

Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **29/30 (1897)**

Heft 2

PDF erstellt am: **19.04.2024**

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.

Konkurrenzen.

Völkerschlacht-National-Denkmal Leipzig. Das Resultat des endgültigen Wettbewerbs ist insofern bemerkenswert, als der Verfasser des mit dem ersten Preis (6000 M.) ausgezeichneten Entwurfes, Arch. *Wilh. Kreis* in Charlottenburg, zu den Schülern der dortigen techn. Hochschule gehört. Insgesamt sind 72 Entwürfe eingegangen, unter welchen diejenigen von Arch. *O. Rietz* in Berlin den zweiten (4000 M.), von Arch. *Karl Spaeth* und *Oskar Usbeck* in Berlin den dritten (2500 M.), Prof. *Bruno Schmitz* in Charlottenburg den vierten (1500 M.) und Arch. *Arnold Hartmann* in Berlin den fünften Preis (1000 M.) erhalten haben.

Tribünenbauten auf der Rennbahn der Trabrenn-Gesellschaft in Moskau. Vom Moskauer Architekten-Verein ausgeschriebener internationaler Wettbewerb. Termin: 7./20. März 1897. Von den 15 Mitgliedern des Preisgerichts gehören sechs genannter Gesellschaft, neun dem Moskauer Architekten-Verein an. Bausumme: 350000 Rubel. Preise: 3000, 2000, 1000 Rubel. Die Unterlagen des Wettbewerbs sind vom Architekten-Verein in Moskau erhältlich.

Litteratur.

Weisbach's Ingenieur. Siebente Auflage, Neubearbeitet von Prof. Dr. *F. Reuleaux*, geh. Regierungsrat. Mit 746 eingedruckten Holzschnitten. Braunschweig, Druck und Verlag von Friedrich Vieweg und Sohn 1896. Preis geheftet 10 Mark, gebunden 12 Mark.

Weisbach's Ingenieur! Welcher Techniker kennt nicht dieses nützliche und bequeme Handbuch, das in äusserst gedrängter Form eine Summe der wichtigsten Angaben aus allen dem Bau- und Maschinen-Ingenieur vertrauten Gebieten enthält. Es ist nicht ein blosser Formelschatz, der hier vorgelegt wird, sondern die Anlage des Werkes ist die eines Lehrbuches, das, allerdings in äusserster Kürze und unter Weglassung alles Unwesentlichen, den reichhaltigen Stoff behandelt. Namentlich für die ältere Generation der Techniker war Weisbach's Ingenieur ein fast unentbehrliches Nachschlagebuch. Seit den ersten Auflagen des Werkes sind zahlreiche Hilfsbücher, Taschenbücher, namentlich auch die alljährlich wiederkehrenden Fachkalender entstanden, die demselben Zweck in verschiedenen Formen dienen und trotzdem hat Weisbach aus den oben erwähnten Gründen seine Stellung behauptet.

In der von Prof. Reuleaux bearbeiteten siebenten Auflage hat — wie zu erwarten war — der Abschnitt Maschinenbau die bedeutendste Erweiterung erfahren, indem derselbe der gewaltigen Entwicklung, die das Maschinenwesen durchgemacht hat, entsprechend ausgebildet wurde. Bis auf Unbedeutendes wurde dieser Abschnitt vollkommen umgearbeitet. Sehr wünschbar wäre es gewesen, wenn auch das allerdings sehr kurze Kapitel über Statik der Baukunst, den heute geltenden Ansichten etwas mehr gerecht geworden wäre.

Im Gegensatz zu den zahlreichen Handbüchern, namentlich den Fachkalendern, bei denen ein umfangreicher Annoncenballast mit in den Kauf genommen werden muss, berührt die fast vollständige Freihaltung von Annoncen bei Weisbach's Ingenieur sehr angenehm, so dass das 1058 Seiten umfassende Werk immerhin noch als handlich bezeichnet werden darf.

Rheinhardt's Ingenieurkalender für Strassen- und Wasserbau und Kultur-Ingenieure 1897. Wiesbaden. Verlag von J. F. Bergmann. Der vom kgl. Wasserbau-Inspektor R. Scheck in Breslau neubearbeitete Jahrgang 1897 des genannten Kalenders hat verschiedene Aenderungen seinen Vorgängern gegenüber aufzuweisen. Ausser den laufenden Ergänzungen in den Preisangaben und Mitteilungen für den Wasserbau ist das Kapitel Strassenbau einer vollständigen Umarbeitung durch Prof. Löwe in München unterzogen worden. Die Mitteilungen über den Eisenbahnbau sind auf das Mass des für die Leser notwendigsten beschränkt worden. Der Bau der Hauptbahnen wurde ausgeschieden, während die Mitteilungen über Neben-, Klein- und Strassenbahnen ausführlicher wiedergegeben und ergänzt sind. Zu erwähnen ist auch die dem Kalender beigelegte, in Farbendruck ausgeführte Eisenbahnkarte von Mitteleuropa. Schreib- und Notiz-Kalender, Notizen über den Verkehr mit Post und Telegraph, Mass- und Zeitvergleichung, bilden den sonstigen Inhalt des in handlichem Format vorliegenden Werkchens.

Kalender für Eisenbahn-Techniker, begründet von Edm. Heusinger von Waldegg. Neubearbeitet von A. W. Meyer, kgl. Reg.-Bmstr. bei der Eisenbahn-Direktion in Hannover 1897. — Wiesbaden. Verlag von J. F. Bergmann. Das in manchen Abschnitten — Elektrotechnik, Zahnradbahnen — vervollständigte und vielfach umgearbeitete Material

des vierundzwanzigsten Jahrgangs präsentiert sich in zwei Theilen. Der in Notizmappenform erschienene, gebundene Teil enthält das, was der Techniker hauptsächlich auf dem Bauplatze und der Strecke braucht — Formeln aus der Mathematik, mathematische, technische und physikalische Tafeln, Vermessungswesen, Lohn tafeln und einige Angaben aus allen Zweigen des Bauwesens, nebst einer Eisenbahnkarte von Mitteleuropa in 1:3500000. In dem gehefteten Teile sind technische Abhandlungen, Gesetze, Normen, technische und Personalstatistik veröffentlicht. Der nicht fachwissenschaftliche Inhalt entspricht dem im vorher erwähnten Kalender Gebotenen.

Schweizerischer Bau- und Ingenieur-Kalender. Rechtzeitig mit Jahresschluss ist dieser der schweizerischen Technikerschaft wohlbekannte Kalender erschienen, dessen Einrichtung sich ziemlich gleich geblieben ist, so dass das im Vorjahre darüber Gesagte auch auf die diesjährige Ausgabe Anwendung finden kann. Die Redaktion desselben besorgte, an Stelle des zurückgetretenen Herrn Arch. H. Stadler, Herr Arch. Gremaud.

Redaktion: A. WALDNER

32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.

Vereinsnachrichten.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

Sitzung vom 16. Dezember 1896.

Referat über den Bericht der Kommission für die Bahnhoffrage.

In Verhinderung des Präsidenten der Kommission, Hrn. A. Waldner, referiert für dieselbe Hr. *A. Jegher*. Einleitend erinnert er daran, dass der gedruckte Bericht der Kommission (Bauzeitung, Bd. XXVII, Nr. 18), der den Mitgliedern zugestellt worden ist, wegen einer vom Departement unerwartet schnell einberufenen Konferenz, an der er vorliegen sollte, von der Kommission und dem Vorstande festgestellt und publiziert werden musste, bevor er im Plenum des Vereines mitgeteilt werden konnte, und dass der Schluss der regelmässigen Wintersitzungen eine unmittelbar anschliessende Besprechung des Berichtes unmöglich gemacht habe. Er verwies sodann auf die seither in der Bahnhoffangelegenheit vom Vertreter des Departements geschehenen Schritte (Bauzeitung, Bd. XXVII, Nr. 24) und hebt namentlich hervor, wie das Eisenbahndepartement sowohl in der bundesrätlichen Baubewilligung für die erste Bauperiode, vom 4. Juni 1896, als in einer Konferenz mit den Abgeordneten des Stadtrates am 8. Okt. ganz entschieden daran festgehalten hat, dass mit einziger Ausnahme des neuen Güterbahnhofes und der Hardstrassenüberführung, alle andern im Personenbahnhof provisorisch genehmigten Arbeiten die endgültige Gestaltung der ganzen Bahnhoffanlage und der Zufahrtslinien nach Situation und Höhenlage nicht präjudizieren, und somit noch vollkommen offen gelassen ist, ob das Aufnahmegebäude rechts oder links der Sihl angelegt, ob die linksufrige als Hochbahn oder als Tiefbahn eingeführt werden solle und so weiter.

Als letzte Aeusserung des Stadtrates in der Angelegenheit liege dessen Gutachten über das Ernst'sche Projekt vor, das aus den bekannten Gründen abgelehnt werde.

Auf die Arbeiten der Kommission eintretend, durchgeht der Referent den aus dem schriftlichen Bericht bekannten Verlauf derselben. Er betont namentlich, dass die Kommission es für ihre Aufgabe hielt, *alle* vorliegenden Projekte und die aus ihrem Schosse hervorgegangenen Anregungen vom Standpunkte der Wahrung einer möglichst ungehemmten Entwicklung der Stadt und ihres Verkehrs mit dem Hauptbahnhofe zu prüfen und in ihrem Berichte das Ergebnis dieser Prüfungen mitzuteilen. Sie sei im Verlauf ihrer Arbeiten dazu gelangt, die *Minimalanforderungen* festzustellen, welchen die neue Bahnhoffanlage entsprechen müsse, und es habe darin im Schosse der Kommission Einstimmigkeit geherrscht, so dass die auf Seite 6 des Berichtes formulierten *Minimalanforderungen* als das eigentliche und wesentliche Ergebnis der Kommissionsarbeiten anzusehen seien. Die Prüfung der Möglichkeit, bei jeder der vorliegenden generellen Projekte diesen Minimalanforderungen zu entsprechen, bei welcher Prüfung die hauptsächlichsten Gesichtspunkte erwogen und durch Pläne, Längenprofile und Skizzen beleuchtet worden seien, habe dann zur Aufnahme der auf Seite 14 und 15 des Berichtes (Bd. XXVII, S. 131 der Schweiz. Bauztg.) aufgezählten Schlussfolgerungen geführt. Die Frage, ob der Ingenieur- und Architekten-Verein ein eigenes Projekt ausarbeiten und dem N. O. B.-Projekt, sowie dem Expertengutachten gegenüberstellen solle, wurde von der Kommission nach einlässlicher Beratung verneint. Sie fand, dass solche Projektverfassung wohl Sache der Behörden, aber niemals eines Vereines sein könne, welcher weder die Mittel dazu, noch die Möglichkeit besitze, seinem Projekte die Durchführung zu sichern.

Angesichts der wiederholten gegenteiligen Behauptung legt der Referent besonderen Nachdruck darauf, dass die Kommission durch gründliche Prüfung und durch Vergleich mit in neuester Zeit in Frankreich und Amerika ausgeführten grossen Bahnhofanlagen *einstimmig die Ueberzeugung aussprach*, dass *«die Verlegung des Aufnahmegebäudes auf das linke Sihlufer betriebstechnisch möglich sei, und der Anlage von sogenannten Rückstellgleisen zwischen den Hauptgleisen kein so grosser Wert beigemessen werden könne, dass dieselben ein Hindernis für die Hinüberlegung des Aufnahmegebäudes bilden dürften.»* Im ferner sei die Kommission einstimmig der Ansicht gewesen, der von der N. O. B. im Kreise III projektierte *Rangierdamm für sechs Geleise dürfe unter keinen Umständen erstellt werden*, vielmehr müsse die linksufrige Zürichseebahn von Station Enge zum Hauptbahnhof so gelegt werden, dass die Seestrasse in Enge und *alle Strassen im Kreise III ohne Niveaufkreuzung durchgeführt werden können*. Hierzu sei die Linie *von Enge weg als Tiefbahn einzuführen, was technisch und finanziell möglich* und für Kreis II und III ein unbedingtes Erfordernis sei. Mit einem warmen Appell an die städtische Behörde, so, wie Basel es in seinem Streit mit der Centralbahn gethan hat, die Angelegenheit durch Aufstellung eines eigenen Projektes mit der Entschiedenheit, welche die Grösse der in Frage stehenden städtischen Interessen erheischt, an die Hand zu nehmen, stellte der Berichterstatter namens der Kommission den Antrag: *«Der Zürcherische Ingenieur- und Architekten-Verein möge den Stadtrat ersuchen, unter Hinweis auf den Bericht seiner Kommission vom 1. Mai 1896 von sich aus durch hierzu bestellte Fachleute ein Projekt für den Umbau der Bahnhofanlage ausarbeiten zu lassen mit der Freihaltung des Verkehrs auf beiden Sihlufern und mit Vermeidung des von der Nordostbahn im Kreise III projektierten Rangierdammes.»*

Zum besseren Verständnis des Referates waren sowohl das Projekt der N. O. B. vom Frühjahr 1895, als auch das zur provisorischen Ausführung genehmigte Projekt der I. Bauperiode vom 30. April 1896 und einer Reihe von Mitgliedern der Kommission angefertigte Skizzen und Pläne ausgestellt.

Im Anschluss an das Referat des Herrn Jegher weist Herr Oberingenieur R. Moser sodann die Pläne für das Projekt *eines Hochbahnhofs* an der Stelle des jetzigen Personenbahnhofs vor und erläutert dieselben. Diese Pläne sind im Auftrag des Eisenbahndepartements von der Nordostbahn ausgearbeitet und dann dem Stadtrat zur Vernehmlassung übermittelt worden. Hiernach würde das Aufnahmegebäude in die bestehende Halle eingebaut und die letztere bis an die Sihl verlängert werden. Die Geleisehebung daselbst beträgt 5,62 m oder etwa 40 Treppenstufen. Das Gebäude würde zwei Stockwerke erhalten; ins Erdgeschoss käme an Stelle des jetzigen Ausgangs ein grosses Vestibül, in dessen Mitte der Billetschalter eingebaut wäre, ferner sind vorgesehen Räume für Spedition, Ausgabe und Aufbewahrung des Gepäcks, die Post und verschiedene Bureaux nebst den Aufgangstreppe, dahinter ein Durchgang von der Museumsstrasse bis zum Bahnhofplatz, als Ausgang für die ankommenden Reisenden, in welchem auch die Gepäckausgabe vorgesehen ist, hinter demselben ein grösserer Raum, der nahezu ganz ausgefüllt wird und nur gegen den Bahnhofplatz und die Museumsstrasse zu Magazinen und Läden ausgebaut ist, welche vermietet werden könnten. Zu beiden Seiten der Sihl würden die Strassen unter den Geleisen durchgeführt, rechts die Gessnerallee mit 18 m, links der Sihlquai mit 27 m Breite. Im oberen Geschoss münden die schon erwähnten Aufgangstreppe in einen 13 m breiten Verbindungsgang, von welchem in der Mitte ein direkter Durchgang zum eigentlichen Kopfperron führt, von diesem Verbindungsgang aus können aber auch die sämtlichen Wart- und Restaurations-Säle betreten werden, rechts diejenigen III. Klasse und links diejenigen II. Klasse. Dann folgt der Kopfperron, an welchen sich sieben Zungenperrons, fünf Mittelperrons mit 11 m Geleiseabstand und zwei Seitenperrons mit einem solchen von 9,5 m anschliessen. Dazwischen befinden sich sechs Post- oder Gepäckperrons mit 8 m Geleiseabstand. Die gedeckte Halle für diese Perrons wird 125 m lang, dagegen werden die Perrons bis über die Sihl offen verlängert und erhalten eine Länge von 210 m. Die Mehr-Kosten für diese Bauten, gegenüber dem Projekt vom Febr. 1895, sind auf 4 300 000 Fr. berechnet, wozu 700 000 Fr. für provisorische Anlagen und etwa 3 000 000 Fr. für das Land in Anschlag gebracht werden, welches der Stadt für die beiden Strassenunterführungen abgetreten werden müsste. Die Gesamtmehrkosten des Umbaus werden sich nach Ansicht der Organe der Nordostbahn somit auf etwa acht Millionen Fr. belaufen.

Als Mängel, welche diesem Projekte anhaften, unterscheidet Redner zweierlei: erstens solche, deren Hebung bei entsprechender Aenderung des vorliegenden Projektes möglich sein würde und zweitens solche, die mit der Höherlegung der Geleise verbunden und nicht zu beseitigen sind.

Von erstern werden angeführt: ungenügende Zu- und Abfahrtsplätze, der Mangel an gedeckten Umsteigplätzen, die direkte Ausmündung des Verbindungsganges auf das Trottoir der Museums-Strasse, die schwerfällige Konstruktion mit hohen Lichtschächten, welche mit dem Stehenlassen des alten Hallendaches verbunden ist, die Anordnung der Ausgänge, welche dazu durch die Verbindung der Gepäck-Elevatoren mit den Ausgabetischen gekreuzt werden. Ferner wird die Länge der Halle, welche von 158 auf 125 m reduziert würde, sowie der Perrons mit nur 210 m als eine zu kurze bezeichnet, die Beeinträchtigung des Vestibüls durch den Einbau des grossen Kassagegebäudes, sowie die ganze Architektur als unschön und mehr einer Fabrik ähnlich sehend, gerügt.

Wenn es bei anderer Gestaltung des Projektes gelingt, diese Mängel zu beseitigen, so bliebe das Hochbahnprojekt unter allen Umständen mit grossen Mehrkosten und mit den Unbequemlichkeiten des Treppensteigens belastet, so dass die Ausführung einer solchen Anlage sich nicht empfehlen dürfte, um so weniger, als der einzige Vorteil desselben die Durchführung des Sihlquais auf anderem Wege sich nahezu in gleich guter Weise erzielen liesse.

Herr Stadtbaumeister Geiser konstatiert, dass die Stadtbehörde in dieser schwierigen Frage in verschiedenen Richtungen den Ansichten der Kommission beipflichte und ihre Forderungen unterstütze. Für die städtischen Interessen handelt es sich in erster Linie darum, zu erstreben, dass sich die Verbindungen zwischen den einzelnen Teilen des dritten Kreises günstiger gestalten, als dieses nach dem Projekt der Nordostbahn der Fall wäre. Daneben darf die Idee eines Hochbahnhofs an der jetzigen Stelle nicht ganz ausser Acht gelassen werden. Von der Nordostbahn kann nicht erwartet werden, dass sie ein solches Projekt, dem sie von Grund aus entgegen ist, mit Erfolg durchstudiere, dagegen hat der Sprechende bei einem hiesigen Architekten ein Hochbahnprojekt gesehen, welches die meisten der von Hrn. Moser gerügten Uebelstände nicht zeigt und auch architektonisch von besserer Wirkung ist als das soeben vorgezeigte. Es wäre nun Aufgabe der Stadt, diese Angelegenheit in jeder Richtung gründlich studieren zu lassen.

Im fernern wird vom Sprechenden noch auf die konstitutionelle Seite der Sache aufmerksam gemacht und namentlich darauf hingewiesen, dass ja für alle Ausgaben über einem Betrage von 200 000 Fr. das städtische Referendum anzurufen sei. Wie würde sich nun das Verhältnis gestalten, wenn der Bund ein bestimmtes Projekt annehmen, der Gemeinde dann aber ein namhaftes, finanzielles Opfer zumuten und letztere dasselbe verwerfen würde? Solchen Eventualitäten vorzubeugen sei nur möglich durch eigenes eingehendes Studium der Fragen und Abklärung der einschlägigen Verhältnisse seitens der Stadt.

Herr Oberst Huber macht darauf aufmerksam, dass in Zukunft Niveaufkreuzungen von Eisenbahnen mit Tramways vielleicht gar nicht mehr gestattet werden, so dass der Umbau der bestehenden Strassenbahnen für elektrischen Betrieb wegen der Niveaufübergänge bei der Seestrasse Enge und bei der Badenerstrasse ganz unmöglich gemacht werden könnte. Schon aus diesem Grunde sollte getrachtet werden, das Bahniveau bis zur Station Enge entweder höher oder tiefer zu legen. In andern Ländern, z. B. in Preussen, müssen die Eisenbahnen für ungehemmten Verkehr der Strassen und Tramways sorgen; bei uns können sie diesen Verkehr einfach unmöglich machen. Hier muss unbedingt Abhilfe geschaffen werden.

Mit Bezug auf die von der Kommission beantragte Eingabe an den Stadtrat möchte Herr Professor Ritter und andere Mitglieder den Schlusssatz, dass vornehmlich das Studium einer Verlegung ans linke Sihl-ufer gewünscht werde, fortlassen, wogegen von anderer Seite Wert darauf gelegt wird, dass wenigstens an der Forderung der Freihaltung des Verkehrs zu beiden Seiten der Sihl und der Beseitigung des Rangierdammes unsererseits festgehalten werde. Letzteres wird denn auch einmütig beschlossen und es soll die Eingabe in diesem Sinne nebst einem Begleitschreiben beförderlichst an die Behörde abgehen. (Ist bereits erfolgt: Siehe «Schweiz. Bauzeitung» Bd. XXVIII S. 183).

S. P.

Gesellschaft ehemaliger Studierender

der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Stellenvermittlung.

Für die Ausbeutung einer bestehenden Grube von Porzellanerde in Frankreich und Verbesserung der mechanischen Einrichtungen werden zwei *Betriebsleiter gesucht*, ein kommerzieller und ein technischer. Kenntniss der französischen Sprache unerlässlich. (1077)

Gesucht ein *Ingenieur* mit praktischer Erfahrung in Drainage, Damm- und Flussbauten nach Sumatra. Eintritt sofort. (1078)

Auskunft erteilt

Der Sekretär: H. Paur, Ingenieur, Bahnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich.