

Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **65/66 (1915)**

Heft 11

PDF erstellt am: **17.05.2024**

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.

Einweihungsrede von Stadtrat Dr. Klöti entnehmen, haben sich die Kosten der Neuanlage auf rund 600 000 Fr. belaufen (jene des ersten Zürcher Krematoriums, das zugleich auch das erste in der Schweiz war, betrugen 51 000 Fr.). Die künstlerische und stimmungsvolle Weise, in der der Architekt seine Aufgabe gelöst hat, erntet allgemeinen Beifall. Wir werden den Bau zu geeigneter Zeit ebenfalls zur Darstellung bringen können.

Die drei neuen Transpyrenäenbahnen. Vor etwas über zehn Jahren ist zwischen der französischen und der spanischen Regierung ein Abkommen über den Bau von drei neuen transpyrenäischen Bahnen getroffen worden. Ueber deren in Aussicht genommene Führung haben wir in Band XLIV S. 201 (22. Okt. 1904) einige Angaben gemacht. Für die westlichste, von Oloron ausgehenden und über Bedouze und Canfranc nach Jaca führenden Linie ist der rund 7800 m lange Somport-Tunnel im Herbst 1912 durchschlagen worden. Die Inbetriebsetzung der Strecke wurde damals für 1915 oder 1916 in Aussicht gestellt. Am 30. Dezember 1914 wurde nun als zweiter Pyrenäentunnel derjenige unter dem Col de Puymorens durchschlagen, der bei 5300 m Länge ganz auf französischem Boden liegt und eine direkte Verbindung zwischen Ax-les-Thermes und Puyserda bzw. Toulouse und Barcelona herstellen soll. Die Arbeiten an der mittleren Linie (St. Giron-Lerida) sind unseres Wissens noch nicht begonnen worden.

Erhaltung charakteristischer Stadtbilder. Wir lesen im „Baumeister“: Nach einer neuerlichen Entscheidung des preussischen Oberverwaltungsgerichtes steht Städten, die eine „Altstadt“ von künstlerischer oder geschichtlicher Bedeutung haben, das Recht zu, diese Altstadt als Ganzes in bestimmter Umgrenzung auf Grund des Verunstaltungsgesetzes zu schützen und die Genehmigung zu Bauten und baulichen Aenderungen zu versagen, wenn durch sie die Eigenart des Altstadtbildes beeinträchtigt würde. Ist die Altstadt in dieser Art als Ganzes, wie eine Gegend, geschützt, so geniessen ihre einzelnen Strassen auch dann Schutz, wenn sie für sich keine besondere Eigenart haben. Damit ist eine wertvolle Handhabe zum Schutze auch der schlichten alten Bürgerhäuser gegeben, sobald die notwendige Folgerung gezogen wird, die geschützten Altstadtgebiete im Sinne der von Cornelius Gurlitt schon vor Jahren gegebenen Anregung als Kleinwohnungsgebiete und für kleinstädtische Läden und Werkstätten lebendig und nutzbar zu erhalten..

Grenchenbergtunnel. Monatsausweis Februar 1915.

	Tunnellänge 8565 m	Nordseite	Südseite	Total
Sohlenstollen: Durchschlag am 27. Okt.	m	4350	4215	8565
Vollausbruch: Monatsleistung	m	—	199	199
Länge am 28. Februar	m	4021	3928	7949
Gewölbemauerung: Monatsleistung	m	—	168	168
Länge am 28. Februar	m	3939	3478	7417
Mittlere Arbeiterzahl im Tag:				
Ausserhalb des Tunnels		41	536	577
Im Tunnel		78	146	224
Im Ganzen		119	682	801

Am Portal ausfliessende Wassermenge l/sek. 166 471 —
Die Arbeiten auf der Südseite waren am 7. Februar wegen Verlegens der 600 mm Leitung eingestellt.

Wasserwerk Eglisau. Nachdem, wie auf den Seiten 8 und 67 dieses Bandes berichtet, die Vorfragen erledigt worden sind, wird nunmehr mit den Bauarbeiten begonnen. Zunächst gelangen die Arbeiten zur Vergebung für die Verlegung der Einnüßung der Glatt in den Rhein, die dem Bau des eigentlichen Kraftwerkes voranzugehen haben. Die betreffenden Arbeiten bestehen in der Hauptsache in einem rund 300 m langen mit Granitgewölbe zu verkleidenden Stollen von 36,5 m² lichten Querschnitt. Die Pläne liegen beim bauleitenden Ingenieur G. Hunziker in Rheinfelden (Aargau) auf; Offerteneingaben sind bis zum 19. März d. J. an den Präsidenten der Baukommission, Oberst C. Bleuler-Hüni in Zürich, zu richten.

Als aargauischen Kantonsingenieur hat an Stelle des verstorbenen Ingenieur Zehnder die Regierung berufen Ingenieur Emil Wylder von Aarau, der zur Zeit in Bern als Sektionsingenieur der Löttschbergbahn tätig ist. Unser Kollege hat die Ingenieurabteilung der Eidgen. Technischen Hochschule von 1893 bis 1897 absolviert und seither bei der Unternehmung C. Zschokke, hierauf u. a. am Simplontunnel, an der Wasserkraftanlage der Navizance, als Kontrollingenieur im Eisenbahndepartement und zuletzt an der Nordrampe der Löttschbergbahn gearbeitet.

Literatur.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten.

Zu beziehen durch Rascher & Cie., Rathausquai 20, Zürich.

Die Kessel- und Maschinenbaumaterialien. Nach Erfahrungen aus der Abnahmepraxis kurz dargestellt für Werkstätten- und Betriebsingenieure und für Konstrukteure. Von Otto Hönigsberg, Inspektor der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien, gerichtl. beeidigter Sachverständiger und Schätzmeister f. Masch.-Materialien. Mit 13 Textfiguren. Berlin 1914, Verlag von Jul. Springer. Preis geh. 2 M.

Kommunale und genossenschaftliche Boden- und Baupolitik. Vorträge im I. staats- und handelswissenschaftlichen Kurs des Schweiz. Ing.- und Arch.-Vereins. Zürich und Leipzig 1914, Verlag von Rascher & Co. Preis Fr. 2,50.

Bedingungen und Verfahren für die Erwerbung des Bürgerrechtes der Stadt Zürich. Von Willy Baumann, Kanzleisekretär der Stadtkanzlei Zürich. Zürich 1914, Verlag von Art. Inst. Orell Füssli. Preis geh. 1 Fr.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER.

Dianastrasse 5, Zürich II.

Vereinsnachrichten.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

PROTOKOLL

der IX. Sitzung im Vereinsjahr 1914/15,

Mittwoch, 3. März 1915, abends 8 Uhr, auf der Schmiedstube.

Anwesend 130 Mitglieder und Gäste. Der Vorsitzende, Prof. Dr. Kummer, begrüsst die für den heutigen Abend besonders eingeladenen Vertreter des kantonalen Baudepartements, der städtischen Bauverwaltung und der Vorortgemeinden.

Das in der Schweiz. Bauzeitung erschienene Protokoll der letzten Sitzung wird stillschweigend genehmigt.

In den Verein sind aufgenommen worden: Ing. Dr. H. Behn-Eschenburg, Generaldirektor der Maschinenfabrik Oerlikon, und Elektro-Ingenieur Max Halder.

Ausgetreten ist Architekt W. Leemann.

In der nächsten Sitzung vom 17. März wird a. Professor Ing. K. E. Hilgard über Bau und Problem des Panamakanals sprechen. Der Präsident hebt hervor, dass das Referat keine Wiederholung des Vortrages bedeutet, den der Referent in der Naturforschenden Gesellschaft gehalten hat; das Thema wird in rein technischer Weise erörtert werden. Der geschäftliche Teil ist damit erledigt.

Herr Professor F. Becker spricht nun über:

Geologie und Topographie-Siedelungs- und Bauformen.

Einleitend betont der Referent, dass er ursprünglich eine einlässlichere Behandlung des Themas mit Lichtbildern im Sinne gehabt habe. Mit seiner Bereitwilligkeit in der vorletzten Sitzung habe er sich aber selbst etwas übertummelt und könne deshalb heute nur einen kurzen Abriss dessen geben, was er vorgesehen habe.

Prof. Becker hat in einer langen Praxis die Topographie unseres Landes studiert und ist mit jeder Faser mit dem Boden verachsen. Ausgezeichnet weiss er in knapp einstündigem Referat die engen Beziehungen zwischen Bodenbeschaffenheit und Bauformen zu skizzieren. Die gesunde bauliche Entwicklung ist stets aus den geologischen örtlichen Verhältnissen herausgewachsen und hat sich der Natur untergeordnet. Nicht allein die Zweckbestimmung von Innen heraus verleiht dem Haus den Charakter, auch der Boden, auf dem es steht, drückt ihm seinen Stempel auf. Dadurch haben Haus und Siedelung ihre Tracht nach der Landschaft erhalten; sie sind bodenständig geworden.

In unserer Zeit ist da viel gesündigt worden; die Bauten wurden international, wie in den grossen Verkehrszentren die Bewohner. Aber während letztere von einem gesunden Volksstamme allmählich assimiliert werden, behalten die internationalen Bauwerke und Siedelungen ihr Gepräge. Damit leitet der Referent über auf den im zweiten Teil des heutigen Abends zur Besprechung kommenden Bebauungsplan Gross-Zürich. Das Ende des Zürichsees und der Höhenzüge sind besonders geologische und topographische Bedingungen, die Zürich sozusagen für eine „Millionenstadt“ geschaffen haben. Politische und soziale Verhältnisse gestatten und verlangen ein Auswachsen der Strassen ins Land hinein und werden so die Stadt mit dem Land verschmelzen und ihr bei stilgerechter und sachlicher Durchführung des Bebauungsplanes den Charakter

der heutigen Zeit verleihen. Das mit jugendlichem Idealismus vorgetragene Referat findet lebhaften Beifall und wird vom Vorsitzenden bestens verdankt.

Ueber Traktandum 3

Wettbewerbsprogramm für einen Bebauungsplan der Stadt Zürich und ihrer Vororte

referiert Architekt Pflughard.

Die Anregung, für Zürich und seine Vororte bei Zeiten einen Bebauungsplan aufzustellen, ging s. Z. vom Zürcherischen Ingenieur- und Architekten-Verein, bzw. der Zürcher Städtebau-Ausstellung 1911 aus und fand die Unterstützung des städtischen Baukollegiums und der Bauverwaltung. Auch in den Vorortgemeinden wurde der Idee gute Aufnahme zu Teil. So wurde schon 1912 durch den Grossen Stadtrat ein Kredit von 40 000 Fr. bewilligt für die Vorarbeiten und die Beschaffung der Unterlagen. Von der städtischen Bauverwaltung ist uns nun der Programm-Entwurf zugegangen mit der Einladung, unsere Wünsche zu äussern. Eine hierzu besonders eingesetzte Kommission hat die Vorlage eingehend beraten und will ihre Beschlüsse dem Vereine vorlegen. Architekt Pflughard orientiert vorerst in kurzen Zügen über die hauptsächlichsten Bestimmungen des Programm-Entwurfes und sodann über die besondern Anträge der Kommission. Einen Gewinn an sich bedeutet schon die Schaffung der ausgezeichneten *Unterlagen*, namentlich des Uebersichtsplanes 1:10 000. Diese sollten indessen noch ergänzt werden durch einen Baulinienplan, in dem die schon festgelegten Baulinien eingetragen würden. Betreffend der *Anforderungen* an die Bewerber wünscht die Kommission im allgemeinen Bebauungsplan für die Hauptstrassen die Angaben der wichtigsten Steigungs- und Höhenverhältnisse, und auch in Bezug auf die Anforderungen betreffend die Detailpläne hat sie das Programm erweitert. Die Einzelvorschläge für das Stadtgebiet sollten in kleinerem Massstabe ausgeführt werden; dafür wäre ein Detailprojekt 1:1000 oder 1:500 für Stadt oder Vorort zu liefern. In Bezug auf die Schiffahrtsfrage, deren Lösung natürlich nicht Zweck des Wettbewerbs sein kann, sollte die Planung so erfolgen, dass der Anschluss später sowohl an der Glatt, als an der Limmat möglich ist. So hoch die *Preissumme* an sich ist, so wäre im Hinblick auf die den Bewerbern erwachsenden grossen Kosten doch eine Erhöhung erstrebenswert. Ankäufe unter 2000 Fr. sollten nicht stattfinden. Die Ausschreibung sollte so bald wie möglich erfolgen und die Zeit für die Bearbeitung auf 1½ Jahre ausgedehnt werden.

Für die *Beurteilung der Entwürfe* werden die grossen Schwierigkeiten hervorgehoben, die besondere Massnahmen zur Vertiefung des Urteils rechtfertigen. Die Kommission schlägt vor, der eigentlichen Beurteilung durch das Preisgericht, ausser der üblichen Prüfung auf technische Erfüllung der Programmvorschriften, eine Begutachtung der Entwürfe auf ihre Zweckmässigkeit durch eine Kommission von 15 bis 20 Personen mit guter Ortskenntnis vorausgehen zu lassen. In Kenntnis dieses Gutachtens aber völlig frei, würde sodann die eigentliche Jury den Entscheid treffen. Die Gefahr des Fehlgehens in wichtigen Punkten würde so bedeutend reduziert.

Der vom B. S. A. empfohlenen *Zweistufigkeit des Wettbewerbes* kann die Kommission nicht beipflichten. Die Verkehrslinien sind im allgemeinen durch die Geländeform ziemlich gegeben. Die Festlegung eines definitiven Verkehrsplanes, der natürlich auch für die S. B. B. verbindlich sein müsste, würde aber eine grosse Verzögerung zur Folge haben.

Indem er die klaren, orientierenden Ausführungen von Arch. O. Pflughard bestens verdankt, weist der *Präsident* darauf hin, dass die den Wettbewerb veranlassende Entstehung eines „Gross-Zürich“ mit entsprechender Bevölkerungszahl auch vom nationalen Standpunkt aus beurteilt werden müsse. Ein solcher Standpunkt bestehe nämlich insofern, als dieses „Gross-Zürich“ nur bei weiterer Industrialisierung möglich sei, die jedoch wegen der unverhältnismässig starken, heute schon erschreckend hohen Ueberfremdung und wegen der weitem Zunahme unserer Abhängigkeit von der Zufuhr fremder Rohstoffe nicht unbedenklich sei. In diesem Zusammenhange ist der Vorsitzende auch kein Freund einer künstlichen Beschleunigung im Ausbau weiterer Verkehrswege, insbesondere nicht der nur bei starker Rohstoff-Anfuhr wirtschaftlich möglichen Flussschiffahrt, und er würde es begrüssen, wenn die Stadtbehörden im Programm des Wettbewerbs den Grundsatz der Beibehaltung des bisherigen Stadtcharakters betonen würden, gegenüber demjenigen einer reinen Industriestadt nach Art Manchesters.

Stadtrat Dr. Klöti gibt seiner Freude darüber Ausdruck, dass der Entwurf im Allgemeinen die Zustimmung unserer Kommission gefunden habe. Die Erstellung der Unterlagen und die Vorberatungen werden noch längere Zeit in Anspruch nehmen, sodass vor dem Herbst die Ausschreibung kaum erfolgen kann. Einem zweistufigen Wettbewerb kann Dr. Klöti ebenfalls nicht zustimmen. Von der Zweckmässigkeit des Kommissions-Vorschlages in Bezug auf die Beurteilung ist er noch nicht ganz überzeugt. Die wünschbare Vertiefung des Urteils könnte auch durch die Erweiterung des Preisgerichtes durch ortskundige Fachleute erzielt werden. Die vom Präsidenten angetönte Fremdenfrage dürfte eher von volkswirtschaftlichen Momenten, als vom Bebauungsplan abhängig sein.

Dr. Bertschinger votiert in Bezug auf letztern Punkt im gleichen Sinne. Es sprechen noch die Herren Kantonsbaumeister Fietz, Obering. Dr. R. Moser, Knell, Frick, C. Jegher, Wenner, Hilgard, Pflughard. Die Diskussion dreht sich hauptsächlich um die Frage der Beurteilung der Entwürfe, bzw. den Vorschlag der Begutachter-Kommission. Allgemein ist man darin einig, dass eine gründliche und sorgfältige Prüfung stattzufinden habe, um bei der Grösse und Wichtigkeit der Aufgabe Irrungen zu vermeiden und dass die *besondern Umstände besondere Massnahmen wünschbar machen*. Nur über das *Wie*, über die zu wählende *Form*, ergibt die Diskussion keine Uebereinstimmung, was bei der Neuheit des Kommissions-Vorschlages begreiflich ist. Ist doch die Kommission selbst (bestehend aus den Arch. Arter, Bräm, Stadtbaumeister Fissler, Pflughard, den Ing. Brockmann, C. Jegher, Kantonsingenieur Keller, Gemeinding. Scheifele und Stadttingenieur Wenner) erst nach reiflichen, eingehenden Beratungen zu ihrem einstimmigen Beschluss gelangt. Angesichts verschiedener spontaner Anträge wird daher auf eine Abstimmung über die Formulierung des allgemeinen Wunsches verzichtet. Schluss der Sitzung 11¼ Uhr.

Der Aktuar: A. H.

EINLADUNG

zur X. Sitzung im Vereinsjahr 1914/15

auf Mittwoch, den 17. März 1915, abends 8 Uhr, auf der Schmiedstube.

TRAKTANDEN:

1. Geschäftliche Mitteilungen.
2. Vortrag mit Projektionen von Herrn Professor K. E. Hilgard, Ing., Zürich, über: „*Problem und Bau des Panama-Kanals*“. Studierende und eingeführte Gäste sind willkommen.

EINLADUNG

zur gemeinschaftlichen Besichtigung der Ausstellung

„Zürich, seine Entwicklung“

auf Montag, den 22. März, abends 8 Uhr, Neumühlequai 21, mit einleitendem Vortrag von Dr. Emil Fehr, Sekretär der kantonalen Baudirektion, über den

Einfluss der Gesetzgebung auf die bauliche Entwicklung der Stadt Zürich.

Auswärtige Fachkollegen, die sich für den Wettbewerb Gross-Zürich interessieren, werden auf diese Orientierungsgelegenheit aufmerksam gemacht und sind willkommen.

Der Präsident.

Gesellschaft ehemaliger Studierender der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht nach Russland *Elektriker*, erfahrene Spezialisten, für die Massenherstellung von Elektrizitäts-Zählern. (1954)

Gesucht nach Deutschland jüngere *Ingenieure* für Eisenkonstruktion und allgemeinen Maschinenbau. (1955)

Gesucht nach Italien *Technischer Direktor* für eine Conserven-, Confiserie- und Chocoladen-Fabrik. (1956)

On cherche pour une Société Française de Mines de Cuivre au Chili du personnel parlant et écrivant français et espagnol:

1° *Directeur général* parfaitement au courant des travaux de mines, de concentration, de fonderie et conversion basique, également apte à la conduite générale industrielle et commerciale d'une importante entreprise minière. (1957)

2° *Ingénieur-chef de fonderie*, ayant déjà pratiqué la fusion water-jacket et la conversion basique système Peirce Smith. (1958)

3° *Ingénieur-mécanicien et électricien*, chargé de la conduite et de l'entretien des ateliers mécaniques et électriques. (1959)

Auskunft erteilt kostenlos

Das Bureau der G. e. P.
Rämistrasse 28, Zürich I.