotive (Nr. 901) mit neuem Tender von 31 m<sup>3</sup> Wasserinhalt, gebaut von der Hannoverschen Maschinenbau A.-G. vorm. G. Egestorff, ist auf der Strecke Hannover-Berlin-Zool. von 254,1 km Länge der Schnellzug D 21 am 26. November d. J. zum ersten Male ohne Anhalt oder Wassergängung in 3<sup>18</sup> Std. geführt worden. Dabei betrug der Wasservorrat bei Ankunft in Berlin-Schles. Bhf. (263,1 km) noch etwa 9 m<sup>3</sup>, sodass der Wasserverbrauch etwa 22 m<sup>3</sup> erreichte. Das Zugsge wicht betrug, nach Mitteilung von Geh. Baurat *Schäfer*, auf dessen Antrag der Wasserinhalt des Tenders von 21 m<sup>3</sup> auf 31 m<sup>3</sup> erhöht worden war, in der Ztg. d. V. D. E. bei 38 Wagenachsen 343 t.

**Der Rauch- und Staubgehalt der Luft in Chicago** ist Gegenstand einer quantitativen Untersuchung des Gesundheitsamtes der Vereinigten Staaten gewesen. Durch regelmässige Wägung der Ablagerungen aus der Luft in Glasgefässen, die in verschiedenen Höhen über Boden aufgestellt waren, fand man, dass im Zeitraum eines Jahres auf 1 m<sup>2</sup> Fläche in der Höhe von 90 m sich aus der Luft 830 g und in etwa 10 m Höhe sogar 1480 g Staub und Russ absetzten.

**Der Hafen von Valparaiso** soll nach den Plänen der chil. Staatsingenieure durch den Bau eines 1000 m langen Wellenbrechers und durch Schaffung von 2000 m Anlegequais, durch Vergrösserung der Docks, Strassenanlagen und maschinellen Einrichtungen erweitert werden. Die Ausführung der gesamten Arbeiten hat die französische Baugesellschaft Batignolles, Fould & Co. um die Summe von rund 100 Mill. Franken übernommen.

**Die Nobelpreise für 1908** sind wie folgt zuerkannt worden: Der Preis für Chemie an Prof. *Ernest Rutherford* in Manchester, den Forscher im Gebiete der Radioaktivität; für Physik an *Gabriel Lippmann*, Prof. der Allgem. Physik an der Sorbonne, Erfinder des Kapillarelektromotors und der Interferenzmethode zur Herstellung farbiger Photographien usw.; für Medizin an Prof. *Elias Metschnikow* in Paris und Prof. *Paul Ehrlich* in Frankfurt a. M.; für Literatur an Prof. *Rudolf Eucken* in Jena.

**Neuer Riesenbau in New-York.** Nach den Plänen von Architekt *Hassitt* ist am Broadway ein Bau in Ausführung begriffen, der zwar über Strassen-Niveau nur 38 Stockwerke dafür aber noch deren sechs unter dem Strassenplanum erhalten soll. Diese sechs Kellergeschosse sind so reichlich beleuchtet und kräftig ventiliert, dass das Wohnen darin in hygienischer Beziehung gegen die Obbergeschosse nicht zurückstehen wird.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER.

Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

## Vereinsnachrichten.

### Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

An die Mitglieder des

Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins!

Die Verlagsfirma Hofer & Cie. in Zürich, welche seinerzeit das Prachtwerk über «Das Bauernhaus in der Schweiz» herstellte, besitzt noch eine grössere Anzahl Exemplare, die sie den Mitgliedern des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins zum Preise von Fr. 20. — abzugeben sich bereit erklärt. (Der Ladenpreis beträgt für das Publikum Fr. 60. —).

Wir empfehlen die Abnahme des Werkes, das sich als Festgeschenk besonders eignen würde, aufs beste und ersuchen, sich direkt an die Verlagsfirma zu wenden.

Mit Hochschätzung und kollegialischem Grusse

Namens des Zentralkomitees des

Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins,

Der Aktuar: *H. Peter*.

### Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

#### Protokoll der 3. Sitzung des Wintersemesters 1907/08

vom 2. Dezember 1908 auf der Schmidstube.

Vorsitzender: Herr Prof. C. Zwicky. Anwesend: 70 Mitglieder und Gäste.

Herr Ingenieur C. Jegher, als Rechnungsrevisor, referiert über die Jahresrechnung 1907/1908.

Den Einnahmen von . . . . .	Fr. 2 596,24
stehen Ausgaben von . . . . .	Fr. 1 214,05
gegenüber; es ergibt sich ein Vorschlag von . . . . .	Fr. 1 382,19
Der Saldo der letzten Jahresrechnung beträgt . . . . .	Fr. 2 773,31
sodass sich ein neuer Saldo-Vortrag ergibt von zusammen	Fr. 4 155,50
Der Baufond beträgt . . . . .	Fr. 6 105,65

Das Vereinsvermögen beläuft sich somit auf . . . Fr. 10 261,15  
Die Rechnung wird unter Verdankung an den Quästor und die Rechnungsrevisoren abgenommen.

Der Jahresbeitrag wird für 1909 wie bisher auf 10 Fr. festgesetzt.  
Für die «*Aufnahmen des Bürgerhauses*» wird auch für 1909 ein Beitrag von 400 Fr. bewilligt.

Zur Prüfung der vom Zentralkomitee ausgearbeiteten und den Sektionen vorgelegten Entwürfe für Dienst- und Honorar-Verträge wurde vom Vorstand eine Kommission gewählt, bestehend aus den Herren Architekten Pfeghard, Oberländer und Ulrich, sowie Direktor E. Huter und Oberingenieur Lüchinger.

Als Delegierter des Vereins an den internationalen Gesundheitskongress, der im kommenden Sommer in Zürich stattfinden soll, ist vom Vorstand Herr Ingenieur H. Peter, Direktor des städtischen Wasserwerks bestimmt worden.

Zur Aufnahme in den Verein hat sich angemeldet Herr Ing. *Laqui*. Als Mitglieder werden in den Verein aufgenommen die Herren Ingenieure P. Ulrich, R. Hanauer, Ph. Röder, M. Kanner und die Architekten E. Wipf, K. Knell und A. Hässig.

Die mit 1. Januar 1909 in Kraft tretenden *Wettbewerbs-Bestimmungen* des schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins werden an die Interessenten verteilt.

Hierauf folgen die Vorträge der Herren Stadtgenieur *V. Wenner* und Strasseninspektor *A. Schläpfer* über den *internationalen Strassenkongress* in Paris. — Der erste internationale Strassenkongress wurde auf Initiative der französischen Regierung vom 11. bis 17. Oktober d. J. in Paris abgehalten. Einladungen zu demselben ergingen an alle Regierungen der zivilisierten Staaten, an Handels- und Verkehrsanstalten. Es waren am Kongress 29 Staaten mit rund 2500 Delegierten vertreten. Als offizieller Vertreter der Schweiz war Herr Oberbauinspektor v. Morlot aus Bern anwesend, von der Stadt Zürich die Herren Stadtgenieur Wenner und Strasseninspektor Schläpfer. — Mit dem Kongress war eine internationale Ausstellung über Strassenwesen verbunden. — Die dem Kongress vorgelegten Fragen waren in zwei Sektionen eingeteilt und zwar:

I. Bau und Unterhalt der Strassen; II. Verkehr und Betrieb.

Bezüglich der Kongressbeschlüsse wird auf eine spezielle Veröffentlichung in der «Schweizerischen Bauzeitung» verwiesen.

Der erste Vortragende, Herr *Wenner*, fügt dem Bericht über die Verhandlungen der I. Sektion einige Mitteilungen bei über die mit dem Kongress verbundenen sehr interessanten Exkursionen in Paris selbst und in dessen Umgebung. Es handelte sich der Hauptsache nach um die Besichtigung verschiedener Strassen mit Oberflächenteuerung und Innenteuerung, worüber umfangreiche Versuche gemacht worden sind. Bezüglich Staub

bekämpfung und verminderte Unterhaltungskosten sind mit diesen Versuchen vorzügliche Resultate erzielt worden.

Zum Schlusse der interessanten und für den Strasseningenieur sehr lehrreichen Mitteilungen des Referenten erwähnt derselbe noch den Besuch der im Bau begriffenen Untergrundbahn der Stadt Paris. Diese Linie kreuzt zwei Mal die Seine und die gesamte Anlage ist als ein ausserordentlich interessantes Objekt zu bezeichnen.

Im Anschluss an die Mitteilungen des Herrn Stadtgenieur Wenner berichtet Herr Strasseninspektor *Schlöpfer* über die Diskussion und Schlussfolgerungen hinsichtlich der Fragen der II. Sektion betreffend: Verkehr, Betrieb und Verkehrsmittel. Hierbei handelte es sich hauptsächlich um den Automobilverkehr, wobei das Gewicht, die Geschwindigkeit und die Bereifung der Fahrzeuge von grosser Bedeutung sind.

An Hand von zahlreichen Plänen, Abbildungen und Katalogen erläutert der Vortragende eine Anzahl Maschinen neuern Systems, welche anlässlich der Ausstellung vorgeführt wurden.

Interessant ist die Beschreibung der speziell für die Stadt Paris vorhandenen Werke zur Herstellung von Asphalt und der Holzpflasterklötze. Bemerkenswert ist ferner eine Tabelle, die für verschiedene Belagsarten nach einer bestimmten Zeit deren Wirtschaftlichkeit beleuchtet.

Im Anschluss an die sehr umfangreichen technischen Berichte, macht der Redner noch einige Mitteilungen über die ebenfalls anlässlich des Kongresses veranstaltete Exkursion nach Nizza. Als Organisator dieser sozusagen festlichen Veranstaltung ist ein Schweizer, Herr Dr. Guglielminetti von Brieg, ein Hauptförderer des Kongresses, zu nennen. Derselbe ist seit Jahren mit dem Studium der Bekämpfung des Strassenstaubes beschäftigt; er ist der Gründer und zugleich Sekretär der «Liga zur Bekämpfung des Strassenstaubes». Herrn Dr. Guglielminetti ist es auch mit grosser Ausdauer gelungen, in der Teerung der Strassen ein Bekämpfungsmittel gegen den Staub zu finden, was bei dem zunehmenden Autoverkehr an der Riviera für jene Gegend geradezu zur Existenzfrage wurde.

Zum Schlusse der interessanten Mitteilungen macht der Vortragende noch einige erläuternde Bemerkungen zu einem Artikel in der «N. Z. Z.» vom 2. Dezember 1908. «Automobilstaub und Teeren der Strassen.» Es ist für die Haltbarkeit der Oberflächenteerung nicht die Grösse des Verkehrs massgebend, sondern die Eisenbandagen der Lastwagen, sowie die Hufe der Pferde, welche auf die Oberfläche zerstörend einwirken.

Für Zürich speziell sind die klimatischen Verhältnisse, sowie das, aus Flusskies und Hartschotter bestehende Beschotterungsmaterial zwei Hauptfaktoren, welche die Haltbarkeit der Oberflächenteerung der Strassen sehr ungünstig beeinflussen. Zur Teerung eignet sich ein mit kalkhaltigem Schottermaterial erstellter Strassenkörper am besten.

An der Diskussion beteiligen sich die Herren Ingenieur Weissenbach, Stadtgenieur Dick von St. Gallen, Kantonsingenieur Schmid, Direktor Huber und Strassenmeister Aeberle. Herr Kantonsingenieur Schmid glaubt, die Fuhrwerke sollten sich mehr den vorhandenen Strassenformationen anpassen. Er macht darauf aufmerksam, dass für die Tramwagen, die doch in Geleisen laufen, 25 km als Maximalgeschwindigkeit vorgeschrieben ist, während Autos mit 30 km und mehr Geschwindigkeit fahren. Herr Direktor Huber rügt verschiedene Uebelstände im Strassenverkehr, namentlich die grosse Unordnung, mit der sich der Fussgänger- und Fuhrwerkverkehr abwickelt.

Schluss der Sitzung 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr.

Der Aktuar: H. W.

## Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Die jedes Jahr wiederkehrende «Sitzung mit Damen» fand Freitag den 4. Dezember unter dem Vorsitz des Herrn Architekt Joos statt. Anwesend waren 38 Mitglieder und Damen. Das Vortragsthema lautete: «Wandlung im Schwabenland» und wurde von Herrn Architekt B. Padel in vorzüglicher Weise durchgeführt. An Hand des eigenen, äusserst prägnanten und reichhaltigen Skizzenmaterials sowohl als der eigenen vorzüglichen photographischen Aufnahmen, die mittelst Projektionen vorgeführt wurden, verstand es der Vortragende, der Versammlung ein freundliches Bild dieser malerischen Nester des Schwabenlandes zu geben, wo mit so einfachen Mitteln eine reizende architektonische Wirkung erreicht wurde, weil die Regeln des Städtebaues, wie sie von Camillo Sitte zuerst wieder zu Ehren gezogen wurden, den Erbauern so zu sagen schon im Blute lagen. Die reizenden Strassenbiegungen, die wirkungsvollen Strassenabschlüsse, diese heimeligen Giebel und grossen Dächer, diese malerischen Erker und Türme von Besigheim, Hirsau, Weil der Stadt, Strümpfelbach und nicht zuletzt von Rothenburg an der Tauber muss man gesehen haben, wenn man unsere moderne Villenarchitektur, die besonders auf die malerische Gesamtgruppierung ausgeht, recht verstehen will. Auch der verschiedenen und auch ganz verschieden gearteten Klöster des Schwabenlandes wie Maulbronn und Comburg mit ihrer prächtigen romanischen und gotischen Architektur wurde gedacht. An den Vortrag schloss sich eine rege Diskussion über die Frage, ob in heutiger Zeit, da die städtische Bevölkerung das Leben in freier Natur viel mehr verlangt als in früheren Zeiten, wo aus militärischen Gründen die Städte geschlossen sein mussten, der architektonische Abschluss der Strassen noch am Platze sei. Während von der einen Seite dem Ausblick in die Landschaft das Wort geredet wurde, betonte man auf der andern Seite die grossen Vorteile, welche der Abschluss des Strassenbildes durch Häuser, Türme oder andere wirkungsvolle Bauwerke im Gefolge habe. Ferner wurde betont, dass wir auch in Bern dazu kommen sollten, dass die Bebauungspläne für die neuen Stadtquartiere nicht nur vom finanziellen und praktischen Standpunkt des tiefbaukundigen Ingenieurs behandelt werden, sondern dass dabei mindestens gleich wichtig die Mitarbeit der Architekten sei, welche schon in der Anlage der Plätze und Strassenzüge das unerlässliche Fundament für ein erfreuliches späteres Stadtbild legen können, in dem, wie in den schwäbischen Nestern, auch mit bescheidenen Mitteln und geringem Aufwand von architektonischem Detail etwas allseitig befriedigendes erreicht werden kann.

W.

## Gesellschaft ehemaliger Studierender der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

### Stellenvermittlung.

On cherche pour l'Italie, un ingénieur ayant au moins 2 ou 3 ans de pratique dans une fabrique de machines ou de travaux de constructions en fer, et capable de faire le calcul graphique d'une toiture, d'un petit pont etc. Préférable serait qu'il soit du Royaume d'Italie, du Tessin ou, si d'un autre canton, qu'il ait déjà habité l'Italie. (1585)

On cherche un jeune ingénieur-mécanicien diplômé, de nationalité française ou de la Suisse française, comme collaborateur dans de grands ateliers de réparation et entretien de compteurs d'eau en France. (1586)

Auskunft erteilt:

Das Bureau der G. e. P.

Rämistrasse 28, Zürich I.

## Submissions-Anzeiger.

Termin	Auskunftstelle	Ort	Gegenstand
21. Dez.	Leuenberger & Kuhn, Architekten	Spiez (Bern)	Schreiner-, Glaser-, Maler- und Schlosserarbeiten, sowie Beschlägelieferung, Bodenbeläge und sanitäre Installationen für den Schulhaus-Neubau in Spiez.
22. >	E. Meybohm, Architekt	Zürich, Englischviertel	Sämtliche Arbeiten zum Bau des Pfarrhauses an der Carmenstrasse.
24. >	Adolf Gaudy, Architekt	Rapperswil (St. Gallen)	Schreiner- und Schlosserarbeiten sowie Beschlägelieferung zum Schulhaus-Neubau in Kempraten bei Rapperswil.
24. >	Katasterbureau	Winterthur	Verschiedene Kanalisationsarbeiten in Oberwinterthur.
24. >	C. Hess, z. Feldmühle	Wattwil (St. Gallen)	Bau der Strasse Hochtobel-Reitenberg. Länge 1800 m.
27. >	J. Fischer, Baureferent	Herblingen (Schaffh.)	Sämtliche Arbeiten und Lieferungen zur Anlage einer Wasserversorgung in Herblingen.
27. >	A. Hodler, Architekt	Bern	Zimmer-, Spengler- und Dachdeckerarbeiten sowie Lieferung der T-Eisen zum Bau des Hygienischen Institutes in Bern.
30. >	Kasernenverwaltung	Chur	Erstellung des eisernen Zaunes, etwa 150 m, längs der Salvatorstrasse.
31. >	Oberingenieur der S. B. B., Kreis II	Basel, Leimenstrasse 12	Lieferung und Aufstellung des Eisenwerks einer Drehscheibe von 20 m Durchmesser und 135 t Tragkraft für den Bahnhof Delsberg.
31. >	E. Zürcher, Architekt	Heiden (Appenzell)	Erd- und Maurerarbeiten für den Schulhaus- und Turnhalle-Neubau in Wald.
4. Januar	Oberingenieur der S. B. B., Kreis IV	St. Gallen	Lieferung und Montierung der Eisenkonstruktion für ein neues Perrondach auf der Station Frauenfeld.
5. >	A. Rimli, Architekt	Frauenfeld	Innerer Ausbau des Schulhauses Langdorf-Frauenfeld.
11. >	Kantonales Hochbauamt	Zürich, untere Zäune 2	Erstellung von zwei Zentralheizungen für die Abteilungen A, B, E und F in der Irrenheilanstalt Burghölzli, Zürich.