

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 57/58 (1911)  
**Heft:** 18

## 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:** 22.02.2026

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

**Rechnerische Bestimmung und Auswertung der Elastizitätseellipse in ihrer Anwendung auf die Bogenträger.** Von Dr. techn. *Fritz Postuvanschitz*, Baurat im k. k. Handelsministerium, Privat- und Honorar-dozent an der k. k. Hochschule für Bodenkultur in Wien. Mit 72 Textfiguren und drei Tafeln. Leipzig 1910, Verlag von Wihl. Engelmann. Preis geh. 5 M.

**Leitfaden der Gestaltungslehre** nebst Gestaltungselementen für den Unterricht in den beiden untern Klassen der Baugewerkschulen. Bearbeitet von *Baldauf* und *Hecker*, Architekten und Baugewerkschuloberlehrer. Mit 34 Tafeln und 154 Abbildungen im Text. Leipzig 1911, Verlag von H. A. Ludwig Degener. Preis geh. M. 2,40.

**Durch eine Kette versteifte Träger mit aufgehobenem Horizontalzug.** Von Dozent Dr. techn. *Alfred Hawranek*, Brünn. Mit 26 Abbildungen im Text. Sonderabdruck aus „Der Eisenbau“ I. Jahrgang, 8. und 9. Heft. Leipzig 1910, Verlag von Wihl. Engelmann. Preis geh. M. 1,20.

**Die Aufgaben der Elektrizitätsgesetzgebung.** Mit dem Entwurf eines allgemeinen Elektrizitätsgesetzes. Von Professor Dr. *Arnold Krasny*, k. k. Ministerialrat. Wien 1910, Manzsche k. und k. Hof-, Verlags- und Universitäts-Buchhandlung. Preis geh. 4 Kr., geb. Kr. 5,50.

**Die thermodynamischen Grundlagen der Wärmekraft- und Kältemaschinen.** Von *M. Röttinger*, dipl. Ing. in Mannheim. Mit 73 Figuren. (Sammlung Göschen.) Leipzig 1910, Verlag G. J. Göschen. Preis geb. 80 Pfg.

**Die Eisenbetonpraxis.** Ein Leitfaden für Techniker und Architekten. Von *E. Nicolas*, Ing. Mit 301 Abbildungen. Band XVIII aus *A. Hartlebens Mechanisch-Technische Bibliothek*. Wien und Leipzig, Verlag von A. Hartleben. Preis geh. 8 M., geb. M. 9,50.

**Poussée des Terres.** Deuxième Partie. Théorie des Terres cohérentes, applications — Tables numériques. Par *Jean Résal*, inspecteur général, Professeur à l'école des ponts et chaussées. Paris, Librairie polytechnique Ch. Béranger, éditeur. Preis br. 15 Fr.

**Das neue eidg. Postgesetz.** In Kraft vom 1. Januar 1911 an. Kurze Darstellung aller wesentlichen Neuerungen. Von einem Beamten der Oberpostdirektion. Zürich 1910, Verlag Art. Institut Orell Füssli. Preis geh. 30 Cts.

**Ueber den Kraftlinienverlauf im Luftraum und in den Zähnen von Dynamoankern.** Von Dr. techn. *Karl Hoerner*. Mit vier Textfiguren, vier Zahlentafeln und drei Kurventafeln. Berlin 1910, Verlag von Julius Springer. Preis geh. M. 1,20.

**Der Edisonakkumulator.** Seine technischen und wirtschaftlichen Vorteile gegenüber der Bleizelle. Von *Meno Kammerhoff*, Berlin-Pankow. Mit 94 Abbildungen und 20 Tabellen. Berlin 1910, Verlag von Julius Springer. Preis geh. 4 M., geb. 5 M.

**Thermodynamische Behandlung einiger Eigenschaften des Wassers und des Wasserdampfes.** Von Dr. *Herbert Levy*. Berlin 1910, Verlag von Julius Springer. Preis geh. 80 Pfg.

**Kalender für Architekten 1911.** Herausgegeben von Reg.-Baumeister *Alb. Heintz*. Mit 187 Abbildungen im Texte. Berlin C, Druck und Verlag von W. & S. Loewenthal. Preis geb. M. 1,50.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER.  
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

## Vereinsnachrichten.

### Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

#### Protokoll der XI. Sitzung im Wintersemester 1910/1911.

Mittwoch den 26. April 1911 auf der Schmiedstube.

Vorsitzender: Architekt *O. Pflughard*.

150 Mitglieder und Gäste haben der Einladung zur Entgegennahme des Berichtes der Eisenbahnkommission über die Umbauprojekte der linksufrigen Zürichseebahn Folge geleistet. Architekt *Otto Pflughard* als Vorsitzender der Eisenbahnkommission referierte über das Ergebnis ihrer Arbeit. Hierüber, wie auch über den Verlauf der Diskussion wird anschliessend ans Protokoll berichtet.

Architekt *Witschi* in Zürich hat sich als Mitglied für den Verein angemeldet.

Vom Uebertritt des Ingenieur *A. Härry* aus der Sektion Bern in die Sektion Zürich wird Vormerk genommen.

Ihren Austritt haben angezeigt: Architekt *E. Schinz*, Zürich und Ingenieur *Jul. Schümperli*, Frauenfeld.

Schluss der Sitzung nach 11 Uhr. Der Aktuar: *H. W.*

## REFERAT.

Da das Referat des Kommissions-Präsidenten, Architekt *O. Pflughard*, sich in seinen wesentlichen Teilen mit dem vorstehend (Seite 247 bis 252) abgedruckten Kommissions-Bericht deckt, sei bezüglich seiner Ausführungen darauf verwiesen. Beizufügen ist noch, dass der Referent besondere Anerkennung seiner grossen Verdienste um die wichtige Frage gezollt hat Herrn Oberingenieur Dr. *R. Moser*, der von Anbeginn an dem Gegenstand seine stete Aufmerksamkeit und Sorge zuwandte. Sodann seien von den Kommissions-Mitgliedern besonders genannt die Herren Oberingenieur *J. Lüchinger* als Verfasser der Projekte IX und X, die Ingenieure *R. Müller* und *H. Peter* für Projekt I, ferner die Ingenieure *K. E. Hilgard* und *Hugo Studer*, die ebenfalls an den Entwürfen mitgearbeitet.

An Plänen waren im Saale ausgestellt ein grosser Uebersichtsplan 1:5000 mit vergleichsweiser, verschiedenfarbiger Eintragung der zur Diskussion gestellten Projekte VIII (Vertragsprojekt Tiefbauamt und Schweizerische Bundesbahnen), IX und X Kommissions-Projekte Grütlistrasse mit bzw. ohne Eilgut und Sihltalbahn, sowie Kommissions-Projekt I (neu) auf altem Tracé und Tunnel unter dem Belvoirpark. Ferner die Längenprofile 1:2000/1:200 und Lagepläne 1:1000, sowie einige Querschnitte zu IX, X und I, ferner Uebersichtspläne 1:1000 für den Vergleich der Bodenfläche, die von den verschiedenen Entwürfen in Anspruch genommen werden. Nach Schluss des Referates war eine Pause eingeschaltet zur Besichtigung der Pläne.

In der Diskussion ergriff zunächst das Wort Stadttingenieur *Wenner*. Die Arbeiten der Kommission seien das Werk weniger Wochen, die Bau- und Expropriationskosten seien nur geschätzt, der Kommission stand das grundlegende Material nicht zur Verfügung, es handle sich also nur um generelle Studien. Durch die Nichteinführung der Sihltalbahn in die Station Enge werde der Bebauungsplan im Sihlhölzli verdorben. In Projekt I müssen die Strassen gehoben werden, da die Bahn „nur halb eingeschnitten, also eine halbe Hochbahn“ sei!<sup>1)</sup> Wegen der nicht gründlichen Arbeit beantragt er Verwerfung der Resolution.

Ing. *H. Peter*, Wasserwerks-Direktor, kommt auf die Sondierungs-Arbeiten im Stationsgebiet Enge zu sprechen; wenn alle Untersuchungen der Behörden so gründlich gemacht worden seien, wie jene drei Probeschächte, dann verdienen ihre Arbeiten das Attribut „gründlich“ nicht. So seien z. B. zur Untersuchung der Tragfähigkeit des Untergrundes in den Sohlen jener Schächte bloss einige Pfähle eingeschlagen worden. Drei Einwände haben die S. B. B. hauptsächlich gegen Projekt I erhoben: 1. Die Schwierigkeiten der Bauausführung während des Betriebes; diese fallen nach dem vorliegenden Projekt I dahin, werden von den S. B. B. auch nicht mehr geltend gemacht. 2. Die Grundwassergefahr; diese ist nach den bisherigen Untersuchungen und den Erfahrungen beim Bau der 6 m tiefen Kanalisation in der Alfred Escherstrasse weit überschätzt worden. 3. Nichttragfähiger Baugrund, Aufquellen der Seekreide in der Umgebung der Fundamente. Nun wird aber die Seekreide im oberen Teil der Station gar nicht erreicht, im untern Teil kann der Gefahr verhältnismässig leicht begegnet werden. Uebrigens ist hierfür im „Unvorhergesehenen“ des Voranschlages eine Million Fr. eingestellt. Es sind natürlich noch systematische Sondierungen auszuführen, etwa ein 50 m langer Schlitz auf die nötige Tiefe, und sollten diese Untersuchungen auch 20000 Fr. kosten, so fallen diese, angesichts der Millionen, die mit Projekt I gespart werden können, gar nicht in Betracht.

Oberingenieur *Lüchinger*: Wir vergleichen von den Baukosten nur Aushub und Mauerwerk, sowie die Tunnelbaukosten. Gestützt auf eigene praktische Erfahrung haben verschiedene Kommissionsmitglieder unabhängig voneinander die Vergleichsposten berechnet, die Ergebnisse differieren kaum 10%. Für die Kirche Enge bedeute der Tunnel von IX oder X gar keine Gefahr.

Ing. *Tobler*, Adjunkt des Stadttingenieurs: Auf Baukosten von insgesamt 20 Millionen machen die 10%, von denen Lüchinger gesprochen, eben 2 Millionen aus, das seien keine kleinen Differenzen mehr (grosse Unruhe). In der Gegend der Grütlistrasse sei sehr viel Grundwasser, auch dort werden genaue Sondierungen nötig werden. Die Verhältnisse eines Kanalisationsgrabens seien für den

<sup>1)</sup> Note der Seestrasse beim jetzigen Bahnübergang 412,9, nach Projekt I an der Stelle der Unterfahung 413,1. Der Referent.

Bahneinschnitt nicht massgebend; dort im engen Graben kostet der  $m^3$  Aushub 13 Fr., für die Aushubmenge des breiten Bahneinschnitts nach Projekt I gäbe das sehr hohe Beträge (Unruhe). Die Ulmberg-tunnel-Verlegung gegen Westen sei eine anzuerkennende Verbesserung. Die Stationslage IX sei von VIII nicht sehr verschieden, jene von IX halte er für einen Vandalismus und ihre Maskierung durch Pflanzungen vor der Kirchenterrasse sei nur ein Mittelchen, das Unschöne zu verdecken. Der Verein selbst habe ja 1901 die Stationslage Grütlistrasse endgültig aufgegeben (Widerspruch).<sup>1)</sup> Die Einführung der Sihltalbahn in die Station Enge von Norden her (Projekt IX) dürfte eher teuer werden als bei VIII; die Kosten-Schätzungen der Kommission seien unmassgeblich, die neuen Projekte dürften eher mehr kosten als das städtische Projekt VIII.

Oberingenieur *Lüchinger*: Die Differenzen von 10% beziehen sich doch nur auf die bereits genannten Kubaturen, der Betrag macht etwa 40000 Fr. aus, also in der Tat nicht sehr viel. Die bei IX und X beanstandete Stations-Entwässerung ist analog behandelt wie bei VIII.

Ing. *Weissenbach* verzichtet auf das Wort.

Ing. *Hilgard* tritt dem Vorwurf entgegen, die Kommission habe zu rasch und daher oberflächlich gearbeitet. Mehrere ihrer Mitglieder haben die Frage schon vor 13 Jahren studiert und seither verfolgt. Bezüglich des Tempo sei allerdings zu beachten, dass die von der ersten Vereins-Kommission in wenigen Minuten gefasste Idee der Verlegung und Hebung des Sihlbettes zum Zweck der Unterfahung nahezu fünf Jahre gebraucht habe, bis sie von den Behörden ebenfalls als richtig erkannt wurde. Die Arbeiten des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins sind es, die ganz wesentlich die Ansichten geklärt, und heute werden vom Tiefbauamt und den S. B. B. wichtige Grundlagen anerkannt, die damals von denselben Stellen als unausführbar bezeichnet worden waren.

Ingenieur *Schreck*, Direktor der Sihltalbahn, findet, diese Bahn werde ihrer Bedeutung entsprechend zu stiefmütterlich behandelt; hatte sie doch 1910 einen jährlichen Verkehr von 718840 Reisenden, 194459 Güter-Tonnen und zwischen Giesshübel und Wiedikon einen Wagenverkehr von insgesamt 27600 Wagen zu bewältigen, weshalb ihr Anschluss mit Spitzkehre in Enge unannehmbar sei. Auch der Anschluss in Tieflage nach Wiedikon biete schlechte Richtungs- und Gefällsverhältnisse. Er glaubt, die Aufhebung des Eilgutes in Station Enge sei konzessionswidrig; Projekt VIII biete doch in gewissen Beziehungen Vorteile. Er schliesst sich dem Votum Peters an und wünscht nochmalige gründliche Prüfung aller Projekte. In diesem Sinne beantragt er einen Zusatz zu der vorgeschlagenen Resolution. (Beifall.)

<sup>1)</sup> Ja, aber nur im Vergleich mit der Tiefbahn auf altem Tracé! (Projekt I) Vergl. Kommissionsbericht in Bd. XXXVII. S. 135. Redaktion.

Nachdem niemand mehr das Wort verlangt, wird die Diskussion geschlossen. Der Vorsitzende dankt besonders Direktor *Schreck* für seine Ausführungen, macht aber darauf aufmerksam, dass mit Aufhebung des Eilguts in Enge sich auch Stadtrat und Regierung von Zürich schon grundsätzlich einverstanden erklärt haben; auch dürfte es wohl möglich sein, einen betriebstechnisch befriedigenden Anschluss der Sihltalbahn in Wiedikon zu finden. Dass für die Kirche Enge ein Bahnhof nach Projekt X jedenfalls vorteilhafter ist als eine Ueberbauung des Hanges mit Miethäusern, selbst nach der berühmten „offenen“ Bauweise, zeigt schon ein Blick von der Kirchenterrasse. Wenn auch die Kostenschätzungen der Kommission nicht so eingehend gemacht werden konnten wie die Berechnungen des Tiefbauamts, so ist doch eine Irrung um drei Millionen ausgeschlossen. Die Station an der Bederstrasse ist je und je vom Ingenieur- und Architekten-Verein abgelehnt worden. Noch 1908 habe das Tiefbauamt die Projekte Beder- und Grütlistrasse für ungefähr gleichwertig erklärt; erst die Kostenberechnung der S. B. B. hat seine jetzige Stellungnahme bewirkt. Schliesslich empfiehlt er die im Sinne von Direktor *Schreck* ergänzte Resolution warm zur Annahme.

Diese wird auch im bereits mitgeteilten Wortlaut von den Vereinsmitgliedern mit 67 gegen 9 Stimmen angenommen; die letztern fielen auf eine von Stadtgenieur *Wenner* vorgeschlagene Gegen-resolution, nach der das Vertragsprojekt VIII „als den allgemeinen Interessen von Stadt und Bahn am besten entsprechend“ zur Ausführung hätte empfohlen werden sollen. C. J.

### Gesellschaft ehemaliger Studierender

der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

#### Stellenvermittlung.

*Gesucht* ein *Architekt* als Bauführer eines sehr umfangreichen Geschäftshausneubaus in der französischen Schweiz. Er muss sehr zuverlässig sein und Erfahrung in der Bauleitung und in der Berechnung von Eisenbetonkonstruktionen haben. Vollständige Beherrschung der deutschen u. der französischen Sprache unerlässlich. (1685)

*Gesucht* ein *Betriebsingenieur* zur Ueberwachung der Kesselanlagen (1500  $m^2$  Heizfläche), Dampfmaschinen und übrigen Fabrikationsmaschinen für eine Zellulosefabrik in Rumänien. Kontrakt für 2 bis 3 Jahre mindestens. (1693)

*Gesucht* ein *Ingenieur-Techniker*, der im Heizungsfach und in sanitären Anlagen bewandert ist. (1694)

*Gesucht* ein junger *Ingenieur* für Bureau- und Bauarbeiten beim Bau der Nordrampe der Lötschbergbahn. (1695)

*Gesucht* zu sofortigem Eintritt ein junger *Statiker*, Polytechniker, der in der Berechnung der Konstruktionen in armiertem Beton bewandert ist, für eine grössere Brückenbaute. (1696)

Auskunft erteilt:

Das Bureau der G. e. P.  
Rämistrasse 28, Zürich I.

## Submissions-Anzeiger.

Termin	Auskunftsstelle	Ort	Gegenstand
8. Mai	Gemeinderatskanzlei	Illnau (Zürich)	Bauarbeiten für die Kanalisation im Dorfe Ottikon.
8. "	Stadtbauamt	Chur	Erstellung sowie Kanalisation zweier neuen Strassen in der untern Quader, Erstellung eines Kanalisationsstranges von der Loestrasse nach der Kreuzgasse und der Masanserstrasse.
8. "	Eduard Brauchli, Arch.	Weinfelden (Thurg.)	Alle Arbeiten zum Bau eines Mosterei-Gebäudes in Märwil.
10. "	Baubureau d. Postgeb.	Lugano	Erstellung der Leitungen für die elektrische Beleuchtungsanlage im Postneubau.
10. "	Hochbaubureau I	Basel	Elektrische Beleuchtungs-Einrichtung zum neuen Pavillon der Heil- und Pflegeanstalt Friedmatt.
10. "	Schneider & Sidler, Arch.	Baden (Aargau)	Schlosserarbeiten, Parkettböden und Terrazzoböden zum Schulhaus-Neubau in Unter-Siggenthal.
10. "	Schneider & Sidler, Arch.	Baden (Aargau)	Maurerarbeiten und Granitlieferung zum Schulhausneubau in Othmarsingen.
10. "	Hrch. Kläusli-Schmid	Hochfelden (Zürich)	Neubau eines Feuerwehrgerätelokales mit Schlachthausanbau.
10. "	J. Meier-Abegg	Rüschlikon (Zürich)	Aeusserer Renovation der Kirche in Rüschlikon.
12. "	Dorer & Fuchsli, Arch.	Baden (Aargau)	Schreinerarbeiten zum Spital-Neubau in Baden.
12. "	Pfister, Bautechniker	Rorbas (Zürich)	Erstellung eines Laden- und Wohnungs-Anbaues der Konsumgenossenschaft Glattfelden.
13. "	Oberingenieur der S. B. B.	Zürich	Schreiner-, Glaser-, Parkett- und Malerarbeiten zu den Zollbureaux und Niederlagsräumen im ehemaligen Lagerhaus im Hauptbahnhof Zürich.
14. "	Joh. Schmid	Aarau	Sämtliche Arbeiten und Lieferungen für die Erstellung der Wasserversorgungsanlage der Ortschaft Husen-Lengnau.
15. "	Gemeindebauamt	Straubenzell, St. Gall.	Lieferung und Verlegung der Wasserleitung Breitfeld-Bruggen.
15. "	Gemeinderatskanzlei	Elgg (Zürich)	Bau der Verbindungsstrasse 2. Klasse von Heurüti nach Hofstetten.
15. "	Eduard Brauchli, Arch.	Weinfelden (Thurg.)	Sämtliche Bauarbeiten zu einem Wohnhause in Märstetten.
15. "	Kantonsingenieur	St. Gallen	Arbeiten für die Staatsstrassen-Korrektion in Rheineck.
15. "	U. Akeret, Architekt	Weinfelden (Thurg.)	Maurer-, Zimmermanns-, Decker-, Spengler- und Malerarbeiten zur Schulhaus-Renovation in Zihlschlacht.
27. "	Bahning. III der S. B. B.	Solothurn	Vergrösserung des Aufnahmegebäudes und Erstellung eines Nebengebäudes auf der Station Derendingen der S. B. B.