

# Lagerhaus "Eglisana" in Zürich 2: Arch. Debrunner & Blankart, Ing. E. Rathgeb, Zürich

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: Article

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung

Band (Jahr): 97/98 (1931)

Heft 22

PDF erstellt am: 20.05.2024

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-44789>

## 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.

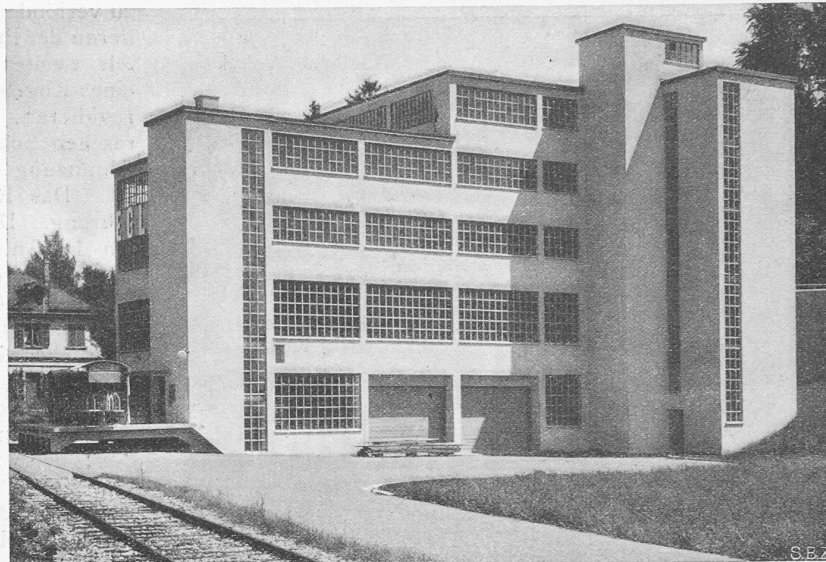
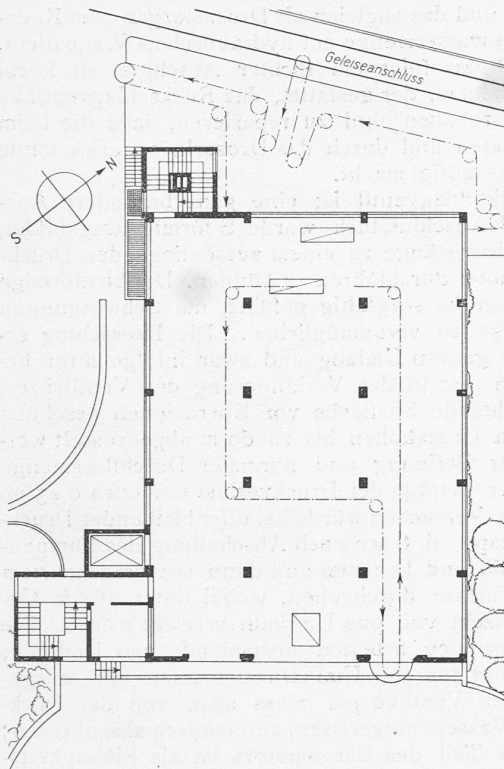


Abb. 2. Ansicht aus Westen des Lagerhauses „Eglisana“ der Brauerei Hürlimann A.-G., Zürich.

Abbildung 1.  
Grundriss vom  
III. Stock.  
Masstab 1 : 400.

Die Motoren sind durch starre, aber leicht lösbare Schraubenbolzenkupplungen mit den Pumpen verbunden. Auf die Anwendung von ausrückbaren Reibungs- oder elektromagnetischen Kupplungen musste beim damaligen Stand der Konstruktionen verzichtet werden.

Bei Bedarf an wattlosem Strom kann jeder Motor in einfacher Weise von der Pumpe losgekuppelt und mit den Generatoren der Zentralen Rempen und Siebren als leerlaufender Synchronmotor zur Phasenkompensation betrieben werden. Dabei kann die Erregung von Hand oder automatisch durch Schnellregler ausschliesslich im Nebenschluss des Erregers reguliert werden.

Die zu fördernde Wassermenge kann also durch Drosselung des Abflusses in der Druckleitung oder durch Aenderung der Drehzahl des Motors eingestellt werden. Damit wird es möglich, sich allen gegebenen Verhältnissen gut anzupassen: dem Wasserzufluss zum Zwischenbecken, dessen Füllung, sowie den Energieüberschüssen und den Netzbelastungen beider Teilhaber.

Durch die Verwendung zur Lieferung von Blindenergie kann das in den Motoren angelegte Kapital auch in der Zeit nutzbar gemacht werden, da die Pumpenanlage zur Wasserförderung nicht gebraucht werden kann.

#### Transformatoren.

Da in der Zentrale Rempen naturgemäss entweder die Turbinengruppen (Winter) oder die Pumpengruppen (Sommer) im Betrieb sind, wurden je ein Generator und ein Motor zusammen mit einem Transformator zur Betriebseinheit zusammengeschaltet. So ergaben sich vier kombinierte Gruppen. Die vier Haupttransformatoren für die Zentrale Rempen sind bemessen für eine dauernde Belastung von 16500 kVA, bzw. von 18200 kVA bei um 10% erhöhter Normalspannung. Das Uebersetzungsverhältnis im Leerlauf beträgt 8800-9220-9580/50000 V. Bei einem Uebersetzungsverhältnis von 9,7/55 kV beträgt die Ueberlastbarkeit 20600 kVA während 3 Stunden und 22300 kVA während 1 Stunde. Diese Ueberlastbarkeiten sind notwendig, weil bei maximaler Ausnützung der Zentrale Rempen zu jedem Generator ein Pumpenmotor als Phasenschieber parallelgeschaltet wird, wodurch die abgegebene Leistung einer Generator-Motor-Transformatorgruppe auf 21500 kVA bei  $\cos \varphi = 0,77$  gesteigert werden kann. Geliefert wurden die Transformatoren von Brown Boveri & Cie. Baden.

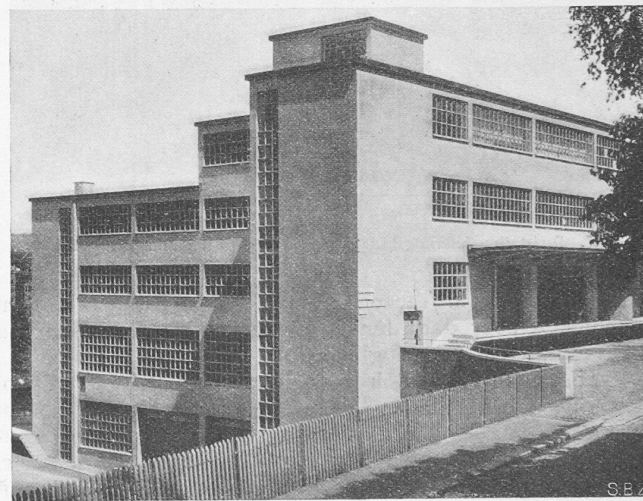


Abb. 3. Ansicht von Süden, Strassenseite.

Zur Messung der Temperatur in der Niederspannungswicklung und im Oel dient eine elektrische Temperaturmessvorrichtung mit Widerstandselementen, deren Schutztransformator oben am Transformator eingebaut ist. Sie gestattet die jederzeitige Kontrolle der Temperatur in den Transformatoren von der Kommandostelle der Zentrale aus. Ausserdem bestehen besondere Signalvorrichtungen, die Unterbrechungen in der Kühlwasserzufuhr und im Oelumlaufl, sowie unzulässige Steigerungen der Oeltemperatur durch Glockensignale anzeigen.

#### Schaltanlagen.

Auf die Schaltanlage, deren Unterbringung neben dem Maschinensaal aus dem Querschnitt Abb. 40 ersichtlich ist, soll hier nicht näher eingetreten werden, da die Zentrale Rempen, wie bereits hervorgehoben, nur ein Hilfswerk ist, und die Hauptschaltanlage des gesamten Wäggitalwerkes im Schalthaus Siebren untergebracht ist. (Forts. folgt.)

### Lagerhaus „Eglisana“ in Zürich 2.

Arch. DEBRUNNER & BLANKART, Ing. E. RATHGEB, Zürich.

Schräg gegenüber dem in letzter Nummer gezeigten Geschäftshaus am Stauffacherquai in Zürich, auf der rechten Seite der korrigierten Sihl, zwischen Brandschenkestrasse und Sihltalbahn steht das hier dargestellte Lagerhaus. Wie sein Gegenüber macht sein Aeusseres ebenfalls eher den Eindruck eines Eisenskelettbaues, obwohl es sich hier um eine reine, einschliesslich der Aussenwände monolithisch





Abb. 4. Gesamtbild von der Bahnseite, aus Norden.

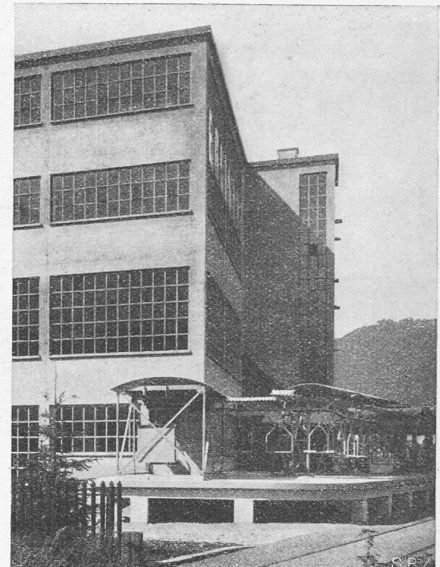


Abb. 5. Laderampe am Anschlussgeleise.

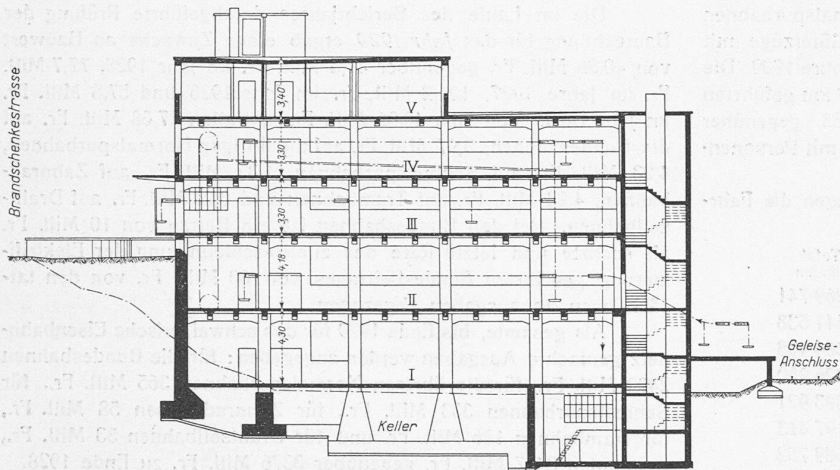


Abb. 6. Längsschnitt 1:400 des „Eglisana“-Lagerhauses der Brauerei Hürliemann A.-G. in Zürich 2.

gegossene Eisenbetonkonstruktion handelt; selbst die Fenstersprossen sind aus Eisenbeton (geliefert von Rob. Looser in Zürich). Trotz der Vorliebe der Bauherrschaft, der Brauerei Hürliemann A.-G. in Zürich, für Industriebauten Eisen zu verwenden, wegen besserer Ermöglichung späterer baulicher Veränderungen, entschloss sie sich hier für Eisenbetonbau, nachdem bindende Vergleichs-Offerten einen Unterschied von 18% zugunsten des Eisenbeton ergeben hatten. Dieser überraschende Preisunterschied hat folgende Ursachen: 1. die Tiefe der bis 4 m unter die Bodenoberfläche reichenden, durchgehenden Fundamentbankette (Abb. 6); 2. die rund 8 m hohe Stützmauer gegen die Brandschenkestrasse, und 3. die aufzunehmenden hohen Nutzlasten — 2000 kg/m<sup>2</sup> in den Hauptgeschossen, 500 kg/m<sup>2</sup> im Dachgeschoss — bei geringen Spannweiten der Unterzüge und Decken.

Der Zweck des Gebäudes ist die Einlagerung von gefüllten Mineralwasserflaschen in einheitlichen Holzgittern auf den Geschossen II, III und IV; die übrigen Böden dienen der Einlagerung leichterer Gegenstände, Wirtschaftsmobiliar u. dgl. Die „Eglisana“-Flaschen werden von der Eglisauer Quelle auf dem Anschlussgeleise (rechts in Abb. 6) angeführt und zum grössten Teil auf der Brandschenkestrasse, also in der Höhe des III. Geschosses (links) durch Strassenfuhrwerke abgeführt.

Zum Transport der Holzgitter zwischen Bahn und Strasse dient ein Schaukelförderer System Stöhr (Offenbach), der mit rund 400 m Gesamt-Kettenlänge die drei

Eglisana-Geschosse des Gebäudes durchzieht, mit den Endpunkten auf Bahnrampe und Strassenrampe, wie in den Zeichnungen Abb. 1 und 6 strichpunktiert angedeutet. Bahnseitig ermöglichen entsprechend versetzte Deckenschlitze den schrägen Auf- und Abstieg zwischen den Niveaux der Bahnrampe und des IV. Geschosses, wobei die Kette in jedem Geschoss zunächst ringsum geführt wird, bevor sie ins folgende aufsteigt (Abb. 7). Strassenseitig dient ein vertikaler, paternosterartiger Schaukelförderer in Verbindung mit einem Rollenförderer dem Rücktransport von Leergeschirr (Abb. 8 und 9); Abb. 10 zeigt die strassenseitige Laderampe. Angetrieben wird die ganze Förderanlage durch einen 17 PS-Motor in der Westecke des IV. Stocks, der durch Fernanlasser von verschiedenen Punkten des Gebäudes aus gesteuert wird; das Spanngewicht befindet sich an der Nord-ecke, bahnseitig ausserhalb des Hauses (Abb. 5). Dank ausgezeichnete Vorbereitung seitens der Bauherrschaft waren schon vor Baubeginn alle Einzelheiten der Förderanlage abgeklärt, sodass alle baulichen Massnahmen rechtzeitig vorgekehrt werden konnten. Neben dem Treppenhaus der Südecke bedient ein Warenaufzug für 2000 kg alle Geschosse.

Zur Heizung der Lagerräume fanden Sendric-Apparate von Gebr. Sulzer Verwendung, in Verbindung mit der Warmwasserheizung für das Bureau im V. Stock; sie werden im Sommer während der Nachtzeit auch zur Kühlung benützt. Die reichliche Fensterfläche gestattete, ohne unzulässige Einbusse an Helligkeit, die Innenseite der Lagerraum-Fenster zwecks Abblendung mit grüner Oelfarbe zu streichen.

Der geplante Vollausbau des V. Geschosses gegen die Bahn hin scheiterte am baupolizeilichen Widerstand. Aber auch so präsentiert sich der grau-grün gestrichene unverputzte Bau mit der weissen Schrift, aus Blechbuchstaben in einigem Abstand von der Fassadenfläche befestigt, äusserst adrett und sauber.

Die reinen Baukosten erreichten 44,70 Fr./m<sup>3</sup>, wobei Foundation, Stützmauer und Bahnrampe erheblich ins Gewicht fallen. Einschliesslich der Transportanlagen, Innenausstattung, der Architekten- und Ingenieur-Honorare stellen sich die Baukosten auf 53,80 Fr./m<sup>3</sup>.

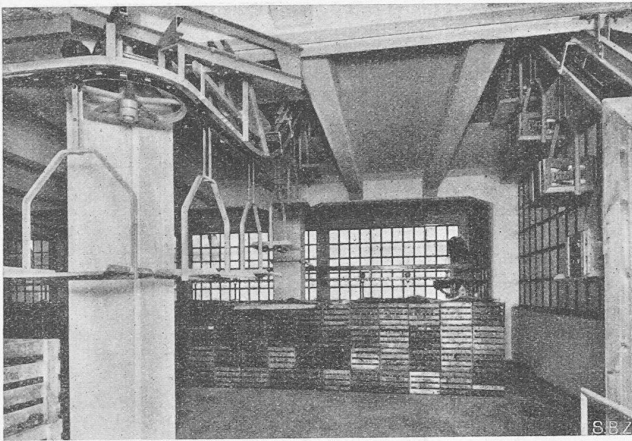


Abb. 7. Bahnseitiger Teil im II. Stock des „Eglisana“-Lagerhauses.

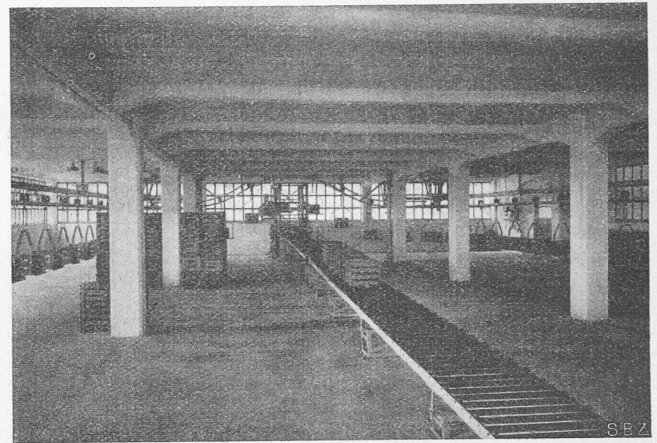


Abb. 8. IV. Stock, gegen die Strassenfront gesehen.

## Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1930.

(Schluss von Seite 256.)

### VI. Bahnbetrieb.

Im Jahre 1930 sind auf den Linien der schweizerischen Bundesbahnen und der wichtigeren privaten Normal- und Schmalspurbahnen im ganzen 35231 oder 3,9% Personenzüge und Güterzüge mit Personenbeförderung mehr gefahren worden als im Jahre 1929. Die Anzahl der auf einer gesamten Betriebslänge von 4178 km geführten regelmässigen Personenzüge belief sich auf 904763 gegenüber 867191 im Vorjahr, die der regelmässigen Güterzüge mit Personenbeförderung auf 34887 (im Vorjahr 37238).

Bei den S.B.B. (Betriebslänge 2927 km) betrugen die Fahrleistungen in Lokomotivkilometern:

| Jahr | Dampf-Lokomotiven | Elektr. u. and. Triebfahrzeuge | Total Lok.-km |
|------|-------------------|--------------------------------|---------------|
| 1924 | 29 576 683        | 9 692 887                      | 39 269 741    |
| 1925 | 27 243 379        | 13 398 159                     | 40 641 538    |
| 1926 | 24 370 629        | 17 993 779                     | 42 364 408    |
| 1927 | 21 443 167        | 22 483 783                     | 43 926 950    |
| 1928 | 17 103 419        | 29 290 502                     | 46 393 921    |
| 1929 | 16 312 077        | 32 885 336                     | 49 197 413    |
| 1930 | 16 209 631        | 34 380 121                     | 50 589 752    |

Gegenüber dem Vorjahre weist das Jahr 1930 eine Mehrleistung von 2,75% auf. Die im Voranschlag vorgesehenen Leistungen sind damit um 289752 km oder 0,58% übertroffen. Der Anteil der elektrisch betriebenen Fahrzeuge an der gesamten Zugförderung beträgt 68% gegenüber 67% im Vorjahr. Auf das finanzielle Betriebsergebnis der S.B.B. werden wir zurückkommen.

Einen Vergleich zwischen den Betriebskosten der elektrischen und der Dampflokomotiven bei den S.B.B. gibt die nachfolgende Zusammenstellung.

| Jahr | Kohlenverbrauch der Dampflokom. pro Bruttotonnen-Kilometer | Energiekosten der elektr. Lok. pro Br.-tkm | Verbrauch an Schmiermaterial pro Lokomotiv-Kilometer |                |
|------|------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|------------------------------------------------------|----------------|
|      | Rp.                                                        | Rp.                                        | Dampflokom. g                                        | elektr. Lok. g |
| 1924 | 0,420                                                      | 0,387                                      | 26,40                                                | 22,96          |
| 1925 | 0,383                                                      | 0,325                                      | 27,90                                                | 19,17          |
| 1926 | 0,295                                                      | 0,251                                      | 28,93                                                | 17,21          |
| 1927 | 0,372                                                      | 0,225                                      | 29,96                                                | 17,07          |
| 1928 | 0,433                                                      | 0,198                                      | 31,80                                                | 17,26          |
| 1929 | 0,432                                                      | 0,188                                      | 34,31                                                | 17,96          |
| 1930 | 0,455                                                      | 0,191                                      | 35,26                                                | 19,02          |

An Unfällen im Eisenbahnbetrieb wurden im Berichtsjahr gemeldet: 63 Entgleisungen in Stationen (Vorjahr 61), 36 (47) Entgleisungen auf offener Bahn, 35 (44) Zusammenstösse in Stationen, 11 (9) Zusammenstösse auf offener Bahn, und 570 (719) andere Unfälle, darunter 587 (626), von denen Personen betroffen wurden. Von den 99 (108) Entgleisungen fanden 64 (79) bei Personen- und Güterzügen, 8 (7) im Verschiebedienst, 27 (22) bei Tram- und Ueberlandstrassenbahnen statt; von den 46 (53) Zusammenstössen ereigneten sich 19 (26) bei fahrenden Zügen, 13 (22) im Verschiebedienst und 14 (5) bei Tram- und Ueberlandstrassenbahnen. Sämtliche Unfälle hatten 88 (79) Tötungen, davon 13 (14) Reisende, 35 (21)

Bahnbedienstete und 40 (44) Drittpersonen, sowie 566 (654) Verletzungen von Personen zur Folge, wovon 84 (134) Reisende, 345 (405) Bahnbedienstete und 137 (115) Drittpersonen.

### VII. Bauausgaben.

Die im Laufe des Berichtjahres durchgeführte Prüfung der Baurechnung für das Jahr 1929 ergab einen Zuwachs an Bauwert von 4086 Mill. Fr. gegenüber 47,3 Mill. Fr. im Jahr 1928, 77,7 Mill. Fr. im Jahr 1927, 101,2 Mill. Fr. im Jahr 1926 und 57,8 Mill. Fr. im Jahr 1925. Von den 40,86 Mill. Fr. entfallen 27,08 Mill. Fr. auf die Bundesbahnen, 3,97 Mill. Fr. auf die übrigen Normalspurbahnen, 4,23 Mill. Fr. auf Schmalspurbahnen, 1,32 Mill. Fr. auf Zahnradbahnen, 4,23 Mill. Fr. auf Trambahnen und 0,03 Mill. Fr. auf Drahtseilbahnen. Bei den Bundesbahnen ist ein Betrag von 10 Mill. Fr. als sechste und letzte Rate des zur Beschleunigung der Elektrifizierung gewährten Bundesbeitrages von 60 Mill. Fr. von den tatsächlichen Bauausgaben abgezogen.

Als gesamte, bis Ende 1929 für das schweizerische Eisenbahnnetz gemachte Ausgaben werden angegeben: für die Bundesbahnen 2490 Mill. Fr., für die übrigen Normalspurbahnen 365 Mill. Fr., für Schmalspurbahnen 333 Mill. Fr., für Zahnradbahnen 58 Mill. Fr., für Trambahnen 136 Mill. Fr. und für Drahtseilbahnen 33 Mill. Fr., zusammen 3417 Mill. Fr. gegenüber 3376 Mill. Fr. zu Ende 1928.

## MITTEILUNGEN.

**Der elektrische Schiffschraubenantrieb.** Im Laufe von rund 20 Jahren hat sich der elektrische Propellerantrieb grosser Seeschiffe derart entwickelt, dass heute über 1 Million PS, und zwar auf neun Kriegsschiffen und auf 58 Handelsschiffen und sonstigen Schiffen, bei turboelektrischem Hauptantrieb in Dienst stehen; ferner weisen heute 145 Schiffe mit rund 200000 PS den dieelelektrischen Antrieb, und sieben Schiffe mit 8900 PS einen turboelektrischen Zusatzbetrieb auf. Diese Daten werden von P. von Stritzl (London) in der „E.T.Z.“ vom 24. September 1931 bekanntgegeben und zwar im Rahmen einer Arbeit, die eine Weiterentwicklung dieser Antriebsart befürwortet. Es wird darauf hingewiesen, dass der Umweg über die elektrische Arbeitsübertragung trotz Mehrkosten und etwelcher Wirkungsgradeinbusse doch auch sehr wesentliche Vorteile mit sich bringt. Diese sind vor allem in der Raumverteilung vorhanden, insofern als der absolute Raumbedarf neuerer grosser Turbinenschiffe mit rund 230 m<sup>3</sup>/PS bei direktem, mit rund 200 m<sup>3</sup>/PS bei elektrischem Propellerantrieb angegeben werden kann; die Freizügigkeit in der Raumverteilung beim elektrischen Betrieb ist grundsätzlich ein weiterer Vorteil. Von wesentlicher Bedeutung sind weiter die von Rücksichten auf den Propeller ganz freie Wahl und Konstanz der Drehzahl der Primärkraftmaschinen, die leichte Manövrierfähigkeit und die leicht erreichbare Schwingungsfreiheit der Uebertragungsorgane; die Bedeutung der Nebendienste, die die elektrische Betriebskraft versehen kann, sofern das Schiff nicht nur dem Frachtverkehr zu dienen hat, sondern auch wesentliche Nebendienste leistet, bezw. für Sonderzwecke gebaut wurde kommt hinzu, wofür das auf Seite 26 von Bd. 98 (am 11. Juli 1931) beschriebene kana-



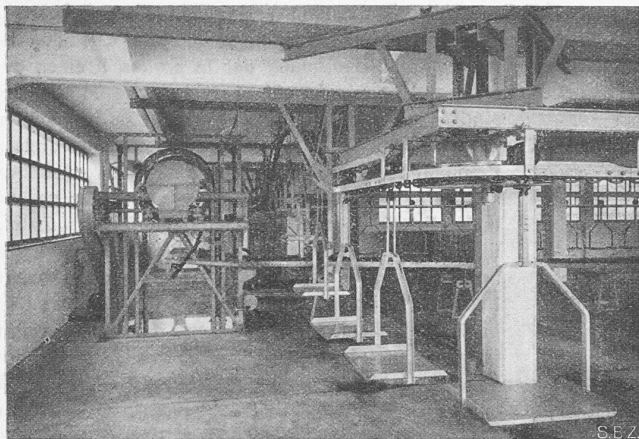


Abb. 9. Oberes Ende des Paternoster im IV. Stock.

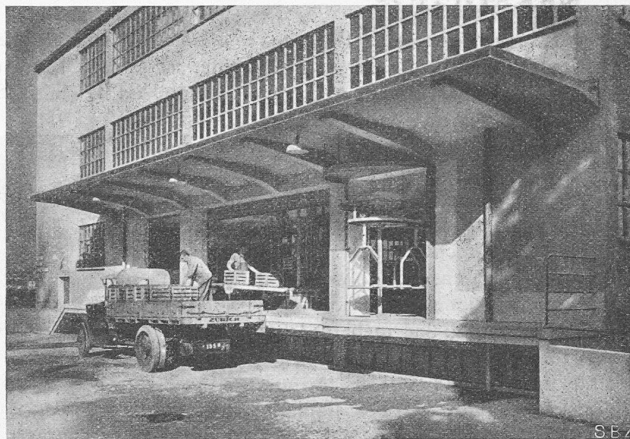


Abb. 10. Strassen-Laderampe im III. Stock.

dische Zement-Transportschiff mit pneumatischen Fördereinrichtungen ein typisches Beispiel darstellt. Was den turboelektrischen Zusatzantrieb angeht, der neuerdings in England zur Einführung gelangte, so handelt es sich um direkt antreibende Hauptdampfmaschinen, deren Abdampf in einem Turbogenerator ausgenutzt wird; mit der so erzeugten elektrischen Energie wird ein auf die Propellerwelle aufgebaute elektrischer Zusatzmotor gespeist, wodurch sowohl eine Leistungserhöhung als auch eine Notreserve hergestellt werden.

Von der „Hyspa“ in Bern wird der Tagespresse berichtet: „Die Liquidationsarbeiten der Hyspa schreiten rasch vorwärts. Bereits ist auf dem Vierer- und Neufeld kein Gebäude mehr vorhanden, das an die vor wenigen Wochen noch bestehende schöne Ausstellungsstadt erinnern würde. — Fast überraschend ist neben dem grossen ideellen Erfolg der Hyspa auch das finanzielle Ergebnis. Noch keine Berner Ausstellung musste unter so ausserordentlich ungünstigen Umständen — schlechtes Wetter, allgemeine Krise, deutsche Sperre usw. — durchgeführt werden. Trotzdem ist das Ergebnis so, dass das Garantiekapital im Betrage von rund 300 000 Fr., wie das Finanzkomitee soeben meldet, in vollem Umfange zurückbezahlt wird. Voraussichtlich dürfte darüber hinaus noch ein erheblicher Aktivposten zurückbleiben zur Rückerstattung von à fonds perdu gezeichneten Subventionen. Es bedeutet dies ein (! Red.) Erfolg, wie ihn bei diesem schlechten Sommer auch die grössten Optimisten kaum erhofft haben. Die Stadt Bern hat ihre Zugkraft als Ausstellungsstadt wiederum glänzend bewährt.“ —

Diese Mitteilung bestätigt einmal mehr, dass geschäftlicher und künstlerischer Erfolg nicht notwendigerweise parallel verlaufen. Wie gross von geschäftlich uninteressierter Seite der „ideelle Erfolg“ dieser Attraktion gewertet wird, möge man nachlesen im „Werk“ vom September und November (Nr. 9 und 11), im „Heimatschutz“ vom 1. Oktober (Nr. 6), sowie in der Basler „National-Zeitung“ vom 1. Oktober d. J. (Nr. 454). Auf die positive Seite des Ausstellungs-Problems kommen wir zurück.

**Neue Fahrleitungs-Omnibusse in Italien.** Mit dem Hinweis auf den Ersatz der Strassenbahn durch Autobusse im Stadtzentrum von Rom empfiehlt E. Denti in „Energia Elettrica“ vom August 1931 die Berücksichtigung des Fahrleitungs-Omnibus vor allem in jenen Fällen, in denen nicht, wie in Rom, ästhetische Rücksichten gegen die beim Fahrleitungs-Omnibus besonders unschöne Oberleitung sprechen. Er erinnert an die vor etwa 30 Jahren erfolgte Einführung der Fahrleitungs-Omnibusse in Gallarate, in Pescara, in Siena, in Alba Barolo, in der Valle d'Intelvi usw. Diese älteren Anlagen waren jedoch, wie auch die entsprechenden Ausführungen z. B. in Deutschland und in Oesterreich, den Anforderungen des Betriebes auf die Dauer nicht gewachsen. Neuere und einwandfreie Konstruktionen sind unsern Lesern durch die Beschreibung der Anlage von Mettmann nach Gruiten im Rheinland in Band 96, Seite 356 (27. Dezember 1930) bekannt. Der technische und wirtschaftliche Erfolg ähnlicher Einrichtungen in Desenzano am Gardasee nach Rivoltella veranlasste die Fiatwerke in Turin zur Errichtung einer analogen „Filovia“ von Turin nach Cavoretta, an der sie Erfahrungen für eigene Ausführungsformen sammelt

wollen. Ing. E. Denti befürwortet die Einführung von elektrischen Fahrleitungs-Omnibussen insbesondere im Hinblick auf den Wegfall der Verwendung ausländischer Brennstoffe.

**Ein Motor als Denkmal.** Den Erfindern des Gasmotors und Begründern der Deutzer Motorenfabrik, Otto und Langen, ist vor dem Bahnhof Köln-Deutz ein Denkmal errichtet worden, das auf einem 4 bis 5 m hohen Postament eine Nachbildung ihres ersten, im Jahre 1866 geschaffenen Gasmotors zeigt. — Der Gedanke scheint verfehlt. Wenn schon ein Denkmal sein muss, dann doch ein Denkmal dem Genius. Für ihn kann der Beschauer Verehrung empfinden, er ist das Zeitlose und allgemein gültige, während sein zeitgebundenes, technisches Werk im besten Falle sachliches, historisch begründetes Interesse zu erwecken vermag. Doch nicht einmal dieses kann der Motor auf hohem Thron stillen: man sucht unwillkürlich nach einer Leiter, man wünschte, ihn im Museum genau besehen zu können. Aber einen Motor als „Denkmal“ bewundern schiene uns Götzendienst.

**Modernes Bauen und Tradition.** Alfred Fischer (Karlsruhe) spricht in „Stein, Holz, Eisen“ vom 20. August d. J. die Ansicht aus, dass die Entwicklung des zeitgenössischen Bauwesens Gefahr laufe, einer reaktionären Strömung zum Opfer zu fallen. Er führt an, dass von Staats- und andern Behörden „in aller Stille Bauvorhaben grössten Stils durchgeführt werden, die den Traum eines kunsthistorischen Stilzismus und einer monumentalen Romantik selig forträumen“. — Wenn wir auch bei uns schon ähnliches beobachten können, vermögen wir doch solche Bauten nicht mehr als ernstliche Gefahr für neuzeitliche Gesinnung zu werten, sondern sind eher geneigt, sie als entwicklungsgeschichtlich unvermeidliche Rückschläge (die manchmal sogar in sich gute Einzelleistungen sein können) hinzunehmen.

**Rechtsufrige Gardaseestrasse.** Mit Bezug auf die Projekte der Walenseestrasse mag es interessieren zu hören, dass die Italiener sich nicht gescheut haben, am steilen, felsigen Westufer eine Verbindungstrasse zwischen Riva und Gargnano zu bauen, die zahlreiche Tunnel von zusammen rd. 7 km Länge aufweist, bei einer Gesamtlänge der Strasse von 28 km. Ausserdem erforderte aber diese neue Strasse, wie wir der Juli-Nummer des „Politecnico“ (mit vielen Bildern) entnehmen, einen bedeutenden Aufwand an Brücken; sie steigt bis 120 m über den Seespiegel. Ihre Fahrbahnbreite beträgt 6 bis 7 m, die Maximalsteigung 6‰; die Kosten von 31 Mill. Lire scheinen sehr gering im Verhältnis zu den für die Walenseestrasse vorgesehenen.

**Eidg. Techn. Hochschule.** Der neue Ordinarius für technische Chemie anorganischer Richtung, der Nachfolger des in Ruhestand getretenen Prof. Dr. E. Bosshard, Herr Prof. Dr. A. Guyer, hält heute, Samstag 28. d. M., 11.15 h im Auditorium III des Hauptgebäudes seine (öffentliche) Antrittsvorlesung über „Ausschnitte aus neuen Gebieten der chemischen Technik“.

**Das Studentenhaus der Techn. Hochschule Stockholm** zeigt das „Zentralblatt d. B.“ vom 30. September d. J. in einigen Bildern, Schnitten und Grundrissen. Wir möchten nicht versäumen, auf diesen in seiner Frische und Schlichtheit mustergültigen Bau hinzuweisen.