

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 59/60 (1912)  
**Heft:** 8

## 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:** 18.02.2026

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

## Städtische Entlastungs-Strassen.

Der Vorschlag, den wir unsren Lesern auf den Seiten 80 und 81 dieses Bandes dargelegt haben und der dahin zielte, den Verkehr von dem durch den Tramverkehr übermäßig belasteten Paradeplatz abzulenken, indem man den vor Zeiten bestandenen Strassenzug vom äussern Bleicherweg nach der Bärengasse wieder herstellte, hat vor den massgebenden Behörden der Stadt Zürich keine Gnade gefunden. Der Grosse Stadtrat hat ihn am letzten Samstag auf Antrag seiner Kommission und des Bauvorstands Stadtrat Dr. Klöti abgewiesen.

Weder wir, noch unsere zahlreichen Freunde aus technischen und aus nichttechnischen Kreisen, die alle die Idee lebhaft begrüsst haben, sind dadurch überrascht worden, wissen wir doch, mit welcher Seelenruhe unsere städtischen Behörden sich dem Schalten unserer Quartierplan-Gewaltigen unterzuordnen lieben.

Wir haben die Genugtuung festzustellen, dass unser Vorschlag als so natürlich und einfach erkannt wurde, dass die drei den bürgerlichen Teil unserer Einwohnerschaft vertretenden zürcherischen Tageszeitungen sich ohne weiteres anerboten haben, ihn je ihrem Leserkreis empfehlend vorzulegen, und dass auch die Redaktion des „Volksrechts“ seine Richtigkeit durchaus anerkannte und in Aussicht stellte, sich dafür zu bemühen. Dieses ist allerdings unterblieben; wir wissen nicht, ob aus dem Grunde, weil die bürgerlichen Zeitungen so einmütig dafür eintraten, oder aus Rücksicht für den Genossen Bauvorstand Dr. Klöti, der persönlich zwar auch für unsern Vorschlag eingenommen, schliesslich aber erklärte, sich dem Ausspruch der „Kommission und aller Instanzen, die den Vorschlag sorgfältig und wohlwollend geprüft“ und abgelehnt haben, zu fügen<sup>1)</sup>.

Wenn es auch keinen Zweck hat, auf den Wert der vorgeschlagenen Änderung nochmals zurückzukommen, möchten wir immerhin unsre Leser, die sich für solche wichtigen Probleme des praktischen Städtebaues interessieren, einladen, nochmals die Seiten 80 und 81 aufzuschlagen, um zu beurteilen, wie weit bei den städtischen „Instanzen“, die die Sache „wohlwollend und gründlich geprüft“ haben, das Verständnis für diesen Teil ihrer Aufgabe gereift sein mag.

Die östliche Verbreiterung der Stockerstrasse zwischen Bleicherweg und Gartenstrasse, die nun beschlossen ist, wird selbstverständlich *keinerlei Entlastung* des innern Bleicherweges und des Paradeplatzes zur Folge haben. Sie bietet nur für den Grundbesitzer den allerdings grossen Vorteil, längs der Stockerstrasse statt 16 m jetzt 20 m hoch, also einen Stock höher bauen, d. h. sein Land dort entsprechend teurer verkaufen zu können. *Die Allgemeinheit* geht dabei *gänzlich leer* aus. Der gleiche, wenn nicht noch ein grösserer Vorteil wäre ihm durch die Diagonal-Verbindung erwachsen, mit der er sich zugleich ein bleibendes Ehrendenkmal bei seinen Mitbürgern errichtet hätte. Jetzt werden sich an der Stockerstrasse längs seinem Grunde fünfstöckige Mietskasernen erheben und an Denkmälern wird sich höchstens in dem kleinen stillen Quartiergässlein in Verlängerung der Alpenstrasse mitten im Treiben des grosstädtischen Verkehrs ein solches für das städtische Quartierplanbureau ergeben, das sich derartige Denkmäler in unserer Stadt ohnehin schon in genügender Zahl gesetzt hat.

Die Sache ist aber zu ernst, um mit einem Scherze abgetan zu sein. Wir haben kürzlich einen ähnlichen Fall erlebt, als es sich darum handelte, die östliche Flucht der Bahnhofstrasse vom Paradeplatz bis zur Peterstrasse (der nach ihrem Durchbruch grosse Bedeutung zukommen wird) um wenige Meter zurückzusetzen. Auch hier wurde kurzsichtiger Weise das Interesse der Allgemeinheit dem vermeintlich bedrohten Interesse des Grundbesitzers hintangesetzt bzw. geopfert. Andere Beispiele könnte sicher jeder der zürcherischen Baubeflissen aus seiner Praxis leicht beibringen und wenn man bedenkt, dass heute noch der vor manchem Jahr gefallene merkwürdige Ausspruch gilt: „Der Bebauungsplan Zürichs wird sich durch das Aneinanderreihen der einzelnen Quartierpläne ergeben“, kann sich jeder, der eine noch so bescheidene Dosis Voraussicht sein eigen nennt, ein Bild davon machen, wie wir die seltene Ge-

legenheit, die sich bei Vereinigung der Stadt Zürich mit den Ausgemeinden geboten hat, benutzt oder — verpasst haben werden!

Die Verantwortung dafür werden spätere Geschlechter mit Recht der zürcherischen Technikerschaft von heute zurechnen. Wenn solche auch in grösserem Masse auf denen lastet, die mit der Leitung des städtischen Bauwesens direkt beauftragt sind, so trifft doch jeden unter uns auch sein Teil. Es sollte deshalb das Gefühl in unsren technischen Kreisen lebhafter als bisher zum Ausdruck kommen, dass es Pflicht ist eines jeden, der mit diesen Verhältnissen in Berührung kommt, dazu beizutragen, dass die Oeffentlichkeit über die Tragweite aller solcher Fragen immer wieder aufgeklärt werde. Nur dadurch kann unsren Kollegen, die dabei in vorderster Linie stehen, der Rücken gestärkt werden, um bei den „Instanzen“, — die nur zu leicht durch mangelndes Verständnis, Bedürfnis, sich Andern gefällig zu erweisen, wenn nicht gar durch direkte persönliche Interessen Einzelner beeinflusst sein können, — das Interesse der *Allgemeinheit* mit Nachdruck und Erfolg zu vertreten.

## Miscellanea.

**Die elektrische Bahn Milano - Varese - Porto-Ceresio**, die im Jahre 1901 in Betrieb gesetzt worden ist, hat im Jahre 1911 eine Reihe bedeutungsvoller Veränderungen erfahren, auf die hiermit kurz hingewiesen werden soll. Die 73 km lange, normalspurige Vollbahn erhält die zu ihrem Betrieb notwendige elektrische Energie aus dem Drehstromkraftwerk Tornavento; in fünf Drehstrom-Gleichstrom-Umformerwerken wird die unmittelbare Energieversorgung mittels Gleichstrom bewerkstelligt. In vier dieser Umformerwerken waren früher Akkumulatorenbatterien mit zusammen 1865 Ampere-stunden bei einer Spannung von 650 Volt installiert, die nunmehr weggekommen sind, indem gleichzeitig anstelle der früheren kleineren Umformer grössere aufgestellt wurden; die insgesamt 14 neuen Umformer von je 1000 kw, 420 Uml/min, 480 Volt und 42 Perioden auf der Drehstromseite und 650 Volt auf der Gleichstromseite, sind durch Brown, Boveri & C° geliefert worden. Auch das Rollmaterial hat eine bemerkenswerte Auffrischung erfahren. Während früher im wesentlichen nur der Personenverkehr mittels 41 Motorwagen elektrisch, der Güterverkehr in der Hauptsache dagegen mittels Dampflokomotiven durchgeführt wurde, sind nun fünf leistungsfähige elektrische Lokomotiven (je 1500 PS Stundenleistung) zu der früheren einzigen Lokomotive (von nur 600 PS Stundenleistung) hinzugekommen, bzw. kürzlich an Brown, Boveri & C° in Auftrag gegeben worden. Die neuen elektrischen Lokomotiven erhalten je zwei hochliegende im Gestell fest gelagerte Motoren, die mittels Parallelkurbelgetrieben die Triebräder des in 1 C 1 Anordnung festgesetzten Lokomotivtyps betätigen. Die Stromzufuhr erfolgt bekanntlich mittels der sogen. dritten Schiene.<sup>1)</sup>

### Monatsausweis über die Arbeiten am Lötschbergtunnel.

Januar 1912.

(Tunnellänge = 14535,45 m)	Nordseite	Südseite	Total
Vollausbruch: Monatsleistung . . . . .	m 116	15	131
dito Länge am 31. Januar . . . . .	m 7555	6858	14413
Mauerung: Monatsleistung . . . . .	m 214	45	259
dito Länge am 31. Januar . . . . .	m 7361	6585	13946
Mittlere Arbeiterzahl im Tag:			
Ausserhalb des Tunnels . . . . .	285	133	418
Im Tunnel . . . . .	523	225	748
Im Ganzen . . . . .	808	358	1166
Am Portal ausfliessende Wassermenge l/Sek.	145	110	

Auf der Nordseite waren die Arbeiten am 1. Januar des Feiertages wegen eingestellt.

Auf der Südseite wurden die Ausbruchs- und Mauerungsarbeiten am 20. Januar eingestellt. Der Rest der auszuführenden Arbeiten wird durch die Belegschaft der Nordseite ausgeführt. Die in Goppenstein noch verbleibenden etwa 100 Mann waren mit der Reinigung der Tunnelsohle und dem Abbruch der Installationsbauten beschäftigt.

**Eidg. Technische Hochschule. Doktorpromotionen.** Die Eidg. Technische Hochschule hat die Würde eines Doktors der technischen Wissenschaften verliehen dem diplomierten Chemiker *Ivan Gubelmann* aus Meilen (Zürich) (Dissertation: Ueber Fluoreszeine und Rhodamine der Naphtalinerreihe), dem diplomierten Chemiker

<sup>1)</sup> Vergleiche Band XXXIX, Seite 244 „Ausdehnung des elektrischen Bahnbetriebes in Italien“.

<sup>1)</sup> Bedauerlicherweise hat es der Bauvorstand übersehen, unsren Plan, den wir ihm und dem Stadtgenieur vor fast acht Monaten übergaben, und der doch die massgebende Grundlage für eine „sorgfältige Prüfung“ bildet, den Akten der Kommission beizulegen, die das betrifft. Traktandum zu Handen des Grossen Stadtrates zu begutachten hatte.

*H. Kaspar Zwicky* aus Mollis (Glarus) (Dissertation: Ueber Perborate und ihre technische Verwendung) und dem diplomierten Maschinen-Ingenieur *Otto Bloch* aus Zürich (Dissertation: Ueber die magnetischen Eigenschaften der Nickel-Kobalt-Legierungen); desgleichen die Würde eines Doktors der Naturwissenschaften dem diplomierten Fachlehrer in Naturwissenschaften *Otto Schüepp* aus Eschlikon (Thurgau) (Dissertation: Beiträge zur Entwicklungsgeschichte der Schmetterlingsblüte), dem Herrn *Paul Southard Fiske* aus Medford, Mass. (U. S. A.) (Dissertation: Durch Katalysatoren bewirkte Asymmetrische Synthese) und dem Herrn *Thomas Blackadder* aus Broughty-Ferry (Schottland) (Dissertation: Die katalytische Zersetzung der Ameisensäure durch Rhodium).

**Internationales Amt für gewerbliches, literarisches und künstlerisches Eigentum.** Die Erwartung, der wir auf Seite 97 dieses Bandes Ausdruck gaben, hat sich nicht bewährt; der Bundesrat hat in seiner Sitzung vom 16. Februar das Rüchtrittsgesuch des Herrn Henri Morel auf den 31. März genehmigt und an seine Stelle Bundesrat *Röbert Comtesse* zum Direktor des Amtes gewählt!

Wir beschränken uns zu diesem Ereignis aus dem „Bund“ vom letzten Sonntag den Schlussatz eines bezüglichen redaktionellen Artikels wiederzugeben; der lautet:

„Der Bundesrat hat sich über die Stimmen der französischen, wie über die der schweizerischen und der deutschen Presse hinweggesetzt. Herr Comtesse *wolte* internationaler Direktor werden. Der Bundesrat hat ihm den Gefallen getan. Kollegialisch, gewiss. Ob aber dem Ansehen und den Interessen des Landes damit gedient ist? Wir befürchten das Gegenteil. Jonas Furrer, Karl Schenk, Victor Ruffy hätten diese Wahl nicht getroffen. Sie hätten sich auch nicht durch ihre Kollegen in einem internationalen Bureau versorgen lassen. Sie hätten den Mut gehabt, einem Kollegen einen solchen Wunsch abzuschlagen. Ihre Nachfolger sind kollegialischer. Jene waren stolzer.“

**Schweizerische Bundesbahnen.** *Kreisdirektion V.* Eine charakteristische Blüte hat die Vakanz in der Kreisdirektion V in dem Kopfe eines Korrespondenten der „Thurg. Ztg.“ gezeigt, der vorschlägt, den Kreis V aufzuheben — da ja Luzern nunmehr der Sitz der „Schweiz. Kranken- und Unfallversicherung“ werde.

Nebenbei übersieht der Korrespondent, dass, wenn die Gotthardbahn auch vom Bunde angekauft ist, dieser doch z. Z. nicht frei darüber verfügen kann. Erst muss der „Gotthardvertrag“ ratifiziert sein. Gegen den haben sich aber so zahlreiche und gewichtige Stimmen erhoben, dass die Bundesversammlung genötigt sein wird, ihn genau zu besehen.

**Elektrischer Hauptbahnbetrieb auf der New Haven-Bahn.** Die „New York-, New Haven and Hartford Rd.“, die zur Zeit die bedeutendste Anwendung der elektrischen Traktion mittels Einphasenwechselstroms auf amerikanischen Hauptbahnen aufzuweisen hat, hat nach Mitteilungen der amerikanischen Fachzeitschriften beschlossen, den elektrischen Betrieb von New York-Stamford (mit 54 km) bis New Haven auszudehnen, womit die Länge der elektrifizierten Strecke auf 120 km anwachsen wird. Wie für die bisherige mit Einphasenstrom betriebene Teilstrecke, soll auch für die Erweiterung eine Fahrdrachspannung von 11000 Volt und eine Periodenzahl von 25 Perioden zur Anwendung kommen.

**Ueber Riffelbildung auf Strassenbahnschienen** ist eine eingehende Studie von *W. W. Beaumont* der „British Association of Engineers“ vorgelegt worden. Nach der in „Stahl und Eisen“ veröffentlichten Besprechung dieser Studie erfolgt die Riffelbildung anlässlich der Zerstörung der Kohäsion des bei der Fortbewegung des Rades durch eine Deformationswelle beanspruchten Schienenmaterials. Zur Vermeidung der Riffelbildung werden die Verminderung der grossen spezifischen Raddrücke, zum Teil durch Anwendung grösserer Räder, ein Herabsetzen der Geschwindigkeiten in den besonders zu Riffelbildung neigenden Strecken und die Verwendung eines härteren Schienenmaterials vorgeschlagen.

**Höhere Töchterschule in Zürich.<sup>1)</sup>** Die Bearbeitung der Ausführungspläne auf Grund des generellen Projektes von Professor Gull sowie die Bauleitung für das an der hohen Promenade zu erstellende neue Schulhaus ist den Architekten *Streiff & Schindler* in Zürich übertragen worden.

**Das Konversationshaus in Baden-Baden**, ein aus dem Beginn des letzten Jahrhunderts stammender Bau von Weinbrenner, soll mit einem Kostenaufwand von rund 2,5 Millionen M. nach den Plänen von Professor *A. Stürzenacker* teilweise umgebaut werden.

<sup>1)</sup> Band LVIII, Seite 357.

**Monte Brè-Bahn.** Von der Drahtseilbahn Cassarate-Suvigliana, Monte Brè bei Lugano ist am 18. Februar 1912 der zweite obere Teil dem Betrieb übergeben worden.

**Campanile di S. Marco.** Der nunmehr fertig erstellte Turm auf dessen Spitze soeben die 3,2 m hohe Figur des goldenen Engels angebracht wird, soll nun endgültig am 25. April eingeweiht werden.

## Konkurrenz.

**Post- und Telegraphengebäude Ennenda** (Band LVIII, Seite 353). Zu diesem Wettbewerb haben sich 17 Teilnehmer mit ihren Entwürfen eingefunden. Das Preisgericht war auf Donnerstag den 22. Februar eingeladen, sodass wir das Endergebnis seiner Beratungen in der nächsten Nummer mitteilen können.

**Plakat für die Schweiz. Landesausstellung Bern 1914** (Band LVII, Seite 337, Band LIX, Seite 40, 55 u. 68 mit Tafeln 19 u. 20 und Seite 97). Die für den Plakatwettbewerb eingereichten Entwürfe werden auch im „Helmhaus“ zu Zürich und zwar vom 23. Februar bis zum 8. März öffentlich ausgestellt.

## Nekrologie.

**† E. Oeri.** Im jugendlichen Alter von nur 35 Jahren ist Ingenieur Eugen Oeri in Bern am 19. Februar nach schwerer Krankheit verschieden.

Oeri stammte aus Basel, wo er am 26. Januar 1877 geboren wurde. Mit dem Reifezeugnis der Basler Oberrealschule bezog er im Herbst 1895 die Eidgen. Technische Hochschule, um an der Ingenieur-Abteilung zu studieren, an der er im März 1899 das Diplom erwarb. Seine Praxis begann er mit Vermessungsarbeiten für die Lötschbergbahn unter Ingenieur X. Imfeld. Von Ende 1899 bis Mitte 1903 arbeitete er in der A.-G. Alb. Buss & C<sup>o</sup>, zuerst beim Bau des Elektrizitätswerks Wangen a. d. Aare und dann als Bauführer einer Sektion an der Erlenbach-Zweisimmenbahn. Im Sommer 1903 beschäftigten ihn Strassenprojektierungen in Basel. Im gleichen Jahre trat er bei den Schweizerischen Bundesbahnen als Bahningenieur im Kreis II mit Sitz in Olten ein, aus welcher Stellung er 1906 in das Schweiz. Eisenbahndepartement übertrat als Kontrollingenieur in St. Gallen. Mit Beginn des laufenden Jahres wurde Oeri zum Stellvertreter des Oberingenieurs der Generaldirektion der S. B. B. ernannt, aber schon am dritten Tage seiner neuen Amtstätigkeit ergriff ihn die heftige Krankheit, die seinem jungen Leben so frühzeitig ein Ziel setzen sollte.

## Literatur.

**Die Leiden eines Rückständigen.** Laienhaftes über neuere Bauweisen. Freiburg i. B. 1911. J. Bielefelds Verlag. Preis geh. 50 Pfg.

Zur Charakteristik mögen zwei Sätze aus der Einleitung dienen: „Wenn sich schon meine Leidensgenossen — deren Zahl nicht leicht zu hoch gegriffen werden kann — durchdrungen vom Bewusstsein ihres Laientums, eingeschüchtert durch eine von Kennerschaft strömende Publizistik, an ein stilles Dulden gewöhnt haben, so ist vielleicht doch manchem unter ihnen nicht unwillkommen, zu sehen, dass auch seine Empfindungen sich mit Lettern und Druckpapier vertragen und er deshalb die Versuchung, sie für erlaubt zu halten, keineswegs ohne weiteres niederzukämpfen braucht.“ — In Form eines Dialoges macht sich hier ein Unenannter in launiger Weise „von innen heraus“ über das heutzutage in den Kunst- und Architekturzeitschriften so beliebte Jonglieren mit Schlagwörtern lustig. Vom Schlagwort sagt er: „Einigermassen elegant geprägt, mit dreistem Wurf hinausgeschleudert, fliegt es triumphierend durch die bereitwillig aufhorchende Welt, terrorisiert Kunstmärkte, Künstlerarbeit und Kunstgenuss und nur sehr ausnahmsweise geschieht's, dass irgendwo eine plumpe Neugier prüft, wie es beim Kontakt mit gesunder Vernunft und gesunder Empfindung klingt: ob nach Silber? ob nach Blech?“ — Eine anspruchlose aber recht unterhaltsame Eisenbahn-Lektüre, in der wir mancher eigenen Empfindung begegnen sind.

**Zeitungskatalog von Rudolf Mosse für 1912.** Wie alljährlich ist auch mit Beginn des laufenden Jahres in immer verbesselter Anordnung R. Mosses Zeitungskatalog erschienen, der bewährte Ratgeber für alle dem Inserenten wissenswerten Angaben. Von besonderem Wert ist der dem Katalog beigelegte „Rudolf Mosse Normal-Zeilenmesser“ der eine sichere und bequeme Handhabe für korrekte Raum- und Kostenberechnung bietet.