

Surbtal-Bahn

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe**

Band (Jahr): **29 (1913)**

Heft 44

PDF erstellt am: **05.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-577421>

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.

Nirgends ersetzt der bildnerische Schmuck den Mangel an baukünstlerischer Durchbildung, alles ist bis ins Letzte rein architektonisch gelöst. Das ist ein Hauptvorteil des Hauses und beruht darauf auch bewußt oder unbewußt der harmonische, fast selbstverständliche Eindruck des Bauwerkes, das zwischen malerischer Überladung und der jetzt gerade in Deutschland oft angestrebten Nüchternheit die erfreuliche Mitte hält. Der ganze Bau ist in einem grobkörnigen, gelblichen Muschelkalk ausgeführt, der ebenso vornehm wie gediegen wirkt.

Dem Äußeren mit seiner ruhigen, in keiner Weise aufdringlichen und doch eindrucksvollen Vornehmheit entspricht das Innere. Auch hier konnten die Architekten überall mit dem besten und ausgefeiltesten Material ihren künstlerischen Absichten Ausdruck geben. In der Raumgestaltung mußten sie sich dem gegebenen Platz anpassen; sie errichteten die überaus vorteilhafte Raumnutzung durch die Anlage eines zentralen Lichthofes den sie zu einer prachtvollen Treppenhalle in leicht orientalischem Charakter ausgestalteten. Zu der architektonischen Durchführung kommt aber noch eine geradezu raffinierte farbige Wirkung, die den Eindruck der ganzen Anlage erheblich verstärkt. Einfallendes blaues und gelbes Licht bringt außerordentliche Belebung in die weißen Mauerflächen.

Auch in den Verkaufsräumen des Seidenhauses Grieder hat der Künstlerwille der Architekten geschaltet, und auch sie weisen eine vornehme Einheitlichkeit auf, die selbst durch die vielen gefälligen Willkürlichkeiten nicht ganz verwischt werden kann. Ein ruhiges neutrales Grau läßt alle farbige Seidenpracht voll zur Geltung kommen. Eine reizvolle Wirkung erzielten die Architekten dadurch, daß sie das Untergeschoß unter der achteckigen Treppenhalle zu einem mit den Verkaufslokalitäten verbundenen Ausstellungsraum ausbauten, in dem bei vorteilhaftestem Licht in entzückender Umgebung die Neuheiten am lebendigen Modell gezeigt werden können.

So ist Zürich um ein Geschäftshaus reicher geworden, das nicht nur von der Bedeutung der Großstadt, sondern vor allem auch von einem künstlerischen Geschmack bezeugtes Zeugnis ablegt; man darf sich auf die Vollenendung des anstoßenden entsprechenden Baues freuen, durch den der Eindruck einer einheitlichen geschlossenen Gruppe erst ganz zur Geltung kommen wird.

Am Bau des „Peteschofes“ waren hauptsächlich folgende Baufirmen beteiligt:

Maurerarbeiten: G. Kruß, Baumeister in Zürich 1.

Eisenbetonarbeiten: Vöcher & Co. in Zürich 1.

Schreinerarbeiten: H. Aschbacher in Zürich,

H. Hartung in Zürich 8.

Möbellieferung: J. Keller in Zürich 1, Theodor Hinnen in Zürich 1.

Beleuchtungskörper: Baumann, Kölliker & Co. in Zürich, Schweiz. Bronzwarenfabrik in Turgi.

Aufzüge: Aufzüge- und Räderfabrik Seebach.

Marmor: E. Schneebeli & Co. in Zürich 4, Schmid & Schmidweber in Zürich 8, B. Pfister in Rorschach.

Lino-leum: Meyer-Müller & Co. in Zürich, Schuster & Co. in Zürich 1.

Bildhauerarbeiten: W. Schwerzmann in Zürich, Paul Abry in Zollikon, Otto Rappeler in Zürich und Adolf Meier in Zollikon.

Surbtal-Bahn.

Der Bundesrat genehmigte die Vorlage des Eisenbahndepartements über den Bau der Surbtalbahn.

Die Bestrebungen für den Bau einer Surbtalbahn reichen, wie bekannt, bis in die 60er Jahre des letzten Jahrhunderts zurück. Vor 22 Jahren wurde die erste Konzeption zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft erteilt; die letzte Erneuerung erfolgte 1911 auf 2 Jahre. Im Mai des vergangenen Jahres suchte das Surbtalbahnkomitee um eine weitere Fristerstreckung nach; es handelte sich dabei aber mehr um eine vorsichtige Maßnahme, da das Komitee bereits im Mai 1911 in einer Eingabe das Gesuch gestellt hatte, es sei die Surbtalbahn als Teilstück des Bundesbahnnetzes vom Bunde zu bauen und zu betreiben.

In seiner Botschaft, mit der er den Gesetzentwurf über den Bau einer Surbtalbahn durch die Bundesbahnen begleitet, läßt der Bundesrat zunächst die Begründung des Gesuches durch das Surbtalbahnkomitee folgen. Da die ganze Bahnfrage anlässlich der Behandlung der Subventionierung im Zürcher Großen Stadtrate und im Kantonsrate ebenfalls erörtert worden ist, glauben wir uns gegenüber der bundesrätlichen Botschaft kurz fassen zu können. Wir erinnern daran, daß die Generaldirektion der Bundesbahnen gegen die Übernahme des Baues und Betriebes dieser Bahn Stellung nahm, weil sie auf längere Zeit hinaus mit einem jährlichen Defizit von rund 100 000 Fr. glaubt rechnen zu müssen. Auch die ständige Kommission des Verwaltungsrates der Bundesbahnen kam zu einer ablehnenden Haltung; die Erstellung einer Surbtalbahn könne erst in die zweite Etappe der Verstaatlichung fallen, deren Zeitpunkt aber noch nicht gekommen sei. Ein Gutachten des Ingenieurs Bünzli, das inzwischen über die Berechnungen der Generaldirektion ausgearbeitet worden war, wurde von der letztern nicht als zutreffend anerkannt und sie beharrte denn auf ihrem ablehnenden Antrage an den Verwaltungsrat. Dieser beschloß indessen am 19. März 1913 mit 20 gegen 18 Stimmen, es sollen die Bundesbahnen den Bau und Betrieb einer Surbtalbahn übernehmen, unter der Voraussetzung, daß die Kantone Zürich und Aargau an den Bau eine Subvention à fonds perdu von 900 000 Fr. leisten. In einer Konferenz, die unter dem Vorsitz des Vorstehers des schweizer. Eisenbahndepartements im Juni des Vorjahres abgehalten wurde, befürworteten die Vertreter der Regierungen von Zürich und Aargau eine Herabsetzung der Subvention auf 600 000 Franken. Der Vorsteher des Eisenbahndepartements erklärte, er werde dem Bundesrate zu Händen der Bundesversammlung die Erstellung der Surbtalbahn durch die Bundesbahnen beantragen, sobald ein Gesamtbeitrag von 700 000 Fr. gesichert sei; er mußte aber den Entscheid des Bundesrates vorbehalten.

Mit Schreiben vom 1. Dezember 1913 teilte das Surbtalbahnkomitee mit, daß diese Summe gezeichnet sei. Es wurden folgende Beiträge zugesichert: Kantone Aargau und Zürich 328 000 Fr.; Surbtalgemeinden 280 000 Franken; weitere aargauische Gemeinden 22 000 Fr.; weitere zürcherische Gemeinden 26 200 Fr.; Private 43 000 Fr.; insgesamt also 700 000 Fr.

Der Bundesrat bejaht die grundsätzliche Frage, ob die Bundesbahnen gegen Leistung eines Beitrages die Surbtalbahn erstellen sollen; er weist darauf hin, wie eine äußerst geringe Wahrscheinlichkeit bestehe, daß die Bahn als Privatbahn finanziert werden könne. Das wirtschaftliche Bedürfnis der Surbtalbahn werde allgemein anerkannt. Die Tatsache, daß die bestehende Bahn als Stumpenbahn in Niederwenigen ende, habe eine gewisse Entvölkerung des untern Surbtals zur Folge. Das Surbtal sei entwicklungsfähig und werde durch die Bahn einen erheblichen Aufschwung erhalten. Es handle sich bei der Surbtalbahn um die Ausfüllung einer empfindlichen Lücke im Bundesbahnnetz. Konsequenzen seien

nicht zu befürchten, da bei der Surbtalbahn ganz ausnahmsweise Verhältnisse vorlägen, wie sie sonst im Bundesbahnnetz nirgends vorkommen. Die Linie könne auch einen gewissen militärischen Nutzen bringen, wenn sie wenigstens ein Ausweichgleise für Militärzüge ungefähr in der Mitte der Strecke Oberglatt—Döttingen besitze. Für die Postverwaltung ergeben sich durch gänzliche oder teilweise Unterdrückung von Postkursen Ersparnisse von jährlich 5000—10,000 Fr. Die von Kantonen, Gemeinden und Privaten gezeichneten Beiträge im Gesamtbetrage von 700,000 Fr. bewiesen deutlich, wie sehr die Erstellung der Bahn von der beteiligten Landesgegend gewünscht wird und in wie hohem Grade dieselbe einem wirklichen Bedürfnisse entspreche. Bei der weiteren Ausgestaltung des Bundesbahnnetzes könne man sich nicht streng an ein etappenweises Vorgehen halten, sondern es rechtfertige sich, auch vor dem Rückkauf der wichtigeren normalspurigen Nebenbahnen kleinere Bahnen von mehr lokaler Bedeutung zu erstellen, wenn hierfür ein dringendes Bedürfnis bestehe und die beteiligte Bevölkerung zu erheblichen Opfern bereit sei. Eine Gefährdung des finanziellen Gleichgewichtes der Bundesbahnen sei nicht zu befürchten, da die anfangs ungenügenden Betriebsergebnisse sich bei dem sicher eintretenden Aufschwung von Handel, Industrie und Gewerbe im Laufe der Zeit bessern werden.

Über die Höhe des Beitrages sei zu sagen, daß die beteiligten Kantone, Gemeinden und Privaten das Äußerste getan hätten, was ihnen zugemutet werden dürfe; mehr als 700,000 Fr. würden nicht erhältlich sein. Könne man sich nicht entschließen, sich mit diesem Beitrag zu genügen, so werde das Zustandekommen der Bahn ernstlich gefährdet oder sogar verunmöglicht. Dem Wunsche des Surbtalbahnkomitees und der Regierungen von Zürich und Aargau, es möchte die Bedingung, wonach der Beitrag von 700,000 Fr. vor Beginn der Bauarbeiten zu leisten sei, dahin abgeändert werden, daß die Einzahlung ratenweise, nach Maßgabe des Fortschreitens der Bauarbeiten, geschehen könne, glaubt der Bundesrat nicht Rechnung tragen zu können. Er sei der beteiligten Landesgegend schon dadurch in sehr weitgehendem Maße entgegengekommen, daß er den zu leistenden Beitrag von 900,000 auf 700,000 Fr. ermäßigt habe; ferner bestehe eine gewisse Gefahr, daß bei der großen Zahl von Beitragspflichtigen die ratenweise Einzahlung umständliche Weiterungen zur Folge haben würde, was insbesondere dann eintreten werde, wenn beitragspflichtige Private während der Bauzeit sterben sollten. Es empfehle sich daher, mit dem Bau erst dann zu beginnen, wenn die 700,000 Fr. vollständig einbezahlt seien.

Da es sich bei der Surbtalbahn um den Bau einer neuen Linie im Sinne des Art. 4 des Rückkaufgesetzes handelt, muß die Angelegenheit in die Form eines Bundesgesetzes gekleidet werden.

Über Lüftung und Entstaubung von gewerblichen Anlagen.

Von Ingenieur Joh. Eugen Mayer.

Die Atmungsluft in gewerblichen Arbeitsräumen wird auf der einen Seite verunreinigt wie die Luft in jedem geschlossenen Aufenthaltsraum von Menschen durch den Lebensprozeß der Insassen, durch die Verbrennungsprodukte der Beleuchtung und auch Heizung zc., auf der anderen Seite aber treten diese Verunreinigungen meist zurück gegen die, welche durch den Arbeitsprozeß und die zu verarbeitenden Materialien selbst bedingt sind. Häufig

entwickeln die Materialien belästigende oder direkt gesundheitsschädliche Gase, manchmal erlangen sie ohnedies eine bestimmte Temperatur oder einen bestimmten Feuchtigkeitsgehalt, sodaß ein regelmäßiger Luftwechsel schon mit Rücksicht hierauf erforderlich ist. Die Arbeitsprozesse aber sind vielfach mit Staubentwicklung, mit Wasserdampf- oder Rauchgasbildung oder mit der Erzeugung mehr oder weniger schädlicher Gase verbunden. Diese Verunreinigungen entstehen meist nur an gewissen Arbeitspunkten, während die Güteverminderung der Luft durch den Lebensprozeß der Arbeiter zc. sich meist über den ganzen Raum erstreckt; ist daher die Entwicklung von Staub zc. an einzelne Stellen gebunden und verhältnismäßig stark, so empfiehlt es sich, diese Verunreinigungen besonders abzuführen, also in Trennung von der gewöhnlichen Lüftungsanlage. Nur wenn die entwickelten Gase zc. nur wenig schädlich sind und außerdem nur in geringeren Mengen auftreten, dann kann ihre Entfernung in Verbindung mit der allgemeinen Lüftungsanlage, die natürlich entsprechend verstärkt werden muß, eventuell zu befürworten sein.

Die gewerblichen Lüftungsanlagen lassen sich in ähnlicher Weise wie die Gebäudelüftungen unterscheiden in Einzellüftungen und Sammellüftungen. Die Einzellüftung ist noch sehr viel im Gebrauch, sie ist für Räume, die nur zeitweise betreten werden, ihrer Billigkeit halber meist sehr zweckmäßig. In ihrer einfachsten Form besteht die Einzellüftung darin, daß in den Umfassungsmauern und im Dach sogen. Lüftungsfenster eingebaut werden; man verwendet hierbei zur Vermeidung des Eintritts von Schnee und Regen eigens hierzu konstruierte Fenster und sind eine ganze Reihe von Konstruktionen auf dem Markte. Wo man sich mit dem Temperaturunterschied zwischen Außen- und Innenluft als treibende Kraft nicht begnügen will oder kann, verwendet man Sauger oder Deflektoren. Vielfach wird die Bedeutung dieser Apparate überschätzt; ein gesicherter Luftwechsel von einigem Umfang ist mit ihnen in der Regel nicht zu erzielen, besonders nicht für vorliegende Zwecke. Für kleine Räume mit geringem Lüftungsbedarf mögen sie zufriedenstellen. Vorzuziehen von all den verschiedenen Deflektorkonstruktionen sind jedenfalls solche ohne bewegliche Teile. Für größere Säle verwendet man zweckmäßig Aufbauten, die unter dem Namen Dachreiter, Dachlaternen bekannt sind. Diese Aufbauten lassen sich dann so anordnen, daß sie von Giebel zu Giebel über den ganzen Raum hinlaufen und in ihren senkrechten Längswänden durchlaufende Öffnungen mit Klappjalousien erhalten; solche Abzugsschächte wirken meist sehr gut. Will man die Wirkung dieser Lüftung noch unterstützen, so ordnet man in einiger Höhe über dem Fußboden Öffnungen an, durch die Frischluft eintreten kann. Bei der Anlage hat man darauf zu achten, daß keine Längseite des Aufbaues in die vorherrschende Windrichtung fällt und daß die Abluft von allen Seiten des Saales bequem aufsteigen kann.

Die Größe des erforderlichen Luftwechsels läßt sich nur von Fall zu Fall feststellen; kommt man infolge lebhafter Staub- und Gasentwicklung über einen 5 bis 6maligen stündlichen Luftwechsel hinaus, so tut man unter allen Umständen besser, diese Verunreinigungen gesondert abzuführen und damit die allgemeine Lüftungsanlage zu entlasten; dies erfolgt durch die Gas- und Staubabsaugungsanlagen.

Gase werden unmittelbar am Entstehungsort abgesaugt und wird dieser zu diesem Zwecke möglichst vollständig von Wänden eingeschlossen; wenn die Temperatur eine höhere ist, also ihr spezifisches Gewicht dementsprechend geringer ist als das der umgebenden Luft, so genügt in der Regel ein in geringer Höhe über dem