

Explosion auf dem Dampfboot "Mont-Blanc" bei Ouchy

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **19/20 (1892)**

Heft 17

PDF erstellt am: **18.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-17458>

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.

INHALT: Vergleichung der Tonhalle-Entwürfe von Professor F. Bluntschli und Arch. Fellner & Helmer. II. (Schluss.) — Explosion auf dem Dampfboot „Mont-Blanc“ bei Ouchy. — Miscellanea: Neues Post- und Telegraphen-Gebäude in Zürich. Direction der eidg. Bauten.

Schweizerischer Bundesrath. — Nekrologie: † Gustav von Wex. — Vereinsnachrichten: Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein, Section IV-Waldstätte. Gesellschaft ehemaliger Studirender der eidg. polytechnischen Schule in Zürich. Stellenvermittlung.

Vergleichung der Tonhalle-Entwürfe von Prof. F. Bluntschli und Arch. Fellner & Helmer.

Von Arch. *Gustav Gull.*

II. (Schluss.)

Die überbaute Fläche beträgt im Project Fellner & Helmer = 3157 m² und im Project Bluntschli = 3049 m². Der Hauptunterschied liegt also in den Höhendimensionen.

So ist die Höhe des Hauptgebäudes excl. Saalaufbau:

im Project Bluntschli	= 14,60 m	} von Niveau 410,70 aus gemessen.
„ „ Fellner & Helmer	= 15,90 m.	
Die Höhe des Saalaufbaues:		
im Project Bluntschli	= 17,60 m	
„ „ Fellner & Helmer	= 19,90 m.	
Die Höhe des Pavillons:		
im Project Bluntschli	= 14,60 m	
„ „ Fellner & Helmer	= 14,60 m.	

Im Project Fellner & Helmer ist das grosse Garderobenvestibül sammt den anstossenden Communicationsräumen unterkellert und zwar liegt der Kellerboden etwa 1,50 m unter dem Niveau 410,70 m. Wird das Project Fellner & Helmer genau nach Programmvorschrift berechnet und dabei der Kellerboden unter dem Pavillon und unter den nicht unterkellerten Bautheilen auf Strassenniveau angenommen, wie es wird gemacht werden müssen, so ergeben sich folgende Zahlen:

Cubikinhalte des Hauptgebäudes	= 40 128 m ³
„ „ Pavillons etc.	= 11 454 m ³
Total-Cubikinhalte	= 51 582 m ³

also gegenüber den im Bericht angegebenen 41 025 m³ ein Mehrmass von 10 557 m³.

Solchen Zahlen gegenüber wird es gerechtfertigt sein, wenn untersucht wird, ob nicht das Project Bluntschli mit weniger grossen Kosten so umgeändert werden könne, dass es allen Bedürfnissen genügen würde.

Ohne irgendwelche Grundrissänderung lässt sich eine Querschnittanordnung erreichen, wie sie das Project Fellner & Helmer aufweist, sobald die Höhen des Hauptgebäudes so wie dort angenommen werden. Die Garderobenanlage, die Verbindung derselben mit dem grossen Saal, die Verbindung des kleinen Saales mit dem grossen Saal, die Höhenlage der Gallerien liesse sich dann in derselben günstigen Weise wie im Project Fellner & Helmer ausbilden. Die Uebungssäle für die beiden Vereine würden in der verlangten Grösse und mit den gewünschten Nebenräumen im I. und II. Stock des westlichen Flügels über einander und über dem im Erdgeschoss befindlichen Restaurant angeordnet in derselben Grundrissdisposition wie sie im Project Bluntschli für den einen Saal gegeben ist. Der Pavillon und die Küchenräume darunter könnten in der projectirten guten Anordnung belassen werden. Im Aeussern wäre die Erscheinung gegen den Quai ziemlich dieselbe, bloss würde der Saalaufbau 2,30 m und die Seitenflügel des Hauptgebäudes 1,30 m höher als im vorliegenden Project. Diese Umgestaltung hätte eine Vermehrung des Cubikinhaltes um 4 184 m³, bzw. wenn nach Annahme von Prof. Bluntschli der m³ zu 25 Fr. berechnet wird, eine Kostenvermehrung von 104 600 Fr. zur Folge und die Baukosten für die Ausführung der Tonhalle nach einem verbesserten Project Bluntschli, welches allen Ansprüchen genügen dürfte, würden sich demnach auf 1 254 600 Fr. belaufen.

Aus dieser Vergleichung der beiden Projecte ergibt sich mit Gewissheit, dass die Baukostensumme mit 1 150 000 Fr. für die volle Erfüllung der Programmanforderungen um mindestens 100 000 Fr. zu niedrig angesetzt war und dass sich bei Annahme einer genügenden Kostensumme aus

dem Project von Prof. Bluntschli in einfacher Weise ein allen und namentlich auch den ästhetischen Anforderungen entsprechendes Bauproject leichter gewinnen lässt als aus dem Project der Herren Fellner & Helmer.

Möge aus einer gründlichen Erwägung dieser Bemerkungen im Schosse der Generalversammlung der neuen Tonhalle-Gesellschaft eine der beteiligten Kreise würdige Lösung der ganzen Angelegenheit hervorgehen.

Explosion auf dem Dampfboot „Mont-Blanc“ bei Ouchy.

I.

Am 17. dies begannen in Lausanne die Gerichtsverhandlungen über diese den Lesern der „Schweiz. Bauztg.“ (durch die Mittheilungen in Nr. 4 und 6 dieses Bandes) bekannte Explosion, welche den Tod von 26 Personen zur Folge hatte.

Auf der Anklagebank sitzen:

1. Samuel Rochat, geboren am 26. April 1840, Ingenieur, Director der Dampfschiff-Gesellschaft auf dem Genfersee, wohnhaft in Lausanne.
2. Karl Julius Fornerod, geboren am 1. October 1841, Mechaniker genannter Gesellschaft, wohnhaft in Genf.
3. Melchior Lips, geboren am 29. Juni 1825, Maschinenmeister genannter Gesellschaft, wohnhaft in Lausanne.

Alle drei sind angeklagt: durch Unvorsichtigkeit (imprudence), Nachlässigkeit (négligence) oder durch Nichterfüllung der ihrer Stellung entsprechenden Pflichten, die auf dem, den eidg. Postdienst versiehenden Dampfboot „Mont-Blanc“ befindlichen Personen und Waaren einer grossen Gefahr ausgesetzt und die in Folge der Explosion herbeigeführten beträchtlichen Beschädigungen, insbesondere aber den Tod von 26 Personen, verursacht zu haben, Vergehen, auf welche einerseits die Art. 67 b, 68 und 74 des eidgenössischen, andererseits Art. 217 des waadtländischen Strafrechtes Anwendung finden.

Die Anklageschrift lautet wörtlich folgendermassen:

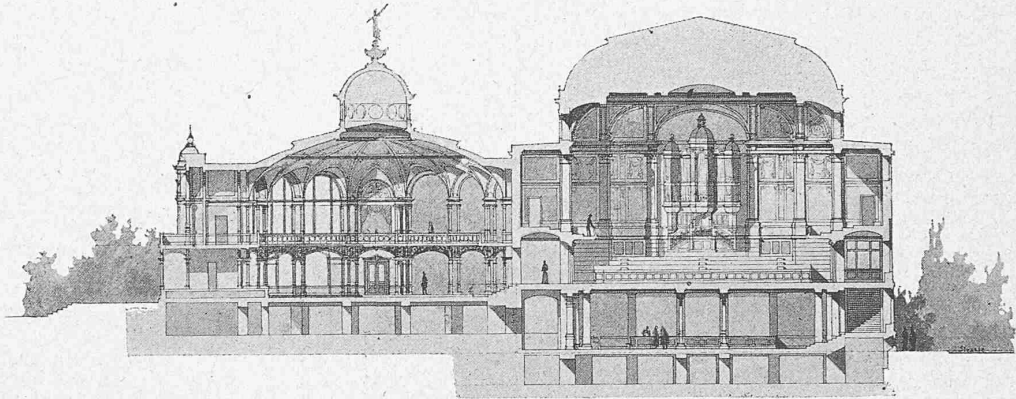
La catastrophe. Le 9 juillet 1892, peu après midi, une terrible nouvelle se répandait dans la ville de Lausanne. Une explosion, disait-on, s'était produite au débarcadère d'Ouchy, à bord du „Mont-Blanc“, et de nombreux passagers étaient tués ou blessés. On ne tarda pas, d'ailleurs, à se convaincre de l'exactitude de ce récit qui courait de bouche en bouche, et bientôt les nombreuses voitures qui conduisaient à l'hôpital cantonal les victimes du sinistre vinrent ajouter à l'émotion générale. Dès le premier moment, la population d'Ouchy avait offert ses secours aux blessés, et les médecins de Lausanne étaient accourus. Tout ce qu'il était possible de faire pour soulager les souffrances de ces malheureux et pour les sauver de la mort fut entrepris. Mais les effets effroyables de l'accident rendirent vains les efforts de la science; et le lendemain matin tous ceux qu'avait atteints l'explosion étaient morts: Vingt-six décès étaient enregistrés. Qu'était-il arrivé? A midi douze minutes, le Mont-Blanc était arrivé à Ouchy. Le débarquement et l'embarquement étaient terminés; le capitaine allait donner le signal du départ, lorsque tout à coup le réservoir du dôme de vapeur fit explosion. Ce réservoir, de forme cylindrique, était placé au-dessus du pont, dans l'axe longitudinal du bateau. Il avait sauté à l'arrière, et le fond qui s'en était détaché avait traversé, comme un immense projectile, le salon de première classe, broyant tout sur son passage, jusqu'au moment où il s'était enfoncé dans le lac. A sa suite un flot énorme de vapeur surchauffée avaient envahi le salon où se trouvaient une trentaine de personnes. Celles que n'avaient pas atteint la «calotte», soit le fond du dôme, furent brûlées par cette vapeur et toutes en moururent. Voyons maintenant quelles ont été les causes de cette effroyable catastrophe et recherchons si quelque faute humaine y a contribué.

L'enquête. Dès la première nouvelle de l'accident, l'office du juge informateur de Lausanne et le juge d'instruction, qui prit aussitôt

la direction de l'enquête, s'étaient rencontrés à Ouchy. De suite aussi il fut procédé à la nomination d'experts en la personne de MM. Grenier, professeur à l'Université, et Michaud, ingénieur-mécanicien à Lausanne. Leur premier désir ayant été d'examiner la calotte arrachée du dôme, il fut procédé à des recherches, et, à 3¹/₂ heures déjà, une équipe de pêcheurs l'amena sur le bord. Pendant que les experts examinaient les diverses questions qui se posaient à eux, le juge, par l'audition du personnel de l'administration de la Compagnie et du bateau, tentait de découvrir quelle avait été l'origine de l'explosion du 9 juillet et cherchait à obtenir de ceux qu'il entendait des renseignements sur ce point; mais, chose triste, chose grave surtout, pendant les premiers jours l'instruction ne put aboutir à aucun résultat, grâce à un ordre, à une recommandation

Dès 1890, des fuites, peu graves d'abord, se manifestèrent dans les chaudières proprement dites. La direction de la Compagnie générale de navigation fut invitée alors à procéder aux réparations nécessaires. Le 24 décembre 1891, l'ingénieur de la Société suisse informait le directeur Rochat que les chaudières du Mont-Blanc, de l'Aigle, du Guillaume-Tell et l'une des chaudières de l'Helvétie, « sont si défectueuses qu'elles n'offrent plus la sécurité nécessaire pour le service, mais qu'elles doivent être réparées à fond ou remplacées par des neuves. » Il exigeait que ces réparations fussent faites à bref délai, immédiatement, sinon le cas devait être délégué au comité de la société. La délégation du comité d'administration de la Compagnie générale de navigation eut connaissance par hasard de ces réclamations. Elle interrogea son directeur qui la

Neue Tonhalle in Zürich. Entwurf von Arch. Fellner & Helmer in Wien.



Querschnitt.

1 : 500.

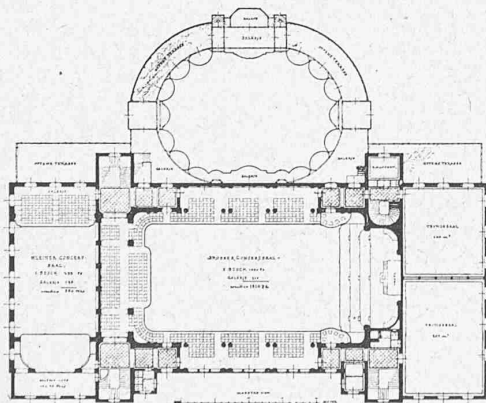
partie d'en haut, de la direction. Tous ceux qui auraient pu mettre le juge sur la trace de la vérité s'ingéniaient à mentir, lui cachaient ce qu'ils savaient et s'efforçaient de persuader au magistrat informateur qu'il s'agissait dans toute cette affaire d'un cas fortuit, d'un accident dont la cause était inexplicable. Toutes ces tentatives furent vaines cependant et l'on connût bientôt, grâce aux mesures énergiques qui furent prises, et les causes de l'explosion et les manœuvres imaginées par certains personnages pour égarer la justice. D'ailleurs l'expertise, qui marchait parallèlement à l'enquête, allait confirmer des dé-

tranquillisa, lui disant que les réparations nécessaires étaient faites. Cependant le remplacement des chaudières du Mont-Blanc fut décidé en principe en automne 1891, et le 8 juin 1892, à la demande d'un de ses membres, que cette question préoccupait, la délégation invita Rochat à présenter des propositions fermes dans le plus bref délai. Remarquons que ces observations n'ont trait, comme les décisions prises par la délégation, qu'aux chaudières proprement dites. Aucune inspection n'avait signalé des défauts au dôme de vapeur. Cependant, il est intéressant de constater que, par suite d'un service qui durait depuis dix-huit ans, les chaudières du Mont-Blanc avaient besoin d'être remplacées. Elles avaient fait leur temps, comme celles d'autres bateaux. Si cela était vrai pour les chaudières, il devait en être ainsi, également, dans une certaine mesure, pour le dôme de vapeur, dont le fonctionnement avait été le même. Dès lors, quelques avaries se produisant dans celui-ci, la prudence la plus grande s'imposait. En outre, la discussion qui s'éleva entre Rochat et l'ingénieur de la Société suisse des propriétaires des chaudières à vapeur, et le ton que Rochat lui donna, montrent déjà combien ce dernier était peu endurant en matière d'observation et de critique. Le fait que la délégation du Conseil d'administration ne connut les critiques de l'ingénieur Strupler que par hasard, parce qu'un de ses membres parcourut une lettre oubliée sur une table, laisse voir l'omnipotence qu'avait acquise Rochat et l'ignorance dans laquelle il laissait les conseils de la compagnie en ce qui concerne le service technique.

Les avaries du dôme. Nous avons dit que les observations de 1890 et 1891 ne portaient que sur les chaudières proprement dites et non sur le dôme de vapeur; cependant, ce dernier, depuis plusieurs années ou peut-être depuis plusieurs mois seulement, s'altérait. L'eau de condensation qui séjournait parfois au fond de ce réservoir y produisait sur le fond du dôme et sur les calottes des corrosions qui n'avaient point échappé à M. Sury, l'inspecteur de la Société suisse; mais il n'y avait pas attaché d'importance; il n'avait pas remarqué en particulier la corrosion la plus grave, celle qui se produisait au point où la partie cylindrique du dôme est reliée à la calotte. C'était elle qui devait amener l'explosion du 9 juillet. Cette avarie alla s'aggravant de jour en jour et, le 7 juillet, elle se présentait sous la forme d'une crevasse dont la longueur est estimée par les experts à 75 cm. Cette crevasse, qui n'était d'abord qu'intérieure, finit le 7 juillet par traverser la tôle et par se manifester extérieurement pendant la marche du bateau. Ce jour-là, le mécanicien Fornerod remarqua un sifflement provenant du réservoir de vapeur. Le soir, il pénétra sous l'enveloppe qui

PERSPECTIVE DE LA NEUE TONHALLE ZÜRICH.

1 STOCK.



Zweiter Stock.

1 : 1000.

couvertes faites par cette dernière et donner à la cause qui nous occupe, un caractère de simplicité et de clarté fort rare en pareille matière. Voyons les résultats auxquels l'information en arrive.

Les causes de l'explosion. Les chaudières du Mont-Blanc, dont le dôme de vapeur fait partie, ont été installées et ont commencé à fonctionner en 1875, au mois de juin. Elles sortent des ateliers de la maison Escher, Wyss et Cie., à Zurich. Jusqu'à ces dernières années, elles ne donnèrent lieu à aucune remarque importante, pas plus de la part des commissions d'inspections cantonales que de celle de l'inspection de la Société suisse des propriétaires de chaudières à vapeur.

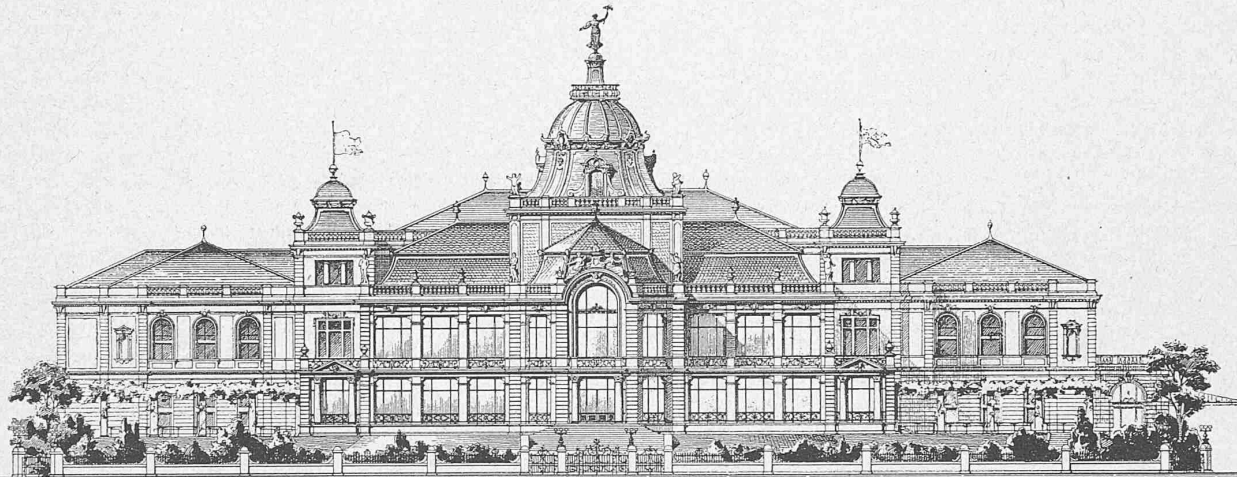
recouvre cette partie des chaudières; mais la chaleur qui s'en dégageait ne lui permit pas des observations suffisamment précises. Le lendemain 8 juillet, à la première heure, il fit enlever l'enveloppe, et c'est alors qu'il vit que le dôme était fendu à son fond de derrière sur une longueur de 15 cm. Son rapport journalier du 7 juillet n'était pas encore expédié au directeur. Il y mentionna ses constatations, manifestant son inquiétude.

« — Je suis un peu inquiet, dit-il; j'ai découvert que le dôme des chaudières est fendu à l'angle du fond arrière sur une longueur d'au

par Fornerod, ordonné par Rochat et Lips et revint à Ouchy avec le Mont-Blanc, dont le dôme fit explosion peu d'heures après ce travail.

Le rôle de M. Rochat. Dès le premier moment, Rochat comprit la gravité que présentaient ces diverses circonstances et la faute qu'il avait commise. Aussi s'efforce-t-il d'en faire disparaître les traces. Interrogé par délégation du conseil d'administration, il feint de croire à un cas fortuit, à une cause inexplicable. Il obtint du mécanicien que celui-ci rédige de nouveaux rapports pour remplacer celui du 7, qui signalait l'avarie, et celui du 8, qui parlait du travail fait par

Neue Tonhalle in Zürich. Entwurf von Professor Friedrich Bluntschli in Zürich.



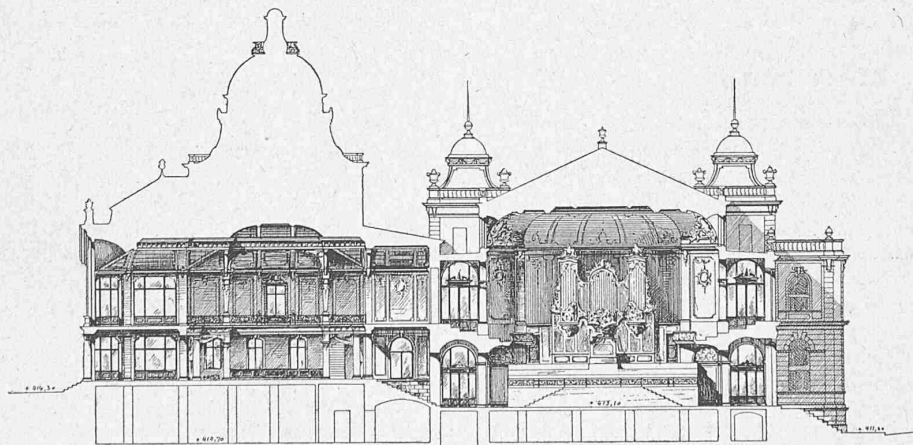
Haupt-Façade.

1 : 500.

moins 15 cm. Ce matin, je suis allé dessous, entre les chaudières, où j'ai pu constater le fait. Il faudrait y mater, mais il ne faudrait pas, si c'est Pinchetti, qu'il aille en faire part au visiteur; ne serait-il pas préférable de prendre pour quelques heures, le matin, un ouvrier de Genève qui en même temps me materait 2 ou 3 pinces.

S'il était possible que M. le directeur puisse venir course 15 jusqu'à Evian?»

Pinchetti. Il fait disparaître les rapports primitifs qui jetaient le plus grand jour sur les causes de la catastrophe, et leur substitue ceux que Fornerod lui procure et dans lesquels il n'est plus question de fente du dôme, ni d'inquiétude, ni du silence à garder envers le visiteur. « Il y a du matage à faire, y lit-on, ne serait-il pas préférable de prendre un ouvrier à Genève, plutôt que de faire descendre un ouvrier du chantier. » En même temps, il fait recommander à Pinchetti par Fornerod



Querschnitt.

1 : 500.

Ce rapport parvint aux employés des bureaux de la compagnie l'après-midi du 8 juillet. Il fut aussitôt mis sous les yeux du directeur Rochat, qui descendit aux chantiers, après du chef mécanicien Lips. Rochat communiqua le rapport de Fornerod à ce dernier et, après en avoir conféré avec lui, donna l'ordre d'expédier le chaudronnier Pinchetti à Genève. MM. Rochat et Lips ne crurent pas devoir se rendre sur le Mont-Blanc, qui passait à Ouchy à 4 h. 45. Là cependant, ils auraient entendu Fornerod, qui désirait d'ailleurs entretenir le directeur de l'avarie qu'il avait signalée. Et le soir même, Pinchetti se rendit à Genève, où le bateau passait la nuit. Il y procéda au matage demandé

de garder le silence. Et le 11 juillet 1892, soit le lundi, Fornerod renouvelle cette recommandation, qui avait déjà été faite à Pinchetti la veille de l'accident, le vendredi 8 juillet. C'est ainsi que Rochat se préparait à paraître devant la justice. Entendu le premier, Fornerod suivit le système qui lui avait été conseillé, peut-être même imposé par son chef. Il n'a rien vu; il ne sait rien; il n'a connu aucune avarie au dôme de vapeur et n'a rien remarqué d'insolite. Puis c'est le tour de Lips de contester aussi que le dôme de vapeur ait fait l'objet d'observations et de réparations précédentes. Si Pinchetti est allé à Genève, c'est ensuite d'ordre téléphonique de la direction et

pour travailler aux chaudières seulement. Mais, sur ces entrefaites, le capitaine du bateau déclarait que Pinchetti, dans la nuit du 8 au 9, avait dû procéder à quelques réparations sur le dôme de vapeur, qui, la veille déjà, faisait entendre un sifflement. Fornerod d'abord fut incarcéré et cette mesure eut pour effet de le faire revenir sur ses premières déclarations. Il dévoila les manœuvres du directeur, ses insinuations, ses recommandations. Il expliqua que Rochat lui avait fait faire d'autres rapports pour remplacer ceux qui parlaient de la fente du dôme. Rochat, entendu, fut incarcéré également. Nous n'insistons pas sur les mensonges dont Rochat usa encore et jusqu'à la fin de l'enquête, pour céler la vérité d'abord, puis pour excuser ses manœuvres. Le juge n'a pu jamais obtenir de lui une réponse franche et précise, et ses auditions sont de véritables modèles de ruse et d'habileté, dont le seul but est de faire retomber sur d'autres une responsabilité qui le charge plus que tout autre. Il est triste de relever une pareille conduite à l'occasion d'un délit par imprudence, qui, par lui-même n'entache en rien l'honneur et la réputation de celui qui en est accusé. Si nous le faisons, c'est parce qu'il importe de constater que les prévenus sont plus dignes de crédit les uns que les autres et qu'il faut chercher la vérité ailleurs que dans les dépositions de Rochat; c'est surtout parce que les manœuvres de ce dernier démontrent déjà, à elles seules, la conscience qu'il avait de l'imprudence et de la négligence qu'il avait commises.

Le rapport des experts. L'expertise, pendant ce temps, arrivait aux mêmes résultats que l'enquête. Dans leur rapport, MM. Grenier et Michaud, déclarent ce qui suit:

1^o La rupture de la calotte du réservoir de vapeur du *Mont-Blanc* doit être attribuée à l'existence de la crevasse et de la fissure.

2^o Cette crevasse et cette fissure sont le résultat de la corrosion de la tôle de la calotte par l'eau de condensation retenue au fond du réservoir de vapeur par le fait de la position des cuissards.

3^o La marche de la corrosion doit avoir été lente et progressive. Il est difficile de s'expliquer que les effets aient totalement échappé à l'attention du personnel compétent ou lui aient paru anodins, s'il les a observés.

4^o La détérioration de la tôle s'est finalement révélée par une fuite qui a éveillé l'attention du personnel et à laquelle on n'a apporté d'autre remède qu'un matage non seulement inefficace, mais nuisible.

5^o Etant donnée la gravité manifeste de l'avarie, les mesures indiquées étaient, au cas particulier, la mise hors service immédiate du bateau et le renouvellement des calottes de la chambre à vapeur.

6^o La nature chimique du métal de la calotte arrachée a facilité l'œuvre de la corrosion; ses propriétés mécaniques ont abrégé la durée de rupture finale et aggravé ainsi le caractère de l'accident.

Miscellanea.

Neues Post- und Telegraphen-Gebäude in Zürich. Im Auftrage des schweizerischen Post- und Eisenbahn-Departementes sandte uns die hiesige Kreispost-Direction am 7. d. nachfolgende Mittheilung, die leider in unseren zwei letzten Nummern nicht mehr Raum finden konnte:

„In der Presse wurde in jüngster Zeit vielfach die Behauptung aufgestellt, der für das neue Post- und Telegraphengebäude in Zürich bestimmte Bauplatz sei zu klein und es werde daher ein den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechendes Gebäude auf diesem Platze nicht erstellt werden können.

Dieser Behauptung gegenüber ist Folgendes zu constatiren:

1. Das neue Postgebäude in Genf, das man allgemein als reichlich bedacht ansieht und das die „Schweizerische Handelszeitung“ vom 27. September 1892 als „wahren Riesenpalast“ bezeichnet, nimmt einen Flächenraum von etwa 2500 m² ein.

Für das neue Postgebäude in Zürich ist ein Bauplatz von beinahe gleichem Flächeninhalt (genau 2475 m²) verfügbar.

Es werden folglich die Diensträume in Zürich ebenso gross gemacht werden können, wie in Genf.

2. Mit Basel, St. Gallen und Luzern verglichen, stellt sich das Project eines neuen Postgebäudes in Zürich laut vorläufigem Programm wie folgt:

	Schalterräume für Post u. Telegraphen:	Büreauräume für den Dienst der verschiedenen Abtheilungen des Hauptpostbureau:	Hof und Dependancen:
Zürich (neu)	240 m ²	1320 m ² (incl. 350 m ² für die Briefträger im I. Stock)	etwa 700 m ²
Basel	105 m ²	1000 m ²	540 m ²
St. Gallen	120 m ²	710 m ²	630 m ²
Luzern	140 m ²	485 m ²	506 m ²

Dabei ist zu bemerken, dass in St. Gallen und Luzern, wo die Räume für die Post stets durchaus genügend gross sind, der ganze (bedeutende) Fahrposttransit durch das Hauptpostbureau besorgt wird und dass auch in Basel ein Theil des Fahrposttransites (etwa 150000 Stück per Jahr) in den oben angegebenen Räumen abgewickelt wird, während in Zürich die Locale des neuen Postgebäudes für den Fahrposttransit in keiner Weise werden in Anspruch genommen werden, da hiefür nach wie vor das Transitbureau an der Beatengasse dient.“

Inzwischen ist auf diese Mittheilung in der Neuen Zürcher-Zeitung eine mit den Initialen E. G. F. (Eduard Gujer-Freuler) gezeichnete Entgegnung erschienen, welche den Nachweis zu bringen sucht, dass, trotz den obigen Angaben, der Platz für das Postgebäude sehr knapp bemessen und dass es daher rätlich sei (so lange es noch möglich ist), von dem anstossenden Land noch einen weitem Streifen zu erwerben. (Bekanntlich ist der Baugrund schon einmal durch einen Zukauf vergrössert worden.) — Der Obgenannte findet namentlich die im Bauprogramm vorgesehene Grundfläche für die Schalterhalle zu niedrig bemessen. Zu der Schalterhalle dürfe nämlich nicht, wie dies in der vergleichenden Tabelle des Postdepartements geschehen sei, das Aufgabebureau für Telegramme mit 90 m² hinzugerechnet werden. Ziehe man diese Fläche von den 240 m² ab, so verbleiben für die Schalterhalle nur 150 m², was für die hiesigen Verhältnisse um so weniger ausreiche, als noch auf einen Raum Bedacht genommen werden sollte, in welchem (ähnlich wie in Luzern) das Publikum kleinere, mit dem Postverkehr zusammenhängende Scripturen vornehmen könne. Bei Postgebäuden sei vor Allem eine relativ grosse Grundfläche nöthig, weil der Hauptverkehr sich im Erdgeschoss abwickeln müsse und ein Verlegen der diesem Verkehr dienenden Räume in obere Stockwerke mit bedeutenden Uebelständen verbunden sei. Endlich beweise die Erfahrung, dass durch die Filialen dem Anwachsen des Verkehrs im Hauptbureau nicht begegnet werden könne, indem daselbst gewisse Abtheilungen des Postverkehrs, namentlich der Personenverkehr, noch auf lange Zeit hinaus centralisirt bleiben müssen.

Soeben erfahren wir, dass das eidg. Departement des Innern (Abtheilung Bauwesen) Herrn Architekt *E. Schmid-Keres* mit der Ausarbeitung des definitiven Entwurfes für das hiesige Post- und Telegraphen-Gebäude beauftragt hat.

Direction der eidg. Bauten. Der Bundesrath hat in seiner gestrigen Sitzung zum Adjuncten des Directors der eidg. Bauten gewählt: Herrn Arch. *Th. Gohl* von Aarberg, früher Cantonsbaumeister in St. Gallen.

Schweizerischer Bundesrath. In der Sitzung vom 18. d. hat der Bundesrath zum Director des neu zu gründenden Centralamtes für den internationalen Transport, mit Amtsantritt auf den 1. Januar 1891 gewählt: Herrn Bundesrath *Numa Droz* von Chaux-de-Fonds.

Nekrologie.

† **Gustav von Wex.** Im Alter von 81 Jahren starb zu Ischl am 26. September Hofrath von Wex, einer der geschätztesten Hydrotechniker Oesterreichs. Unter seiner Leitung wurde die im Jahre 1875 vollendete grosse Donau-Regulirung bei Wien mit dem von ihm gemeinsam mit Engerth entworfenen Sperrschiff, durch welches die höheren Wasserstände der Donau von dem Donaucanal und der Stadt Wien abgehalten werden, ausgeführt. Wex behielt, bis zu seinem im Jahre 1880 erfolgten Rücktritt in den Ruhestand, die Oberleitung der Donau-Regulirung. Neben seinen Abhandlungen über die „Wirkungen der Donau-Regulirung“, die „Ausbildung des neuen Donaustrombettes“, die „Donau als Hauptverkehrsstrasse nach dem Osten“ haben namentlich seine Schrift über „die Wasserabnahme in den Quellen und Strömen bei gleichzeitiger Steigerung der Hochwässer in den Culturländern“, sowie sein grosses, erst vor drei Jahren herausgekommenes Werk über „Hydrodynamik“ in Fachkreisen grosse Beachtung gefunden.

Redaction: A. WALDNER
32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Section IV-Waldstätte.

Nachdem die HH. Ingenieur Keller, Präsident, und Arch. Meili, Quästor, eine Wiederwahl in den Vorstand abgelehnt hatten, wurde in letzter Vereinssitzung der Vorstand der Section IV-Waldstätte wie folgt bestellt: