

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **57/58 (1911)**

Heft 5

PDF erstellt am: **25.09.2024**

### **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.

### Zur Besetzung der Kreisdirektion V der S. B. B.

Auf der Tagesordnung der für den 10. d. M. anberaumten Sitzung des Verwaltungsrates der S. B. B. steht endlich auch der dem Bundesrat zu machende Vorschlag zur Besetzung der durch Ingenieur Lussers Rücktritt frei gewordenen Stelle in der Kreisdirektion V. Ueber die in Frage kommende Kandidatur scheinen die massgebenden Stellen noch nicht einig geworden zu sein. Wie man hört, soll aber die Tessiner Regierung Alles aufbieten, damit eine ihr genehme Persönlichkeit gewählt werde. Nachdem ihr von den Bundesbehörden zugestanden wurde, sofern sich ein geeigneter Kandidat finde, die Stelle durch einen Tessiner zu besetzen, haben die politischen Umtriebe im Kanton selbst weitere Fortsetzung gefunden; es musste entschieden werden, ob diese Verwaltungsstelle der S. B. B., gleich einer Pfründe des Kantons Tessin, im Sopracenero oder im Sottocenero, in Bellinzona oder Locarno zu vergeben sei! Die Regierung scheint sich jetzt für Locarno entschieden und einen ihr geeignet scheinenden Kandidaten gefunden zu haben. Auch dieser gehört dem technischen Personal der S. B. B. nicht an, sodass dank der *Bundespolitik* und entsprechend den Bedürfnissen der *Tessiner Kirchturmspolitik*, an die leitende Stelle des Baudepartements im Kreise V weder der dazu direkt berufene Oberingenieur, noch einer der beiden im Baudepartement des Kreises V z. Z. tätigen, anerkannt tüchtigen Ingenieure tessinischer Nationalität, sondern auch bei dieser Kandidatur zunächst eine der tessinischen Regierung genehme, aber z. Z. der S. B. B. fernstehende Persönlichkeit treten würde.

Sind sich die leitenden Stellen im Bunde und in den Schweizerischen Bundesbahnen wohl des deprimierenden Eindrucks bewusst, den diese ostentative und rücksichtslose Uebergang des zum Vorrücken in höhere Stellen berechtigten und qualifizierten eigenen Personals der S. B. B. auf dessen Beamtenkörper machen muss?

### Miscellanea.

**Einführung der linksufrigen Zürichseebahn.** Das vom Tiefbauamt Zürich ausgearbeitete Projekt für die Umlegung der linksufrigen Zürichseebahn vom Hauptbahnhof Zürich bis Wollishofen, über das der Stadtrat Zürich sich mit der Generaldirektion der S. B. B. schon im letzten Frühjahr geeinigt hat, ist Ende Dezember v. J. endlich öffentlich aufgelegt worden (siehe Bd. LVI, Seite 362 und 371). Dem Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein ist es in seiner Sitzung vom 1. Februar d. J. durch die Verfasser, die Herren Stadtgenieur *V. Wenner* und dessen Adjunkt Ingenieur *A. Tobler*, vorgelegt worden. Ueber den Verlauf der stark besuchten Sitzung, deren Verhandlungen sich bis Mitternacht hinzogen, wird das Protokoll s. Z. einlässlich berichten. Hier beschränken wir uns auf Mitteilung der Ergebnisse.

Das Projekt selbst werden wir unsern Lesern vorführen können, sobald der auf den 10. d. M. einberufene Verwaltungsrat es, was wohl nach den Anträgen der ständigen Kommission (Bd. LVII, S. 42) keinem Zweifel mehr unterliegt, genehmigt haben wird. Wir können sie aber schon heute darauf verweisen, dass es gegen das von uns in Bd. XLII Nr. 15 vom 10. Oktober 1903 veröffentlichte Projekt des Tiefbauamtes nur in untergeordneten Punkten abweicht.

Nachdem Stadtgenieur *Wenner* eine gedrängte Uebersicht über die Vorgeschichte des Projektes gegeben, erläuterte es Ingenieur *Tobler* eingehend an Hand zahlreicher ausgestellter Pläne unter vielfachen vergleichenden Hinweisen auf ebenfalls ausgestellte Pläne zu einem Projekte mit Bahnhof Enge an der Grütlistrasse.

Nach einer zur Besichtigung der Pläne eingeschalteten Pause setzte die Diskussion ein; a. Oberingenieur Dr. *R. Moser* gab eine zwar weiter ausgreifende, aber gedrängte Darstellung der Entstehung der linksufrigen Bahn überhaupt, worin die Lage der Station Enge am See erklärt wurde, sowie des Umbauprojektes zur Einführung der Bahn in den Hauptbahnhof Zürich. Er erinnerte an die vielen jahrelangen Arbeiten und Bemühungen des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins, der wiederholt Studien vornehmen und Projekte ausarbeiten liess und sich auf Grund derselben mehrfach entschieden und einstimmig gegen die nun von Stadt und S. B. B. angenommene Lösung ausgesprochen hat. Hinsichtlich der von Herrn Tobler gebrachten Vergleiche der einzelnen Projekte bestritt er deren Richtigkeit in vielen wesentlichen Punkten und erklärt die Schilderung der Stellungnahme des städtischen „Baukollegiums“ zu dem Projekte, wie

sie Herr Tobler gegeben hatte, als nicht zutreffend. Er kritisierte das vorliegende endgültige Projekt sehr scharf, das ihm einer Stadt wie Zürich unwürdig erscheint, abgesehen von der Kostensumme, die besonders auch hinsichtlich der vielen, durch Unterfahrung von bebauten Quartieren bzw. Villen bedingten Entschädigungen viel zu niedrig eingestellt sei.

Prof. *Hennings* schloss sich dieser Kritik unumwunden und bestimmt an und bestritt auf das entschiedenste, namentlich auch das, was vom Vortragenden über die Stellungnahme des „Baukollegiums“ gesagt worden war. Auch er hob hervor, dass das vom Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein vorgezogene billigere und bessere Projekt mit Station Enge vor der Kirche an der Grütlistrasse vom Tiefbauamt stiefmütterlich behandelt, bzw. nicht richtig dargestellt worden sei.

Prof. *Hilgard*, der für den Ingenieur-Verein mehrere Projekte ausarbeitete, hat hinsichtlich der Behandlung, die das Projekt mit Station an der Grütlistrasse durch das Tiefbauamt erfahren hat, den gleichen Eindruck wie die Vorredner und schliesst sich der von den Herren Moser und Hennings an dem heute vorliegenden Projekt geübten Kritik an.

Architekt *Pfleghard* bestätigt, dass im städtischen „Baukollegium“ die Vorlage wiederholt von allen nicht im städtischen Bauwesen angestellten Mitgliedern ganz entschieden abgelehnt wurde.

Nach mehrfacher Replik des Vortragenden und der votanten wurde schliesslich ein Antrag von Ingenieur *Weissenbach* auf Zustimmung zum vorliegenden Projekt, da jetzt nichts mehr dagegen zu tun sei, mit sozusagen allen Stimmen gegen jene der Ingenieure und Angestellten der städtischen Bauverwaltung abgelehnt.

Ein Antrag, den Oberingenieur Dr. *Moser* namens der vier noch in der Sektion Zürich weilenden Mitglieder der alten Eisenbahnkommission stellte, dahin zielend, der Verein solle unter Hinweis auf seine wiederholten, einstimmig gefassten Beschlüsse die Vorlage, wie er's in früheren Jahren getan, ablehnen und sich namentlich gegen die vorgeschlagene Gestaltung der Station Enge verhalten, erhielt seinerseits nur eine relativ geringe Anzahl von Stimmen.

Dagegen wurde ein Antrag des Vorstandes mit überwältigendem Mehr angenommen, nach dem der Verein erklärt, dass *gewichtige Bedenken gegen das Projekt die nochmalige Prüfung desselben nötig machen*.

Die Sitzung schloss mit der Wahl einer mit dieser Prüfung zu beauftragenden Kommission von 15 Mitgliedern.

**Pressgas für gewerbliche Zwecke.** Neben dem gewöhnlichen Niederdruck-Steinkohlengas, dessen steigende Verwendung als Brennstoff in industriellen Anlagen hier unlängst gewürdigt worden ist,<sup>1)</sup> gelangt neuerdings sog. Pressgas mehr und mehr zur Anwendung, mit dem höhere Temperaturen, wie mit Niederdruckgas, sowie eine besonders feine Regulierbarkeit und daher eine grosse Wirtschaftlichkeit erzielt werden können. Zur Umwandlung des von den Gasanstalten gelieferten Niederdruckgases in Pressgas dient dann vorzugsweise ein mit automatischer Oelung ausgerüstetes Gas-Rotationsgebläse, das bei Pressung eines Gasquantums von 28 m<sup>3</sup>/std auf den in Pressgasanlagen vorkommenden Normaldruck von 100 mm Quecksilbersäule eine Antriebsenergie von etwa 1 PSstd benötigt. Zur Regelung der Pressgasflammen dienen anstelle der gewöhnlichen Gashähne der Niederdruckanlagen sogen. Präzisionsdüsenregulatoren, deren Bedeutung darin besteht, dass sie das Ausströmen des Pressgases unter vollem Drucke ermöglichen und die Flammenregulierung durch die Einstellung einer feinen Nadel bewirken. Die Pressgasflamme mit ihrer hoch liegenden Temperatur gestattet es nun, vorzügliche Wirkungen sowohl in ihrer Ausbildung als Pressgaslichtquelle, als auch in ihrer Ausbildung als Pressgasheizbrenner zu erzielen. In der letztern Form findet sie vielfach Anwendung in Brennern für Schriftgiessereien und für Metallschmelzereien überhaupt, sodann für Lötarbeiten, Schmiedefeuer, sowie zum Härten von Stahl, zum Umschmelzen von Metallen im Tigel, für Schweissfeuer, für Kochzwecke und zum Plätten. Die gegenwärtige Ausbildung der verschiedenen Pressgasapparate, sowie des zum Betriebe der Anlage erforderlichen Gas-Rotationsgebläses ist kürzlich im „Journal für Gasbeleuchtung und Wasserversorgung“ von Gasinspektor Fr. Messinger, Charlottenburg, einlässlich beschrieben worden, welcher Veröffentlichung Interessenten weitere Einzelheiten entnehmen können.

<sup>1)</sup> Band LVI, Seite 23.

**Schweizerischer Technikerverband.** Eine am 29. Januar d. J. in Zürich tagende Delegiertenversammlung des Technikerverbandes hat auf Antrag des Vorstandes beschlossen, mit dem Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein in Unterhandlungen zu treten behufs Abänderung des *Normal-Dienstvertrages* für Angestellte mit monatlicher Kündigung, den unser Verein in seiner Delegiertenversammlung vom 10. Juli v. J. angenommen hat. (Dessen Wortlaut ist im Vereinsorgan Band LVI, Seite 234 wiedergegeben.)

Es ist bedauerlich, dass der Technikerverband nicht dem seiner Zeit vom Central-Comité des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins wiederholt an ihn gerichteten Ersuchen entsprochen hat, sich zu dem bezüglichen Entwürfe des *Normal-Dienstvertrages* rechtzeitig zu äussern. Es wäre damit Arbeit und, was viel wichtiger ist, eine (übrigens nach unserer Ansicht durchaus unbegründete) Verstimmung erspart worden, die unter diesen Vereinigungen um so sorgfältiger vermieden werden sollte, als sie darauf angewiesen sind, im Interesse der Hebung des gesamten Technikerstandes unseres Landes, immer möglichst Hand in Hand vorzugehen.

**Städtebau-Ausstellung Zürich 1911.** An Vorträgen sind für die nächsten zwei Wochen die folgenden festgesetzt:

Sonntag den 5. Februar, vormittags 11 Uhr:

Dr. *Alb. Baur*, „Vom Städtebau einst und jetzt“ (Lichtbilder).

Sonntag den 12. Februar, vormittags 11 Uhr:

Dr. *Emil Fehr*, „Gesetz und Sitte im Bauwesen“ (Lichtbilder).

Montag den 13. Februar, abends 8 Uhr:

Regierungs-Baumeister *Gustav Langen*, „Dorf und Stadt“, Studien über die Entwicklung menschlicher Siedelungen (Lichtbilder).

Mittwoch den 15. Februar, abends 8 Uhr:

Regierungs-Baumeister *Gustav Langen*, „Der Wettbewerb Gross-Berlin und seine Lehren für andere Städte.“

Die Vorträge finden statt im Vortragssaal des Kunstgewerbemuseums in der Ausstellung, mit Ausnahme des letztgenannten, der in der Sitzung des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins auf der Schmiedestube gehalten wird.

Eröffnung der Ausstellung Sonntag den 5. Februar 1911, morgens 10 Uhr.

**Die neuen Pariser Autobusse**, deren Einführung in grossem Masstabe zufolge der im Jahre 1910 in Kraft getretenen neuen Konzession der „Compagnie des Omnibus“ im Gange ist,<sup>1)</sup> wurden im „Génie civil“ unlängst eingehend beschrieben. Diese Automobil-Omnibusse, von denen sich gegenwärtig 400 Stück in Ausführung befinden, besitzen eine Länge von 7,53 m und einen Radstand von 4,45 m. Von der Anwendung der „Impériale“ ist Umgang genommen und der innere Fassungsraum auf 28 Sitzplätze bemessen worden, die sich auf 12 Sitzplätze erster Klasse und 16 Sitzplätze zweiter Klasse verteilen; dazu kommen noch sechs Stehplätze auf der Plattform, sodass insgesamt 34 Plätze vorhanden sind. Der Antrieb jedes Wagens erfolgt durch einen vierzylindrigen Automotormotor von einer Leistung von 40 PS.

**Die Prüfungskommission für Geometer**, die nach Verordnung über die Grundbuchvermessungen vom 15. Dezember 1910 vorgesehen ist, wurde vom Bundesrat bestellt aus den Herren: *F. Baeschlin*, Professor am eidg. Polytechnikum, *Chenaux*, Professor in Lausanne, *Simon Crausaz*, Ingenieur in Fribourg, *D. Fehr*, Vorsteher des städt. Vermessungsamtes in Zürich, *Fulvio Forni*, Geometer in Locarno, *Dr. M. Grössmann*, Professor am eidg. Polytechnikum, *E. Röthlisberger*, eidg. Vermessungsinspektor in Bern; letzterer ist zum Präsidenten der Kommission ernannt. Als Suppleanten wurden bezeichnet die Herren *M. Ehrensperger*, Chef des Katasterbureaus der S. B. B. in St. Gallen, *M. Leemann*, Kantonsgeometer in Frauenfeld und *J. Mermoud*, dipl. Geometer in L'Isle (Waadt).

**Elektrischer Betrieb auf der Rhätischen Bahn.** Im Anschluss an die im Mai v. J. mitgeteilte Nachricht<sup>2)</sup> über den Beschluss der Einführung des elektrischen Betriebes auf den Engadiner Linien der Rhätischen Bahn kann nunmehr die soeben erfolgte Vergabe von acht Lokomotiven zu je 300 PS und von drei Lokomotiven zu je 600 PS, sowie der Aufträge für die Erstellung der Bahnkontaktleitungen gemeldet werden, die den Firmen Brown, Boveri & C<sup>9</sup>, Elektrische Bahnen Zürich (Maschinenfabrik Oerlikon in Verbindung mit den Siemens-Schuckertwerken) und E.-G. Alioth (in Verbindung mit der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft) übertragen wurden. Das Betriebssystem ist bekanntlich Einphasenstrom von 10000 Volt Fahrdrachtspannung und 15 Perioden Frequenz.

<sup>1)</sup> Band LV, Seite 298. <sup>2)</sup> Band LV, Seite 298.

**Wagenbachbrunnen und Schwanenplatz** in Luzern. Der Entwurf zu einem Wagenbachbrunnen auf dem Schwanenplatz in Luzern, der vom Stadtbaumeister dem Grossen Stadtrate vorgelegt wurde, hat diesen veranlasst, dem Antrage der Brunnenkommission entsprechend, die Ausarbeitung weiterer Projekte zu verlangen. Es wird erwartet, dass die interessante Brunnenanlage zugleich mit der Frage der Platzgestaltung zum Gegenstande eines Wettbewerbes gemacht werde.

**Gewerbeschule bei St. Mangen in St. Gallen.** Der Schulrat der Stadt St. Gallen beantragt der Schulgemeinde den Bau des neuen Gewerbeschulhauses und Verwaltungsgebäudes im Gesamtkostenbetrag von 840000 Fr. nach den Plänen von Architekt *P. Truniger* in Wil auszuführen, dessen Entwurf beim Wettbewerb (Band LVI, Seite 283) mit dem III. Preise ausgezeichnet worden ist.

**Weltausstellung Turin 1911.** Die gesamte überbaute Fläche misst rund 300000 m<sup>2</sup>. Davon hat die Schweiz für ihre Beteiligung (ausschliesslich Maschinen-Industrie) nur 3750 m<sup>2</sup> belegt, während auf Deutschland 28000 m<sup>2</sup>, Frankreich 23000 m<sup>2</sup>, England 20000 m<sup>2</sup>, Vereinigte Staaten 13000 m<sup>2</sup>, Brasilien 9000 m<sup>2</sup>, Belgien 6000 m<sup>2</sup> und Ungarn 5000 m<sup>2</sup> entfallen.

## Konkurrenzen.

**Schweizerische Landesausstellung Bern 1914.** Das Zentralkomitee eröffnet unter den schweizerischen und in der Schweiz niedergelassenen Architekten einen Wettbewerb zur Erlangung von Ideen-Skizzen für die allgemeine Anordnung der Ausstellung. Die Entwürfe sind spätestens am 30. Juni 1911 einzureichen. Das Preisgericht besteht aus den Herren: Reg.-Rat *K. Kônitzer*, Bern, Präsident; Arch. *O. Blom*, Direktor des Gewerbemuseums Bern; *Ed. Boos-Jegher*, Generalsekretär der Zentralstelle für das Ausstellungswesen Zürich; Arch. *E. Davinet*, Bern; Arch. *Franz Fulpius*, Genf; Arch. *Dr. Gustav Gull*, Professor, Zürich; *Dr. E. Locher*, Generaldirektor der Landesausstellung Bern; *O. Sand*, Generaldirektor der S. B. B.; Arch. *E. Vischer*, Basel. Zur Verteilung von Preisen an die besten Entwürfe, deren Anzahl festzusetzen dem Preisgericht überlassen ist, sind diesem 16000 Fr. zur Verfügung gestellt. Die prämierten Entwürfe werden Eigentum des Zentralkomitees der Schweiz. Landesausstellung. Dieses behält sich vor, einen oder mehrere preisgekrönte Verfasser mit der Ausarbeitung der definitiven Pläne zu beauftragen.

Das Bauprogramm enthält eine Reihe der wesentlichsten Gesichtspunkte, auf die bei Ausarbeitung der Wettbewerbsentwürfe zu achten ist. Das Ausstellungsareal auf dem Neu- und Viererfeld nordwestlich der Stadt Bern<sup>1)</sup> umfasst rund 500000 m<sup>2</sup>. Darauf sollen Gebäude erstellt werden für die Gruppen: A. Urproduktion 25500 m<sup>2</sup>; B. Gewerbe, Industrie und Technik 48500 m<sup>2</sup>; C. Handel und Verkehr 1000 m<sup>2</sup>; D. Staatswirtschaft und Volkswohlfahrt 7000 m<sup>2</sup>; E. Wehrwesen 2000 m<sup>2</sup>; F. Kunst und Wissenschaft 4000 m<sup>2</sup>; G. Administration der Ausstellung 12000 m<sup>2</sup>; zusammen 100000 m<sup>2</sup>. Ueber die Kosten der Bauten ist im Programm nichts bestimmtes gesagt; dieselben sollen einfach gehalten und prunkvolle Ausgestaltung, die nur auf äusseren Effekt berechnet ist, möglichst vermieden werden.

Verlangt werden: Ein Lageplan 1:2000; Längsschnitt und für die Orientierung genügende typische Querschnitte durch die Ausstellung 1:1000; eine Vogelperspektive der Gesamtanlage; Grundrisse, Fassaden und Schnitte eines Hauptgebäudes mit Gartenanlage 1:200; ein Erläuterungsbericht mit schematischer Zusammenstellung der überbauten Flächen.

Programme nebst Lageplan 1:2000 sind zu beziehen vom Sekretariat der Schweiz. Landesausstellung, Bubenbergplatz 17, Bern.

## Nekrologie.

† **Fritz Largin.** Am letzten Dienstag starb zu Luzern im Alter von 76 Jahren der unter den schweizerischen Ingenieuren und in industriellen Kreisen bekannte und allgemein beliebte Ingenieur Fritz Largin. Wir werden sein Bild und einen uns von befreundeter Seite zur Verfügung gestellten Nekrolog in der nächsten Nummer bringen.

<sup>1)</sup> Band LV, Seite 313; Band LVI, S. 299.