

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 37/38 (1901)
Heft: 14

Artikel: Umbau der linksufrigen Zürichseebahn vom Hauptbahnhof Zürich bis Wollishofen
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-22691>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.01.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

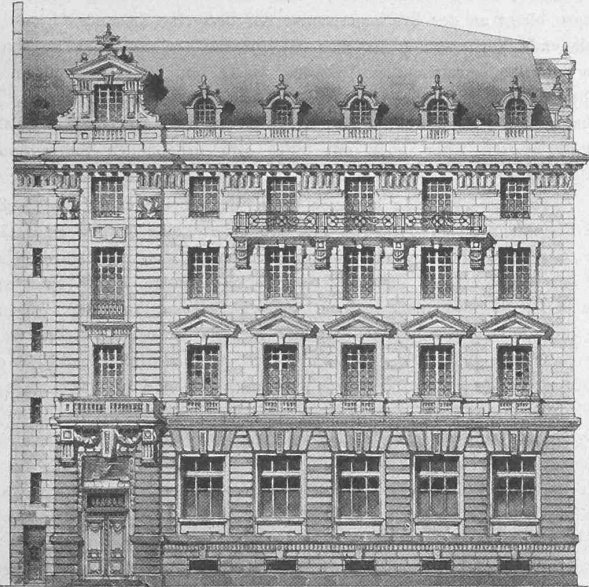
Nr. 43. Kreis mit Zentrum (gez.). Klarer, in der Hauptanordnung richtiger Grundriss, jedoch ist einzelnes darin zu beanstanden; so sind Garderobe und Aborte ungenügend und es fehlt eine Service-Treppe. Im Kassaraum sind die beiden Stirnmauern störend.

Die Fassaden sind in der Hauptgliederung gut, lassen jedoch die architektonische Durchbildung vermissen.

Wettbewerb für den Neubau der Kantonalbank in Basel.

Entwurf Nr. 32. Motto: «Lällenkönig». Verfasser: *Suter & Burckhardt*, Architekten in Basel.

III. Preis.



Fassade gegen den Blumenrain. 1:300.

Nr. 45. Künstlerwappen (gez.). Mit wenigen Hauptzügen bietet das Projekt einen klaren, übersichtlichen Grundriss, doch ist die Anordnung von zwei gleichwertigen Zugängen zur Bank an entgegengesetzten Seiten schon wegen der Kontrolle unzulässig. Das Banklokal im Erdgeschoss ist, namentlich von der Stirnfront her, mangelhaft belichtet; dasselbe gilt von den Bureaux im ersten Stock.

Die Fassaden tragen zu sehr den Wohnhauscharakter.

Nr. 48. «Va banque». Der Eingang ist an der richtigen Stelle; doch gelangt man mit Wendung rechts durch Treppenlauf in eine nicht abgeschlossene Halle für das Publikum, welche die Südwestfront des Gebäudes fast ganz in Anspruch nimmt. Die Bureaux bekommen damit eine zu grosse Tiefe und die Guichets zu wenig Licht.

Dagegen zeigen die Fassaden eine durchaus künstlerische, charakteristisch monumentale Durchbildung und sind vielleicht die wirkungsvollsten der ganzen Konkurrenz.

Nr. 53. «Rheingold» III. Grundriss sehr schön und zweckmässig; doch sollte der Eingang einfacher gestaltet, d. h. bloss ein Treppenlauf, anstatt zwei, zum Hochparterre führen, womit der direkte Zugang zum Soussol wegfällt und zugleich Raum für eine Service-Treppe geschaffen werden könnte. Die schöne, geräumige Haupttreppe ist gut für sich abgeschlossen. Die Einteilung der oberen Geschosse vorzüglich, im zweiten Stock mit zweckmässiger Teilung der Bureaux in zwei Hauptgruppen. Auch die Disposition im Soussol ist gelungen. Die Centralheizung ist im Unterkeller zweckmässig untergebracht und von den Banklokalitäten gut isoliert.

Die Fassaden wirken monumental. In der Behandlung des ersten und zweiten Stockes ist die Einfachheit etwas zu weit getrieben. Die Aufbauten über dem Hauptgesims thun der Gesamterscheinung Eintrag.

Nr. 63. «Rheingold» IV. Grundriss sehr übersichtlich, doch wiederum zwei Zugänge zur Bank, was unzulässig. Die beigegebene Variante ist deshalb vorzuziehen. Eine Service-Treppe fehlt. Die Soussol-Anlage ist gut, desgleichen diejenige im ersten Stock; sämtliche Räume sind genügend beleuchtet.

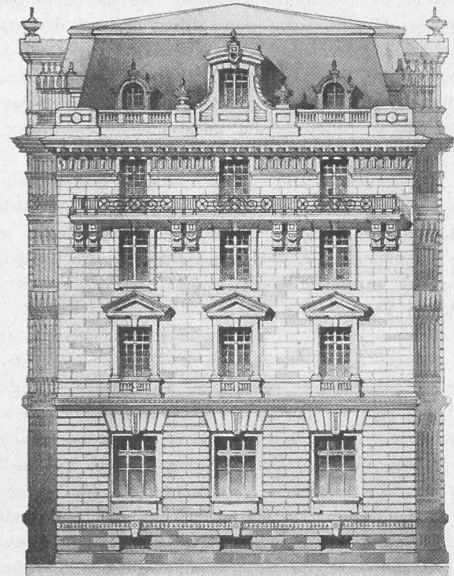
Die Fassadengliederung ist im ganzen gut, doch in den Details etwas überladen.

Keines dieser elf Projekte hat nun die Aufgabe nach jeder Richtung hin in vollständig befriedigender Weise gelöst; ebensowenig hat eines derselben einen durchschlagenden Erfolg errungen, demzufolge es dem

tit. Bankrat ohne weiteres zur Ausführung hätte empfohlen werden können; doch sind zwei Entwürfe dem Ziel ziemlich nahe gekommen.

Das Preisgericht musste deshalb Umgang nehmen von der Zuerkennung eines ersten Preises, beschloss aber einstimmig, zwei zweite, einen dritten und einen vierten Preis zu erteilen:

Je einen zweiten Preis von 1400 Fr. in gleicher Rangstufe den Projekten:



Fassade gegen die Schifflande. 1:300.

Nr. 53. «Rheingold» III. (Verfasser die Herren *Gebr. Stamm*, Architekten in Basel.)

Nr. 36. «1901». (Verfasser Herr *Karl Moser*, Architekt in Aarau.) Einen dritten Preis von 1000 Fr. dem Projekt:

Nr. 32. «Lällenkönig». (Verfasser die Herren *Suter & Burckhardt*, Architekten in Basel)

und einen vierten Preis von 700 Fr. dem Projekt:

Nr. 1. «An Böcklins Vaterstadt». (Verfasser Herr *E. Sandreuter*, Architekt von Basel in Frankfurt a. M.)

Ausserdem empfiehlt das Preisgericht der Bankbehörde den Ankauf des Projektes Nr. 48 «Va banque» in Anbetracht der wirklich gelungenen Fassaden.

Mit vollkommener Hochachtung

(sig.) *Ed. Vischer.*
» *Ad. Brunner.*
» *Fr. Zweifel.*
» *H. Kundert.*
» *F. Walser.*

Basel, den 11. Februar 1901.

Umbau der linksufrigen Zürichseebahn vom Hauptbahnhof Zürich bis Wollishofen.

(Schluss.)

Kostenvoranschlag.

Der diesem Berichte beigegebene *Kostenvoranschlag* wurde nach dem in der Schweiz üblichen offiziellen Rechnungsschema auf Grund möglichst eingehender Massenberechnungen aufgestellt. Besonderes Augenmerk wurde den Einheitspreisen geschenkt; sie wurden teils analogen Bauten, teils Voranschlägen der Nordostbahn entnommen; für einige Posten wurden specielle Preisanalysen aufgestellt. Für Arbeitsgattungen, welche sich quantitativ nicht feststellen lassen, wurden entsprechende Pauschalvergütungen eingesetzt, und sämtlichen Hauptpositionen die üblichen Zuschläge für Unvorhergesehenes und Verschiedenes beigelegt. Zu den einzelnen Kapiteln wird noch folgendes bemerkt:

Für A. Allgemeine Verwaltung und Bauleitung, und B. Verzinsung des Baukapitals sind die üblichen Ansätze zu Grunde gelegt.

C. Expropriation. Wie die Aufstellung zeigt, ist hier unter «Ent-

schädigungen» nur das zum Bahnbau erforderliche provisorisch oder definitiv zu erwerbende Terrain, soweit nicht schon heute von der Bahngesellschaft erworben, inbegriffen. Für die Sihlkorrektur und damit zusammenhängende Strassenbauten ist kein Grunderwerb berechnet, sondern angenommen, die Stadt trete das erforderliche Terrain ohne Entschädigung ab im Austausch für das ihr später zufallende weit grössere Gebiet.

Die Nordostbahn hat dieses Kapitel viel reichlicher bedacht und im Voranschlag vom Februar 1897 645 000 Fr. und in dem neuesten vom Oktober 1900 sogar 1 424 000 Fr. aufgenommen. Die Hauptdifferenz betrifft die Strecke von der Langstrasse bis zur Kalkbreitestrasse und hat die Nordostbahn im letzteren Voranschlag für die Erwerbung des ihr schon gehörenden Landes, sogar ohne Abzug des von der jetzigen Bahnanlage in Anspruch genommenen Areals, eine Summe von 1 290 600 Fr., speciell zwischen der Badener- und Kalkbreitestrasse, wo kein Quadratmeter zu erwerben ist, 115 000 Fr. vorgesehen. Dagegen hat sie für die Schädigungen der an die Hochbahn anstossenden Besitzer gar nichts aufgenommen, während es doch kaum anzunehmen ist, dass diese, denen eine Mauer von 5 bis 6 m Höhe an die Grenze gesetzt und das ganze Erdgeschoss, sowie teilweise auch noch die zweite Etage förmlich zugemauert wird, für diese kolossale Schädigung nichts erhalten werden, und es liegt die Vermutung nahe, dass damit eine Reserve für derartige Entschädigungen hat geschaffen werden wollen. Es soll aus diesem Grunde bei der späteren Vergleichung dieser höhere Betrag nicht beanstandet werden, da offenbar die Hochbahn in diesem Kapitel eine weit grössere Ausgabe in Aussicht zu nehmen hat als die Tiefbahn, bei der gegenteils von den anstossenden Besitzern, wenigstens in der Partie, wo sie unterirdisch geführt wird und ganz verschwindet, eher Beiträge erhältlich sein dürften.

D. Bahnbau. Neben den mit sehr reichlich bemessenen Einheitspreisen berechneten direkten Entschädigungen sind hier noch Pauschalvergütungen für alle möglichen Nebenleistungen im Betrage von über 600 000 Fr. aufgenommen; dieselben umfassen namentlich alle Entschädigungen für Unterhalt und Sicherung der Bahngleise, Bahnverlegungen, Wasserschöpfen, provisorische Schutzdämme an der Sihl und sonstige Schutzvorkehrungen, provisorische Einfriedigungen u. s. w. Es sei bei diesem Anlass auf die hauptsächlichsten Preisansätze hingewiesen, welche in Basel beim Umbau der Elsässerlinie bezahlt werden. Für den Kubikmeter Erdaushub aller Art, inbegriffen die offenen Tunnels, wird dort nur Fr. 0,93 einschl. Transport bezahlt, für den lfd. m offen auszuführenden Tunnel einschl. Aushub etwa 900 Fr. ebenfalls mit Inbegriff der Materialabfuhr. Die bez. Ansätze des vorliegenden Voranschlags dagegen betragen 2 Fr. und 1 200 Fr., wobei noch zu bemerken ist, dass in Basel eine mittlere Transportweite von 2 500 m, hier eine solche von nur etwa 1 000 m erforderlich ist.

Ein grosser Teil des ausgehobenen Materials im Kreise III wird Kies und Sand sein und wieder zu Bahnzwecken, als Beschotterung, Beton etc., Verwendung finden oder auch verkauft werden können — eine nicht unbedeutende Einnahme, die im Voranschlag noch gar nicht berücksichtigt ist und die, da es sich um bedeutende Quantitäten von vielleicht mehr als 100 000 m³ handelt, eine beachtenswerte Summe erreichen wird.

Unter diesen Umständen darf unzweifelhaft behauptet werden, dass die devisierte Gesamtsumme von 5 700 000 Fr. nicht nur für die ganze Tiefbahnanlage mehr als hinreichend ist, sondern dass bei der Vergabung der Arbeiten noch bedeutende Ersparnisse erzielt werden dürften. Für das freierwerbende und der Sihl abgewonnene Land ist dabei nicht einmal ein Erlös in Gegenrechnung gebracht worden.

Bei der Station Enge endlich, die sich trotz vertraglicher Verpflichtungen noch immer in provisorischem Zustand befindet, ist daran zu erinnern, dass die bezüglichen Kosten, die im neuen Voranschlag eine Summe von über 450 000 Fr. erreichen, von Rechtswegen nicht dem neuen Tiefbahnprojekt belastet werden dürfen, da auch ohne einen derartigen Umbau der Bahn unter allen Umständen endlich einmal ein richtiges Aufnahmegebäude erstellt und eine Ergänzung der Geleise vorgenommen werden müsste.

Vergleichung der Projekte.

Zum Schluss dieses Berichtes soll noch eine *Vergleichung* des vorgeschlagenen Tiefbahnprojektes mit den Hochbahnprojekten der Nordostbahn durchgeführt werden. Zunächst mit dem im April v. J. vorgelegten Hochbahnprojekt Langstrasse-Zweierstrasse mit Anschluss an die bestehende Bahn beim Sihlhölzli und Unterführung der Seestrasse im II. Kreis.

Die Erstellungskosten betragen nach dem Voranschlag der Nordostbahn für den Umbau Langstrasse-Sihlhölzli	3 586 000 Fr.
für Unterführung der Seestrasse	701 000 »
und für den Umbau der Station Enge, wie beim vorliegenden Tiefbahnprojekt	453 000 »
somit Gesamtkosten	4 740 000 Fr.

Und was ist mit dieser Hochbahn erreicht worden?

Im III. Kreise werden von der Birmensdorferstrasse weg bis zur Sihl alle Strassenübergänge, wenn nicht unterdrückt, so doch arg verkümmert; der Niveauübergang im Sihlhölzli bleibt nach wie vor bestehen; ebenso könnte der projektierte Sägequai nur mit einer unschönen Rampe im Niveau über die Bahn geführt werden. Im II. Kreise wird die Seestrasse unterführt, und die anstossenden Strassen werden entweder in einer Weise korrigiert, wie sie misslicher nicht gedacht werden kann, oder für den Fuhrwerksverkehr gänzlich unterdrückt, wie die Tunnel- und Gotthardstrasse; an der Sternenstrasse wird der Niveauübergang belassen, und ebenso bleibt an der Breiterstrasse der bisherige Zustand. Eine durchschlagende Verbesserung ist also mit diesem Projekte nicht zu erzielen. Die damit zu erreichenden Zustände im II. und III. Kreise dürften ohne Uebertreibung als höchst bedenkliche bezeichnet werden, sodass es ganz unbegreiflich erscheint, dass sich die Stadt an einer solchen Verunstaltung auf der ganzen Linie noch mit einer sehr erheblichen Subvention beteiligen will.

Für die *Tiefbahn* betragen nach dem beiliegenden Voranschlag die Erstellungskosten 5 700 000 Fr., also nahezu eine Million mehr als für die oben erwähnte Hochbahn, wobei jedoch zu betonen ist, dass der Umbau bei der Tiefbahn eine weit längere Strecke umfasst. Dafür sind zudem alle und jede Uebelstände auf der ganzen Strecke, von der Langstrasse bis zum Belvoirpark vollständig gehoben. Alle Strassen in diesem Gebiete mit Ausnahme der Hohl-, Gotthard- und Sternen-Strasse, welche etwas gehoben werden müssen, können ohne allen Anstand in ihrem bisherigen Niveau über die Bahn geführt und die Breiterstrasse als Fahrstrasse ausgebildet werden. Eine neue bequeme Verbindung des II. und III. Kreises, welche bis jetzt vollständig gefehlt hat, wird durch den entbehrlich werdenden Tunnel unter dem Ulmberg geboten. Ferner wird infolge der unterirdischen Führung der neuen Linie von der Zweierstrasse bis zur Seestrasse ein sehr wertvolles Terrain frei, welches jetzt von der alten Bahn in Anspruch genommen wird; es kann dessen Wert ohne Bedenken zu mindestens 200 000 Fr. angeschlagen werden. Noch grösser ist das Areal, welches der Stadt beim Sihlhölzli infolge Verlegung der Sihl zufallen wird; es ergibt sich dort ein Ueberschuss von etwa 25 000 m² und ist im Situationsplane (Nr. 13 S. 139) auch bereits eine Lösung angedeutet, welche die Möglichkeit einer guten Verwendung der gewonnenen Flächen genügend illustrieren dürfte.

Aber nicht nur die öffentlichen Interessen und Anlagen erhalten bei der Tiefbahn einen grossen Gewinn; auch alle privaten Anstösser, welche durch die Hochbahn in der bereits geschilderten Weise aufs empfindlichste geschädigt würden, werden eine Tiefbahn aufs lebhafteste begrüssen, indem diese im geschlossenen Teil jede Belästigung durch Lärm, Rauch etc. ausschliesst; auch im Einschnitt in der Tiefe werden die Uebelstände weniger fühlbar als bei der jetzigen Anlage oder der Hochbahn.

Ungleich grösser werden die Schädigungen bei Fortsetzung der Hochbahn im II. Kreise sein, wo den sämtlichen Villen und Häusern in der Nähe der Bahn durch die hohen Mauern zum Teil bis und mit dem ersten Stock jede Aussicht genommen und dadurch eine sehr grosse Entwertung herbeigeführt würde. Es ist deshalb keineswegs sicher, dass die Bahn hier nicht mit sehr grossen Entschädigungen zu rechnen haben dürfte.

Die Fortsetzung der Hochbahn im Kreise II bedingt sodann bei der Brandschenke- und der Parkring-Strasse recht unliebsame Veränderungen; es ist bei letzterer eine annehmbare Lösung überhaupt noch nicht gefunden und wird ohne tief eingreifende Aenderungen und Verunstaltungen des dortigen Strassennetzes nicht gefunden werden können.

Mit besonderen, vielleicht kaum überwindlichen Schwierigkeiten ist die Anschüttung eines hohen Dammes zwischen den Stationen Enge und Wollishofen verbunden, und nach den bisher am See gemachten Erfahrungen (Liedwil, Rapperswil, Horgen, Rüslikon, Tiefenbrunnen etc.) müsste man sich auch bei dieser Strecke auf Senkungen ernstester Natur gefasst machen, welche, wenn sie schliesslich überwunden werden können, neben der Möglichkeit einer zeitweiligen und längeren gänzlichen Einstellung des Betriebes, eine ganz enorme Erhöhung der Baukosten bewirken würden. Es dürfte daher wohl kaum begreiflich erscheinen, hier die Erstellung einer Hochbahn ernstlich in Aussicht zu nehmen.

Bei sofortiger Erstellung einer Hochbahn auf bisherigem Tracé bis Wollishofen betragen nach Aufstellung der Nordostbahn die Baukosten 8 592 000 Fr. — Wenn nun aber nebst der Strecke bis zum Sihlhölzli vorgängig auch noch die Unterführung der Seestrasse und die Station Enge zur Ausführung gebracht werden, so sind die späteren Kosten um mindestens deren Erstellungskosten im Betrage von 1 154 000 Fr. zu erhöhen, da vielleicht ein Teil der für die Station Enge gemachten Aufwendungen nicht ganz verloren sein würde, die Seestrasse aber wieder in

ihren früheren Zustand zurückgebracht werden müsste. Die Gesamtkosten der Hochbahn bis Wollishofen betragen alsdann 8 592 000 Fr. + 701 000 + 453 000 oder zusammen 9 746 000 Fr.

Die Fortsetzung der Tiefbahn dagegen bis Station Wollishofen, welche sich, wie bereits früher erwähnt, leicht und in einfachster Weise bewerkstelligen liesse, würde nur eine Summe von 1 500 000 Fr. erfordern. Die Gesamtkosten des Tiefbahnprojektes bis Wollishofen betragen also 5 700 000 Fr. + 1 500 000 oder 7 200 000 Fr. gegen mindestens 8 592 000 Fr. bei sofortiger Ausführung des Hochbahnprojektes bis Wollishofen und gegen 9 746 000 Fr. bei Ausführung in zwei Perioden, unter der kaum wahrscheinlichen Annahme, dass dabei keine Senkungen infolge der hohen Dammschüttungen eintreten.

Dabei werden, wie bereits mehrfach betont, alle Niveauübergänge und sonstigen Uebelstände der jetzigen Bahnanlage beim Tiefbahnprojekt gründlich beseitigt, während bei der Hochbahn dies nicht in vollem Umfange zu erreichen ist; die Lichthöhe der Strassen wird immer eine beschränkte bleiben; ja einzelne Strassen müssen sogar in sehr entstellender Weise gesenkt werden, so die Hohlstrasse um nahezu 2 m; dazu tritt noch die Verunstaltung der ganzen Gegend und die empfindliche Schädigung aller Anstösser.

Andere Projekte.

Das von der Nordostbahn bearbeitete Projekt mit *Verlegung* der Station *Enge* an die *Grütlistrasse* erfordert nach ihren Berechnungen eine Summe von 11 947 000 Fr. oder somit nahezu 12 000 000 Fr. Es dürfte um so weniger von einer solchen Lösung die Rede sein können, als sie zudem von vielen Seiten auf eine grosse Opposition stossen würde, so von Seite der Kirchgenossen in Enge, der Seegemeinden und der Kantone Glarus und Schwyz, welche ganz energisch gegen eine derartige Verlegung Protest erheben.

Die Verlegung würde allerdings in Bezug auf die vom Betrieb unabhängige Ausführung einige Vorteile bieten, allein die Mehrkosten sind derart grosse, dass es als ganz unnütz erachtet wurde, sich noch weiter mit diesem oder ähnlichen Projekten zu beschäftigen.

Die allgemeine Ueberzeugung machte sich nach Prüfung aller Verhältnisse dahin geltend, dass in der *Tiefbahn* nach vorliegendem Projekt in jeder Beziehung die richtigste Lösung gefunden, und es daher ganz unnötig sei, noch weiteren Studien obzuliegen und andere Projekte in Bearbeitung zu nehmen. Zudem haben alle Verlegungsprojekte den grossen Nachteil, dass sofort bis Wollishofen gebaut und sofort grosse Ausgaben gemacht werden müssen, während beim vorgeschlagenen Tiefbahnprojekt einstweilen mit einer verhältnismässig viel kleineren Ausgabe alle dringenden Uebelstände vom Hauptbahnhof bis zum Belvoirpark vollständig beseitigt, und der letzte, jetzt noch keineswegs dringende Teil einer späteren Zeit überlassen werden kann.

In Zürich hätte man durchaus keinen Grund, nicht der Tiefbahn den Vorzug zu geben, da deren Vorzüge am anderen Ufer auf der Strecke Letten-Tiefenbrunnen bereits jedermann klar vor Augen liegen.

Zum Schlusse kann zudem darauf aufmerksam gemacht werden, dass man auch in anderen Städten, so namentlich in Paris, London, Berlin, Wien, etc., die Vorteile der Tiefbahnen erkannt und ihnen, besonders in neuerer Zeit bei noch viel grösseren Schwierigkeiten, den Vorzug gegeben und selbst Hochbahnen, die vor nicht langer Zeit erstellt wurden, nun vielfach in Tiefbahnen umgebaut hat oder im Begriff ist, es zu thun.

Die Entscheidung ist schon längst und immer ausgesprochener zu Gunsten der Tiefbahn erfolgt, sodass es, in Wiederholung eines früheren Ausspruches, kaum begreiflich sein würde, wenn in dem fortschrittlichen Zürich, dem Sitz der ersten technischen Anstalt des Landes, wie zum Höhne dennoch die Hochbahn obsiegen sollte, die Hochbahn, welche viele und schöne Stadtteile verunstalten, in der baulichen Entwicklung hindern und vielen Anstössern und Besitzern grossen Schaden bringen würde.

Der zürch. Ing.- und Arch.-Verein, in Würdigung und mit Kenntniss aller Verhältnisse und zwar sowohl der geringeren Baukosten als der damit erreichten grossen Vorteile, ist der vollen Ueberzeugung, dass der Tiefbahn der Vorzug gebühre und dieselbe als die einzig richtige Lösung zu empfehlen sei.»

Zürich, im März 1901.

Namens des zürcherischen
Ingenieur- und Architekten-Vereins,
Der Präsident: *Paul Ubrich*.
Der Aktuar: *A. Bachem*.

Miscellanea.

Die panamerikanische Ausstellung zu Buffalo 1901. Die Gebäude und Anlagen für die vom 1. Mai bis zum 1. November 1901 dauernde panamerikanische Ausstellung nehmen ein im Norden von Buffalo gelegenes Areal von 1,5 km Länge und 1 km Breite ein, das sich unmittelbar an den städtischen Park anschliesst. Vom Geschäftsviertel der Stadt aus ist der Ausstellungsplatz auf der Eisenbahn und auf zwei elektrischen Strassenbahnlinien in weniger als einer Viertelstunde zu erreichen. Ein kleiner See wurde in die Anlagen einbezogen, während die geräumigen, rechtwinklig angelegten Plätze, um welche sich die Gebäude symmetrisch gruppieren, ebenfalls durch grössere, von Promenaden eingefasste Bassins unterbrochen werden. Sämtliche Bauten sind in Holz ausgeführt mit Ausnahme eines elektrischen Turmes, der wegen seiner Höhe ein Eisengerippe erhält. Die Architektur der Hauptgebäude soll in spanischer Renaissance gehalten werden mit leuchtenden, eindrucksvollen Farbenverzierungen und roten Ziegeldächern. Das Bild verspricht in der Einrahmung durch den Park und die Wasserflächen ein sehr belebtes zu werden. — In der Maschinenausstellung sollen die Special- und Arbeitsmaschinen in hervorragender Weise vertreten sein. Als Kraft- und Lichtquelle stehen die am nahe gelegenen Niagara errichteten und gegenwärtig wieder in Vergrösserung begriffenen Werke¹⁾ zur Verfügung, sodass die Ausstellung in dieser Hinsicht besonders reich bedacht sein wird.

Die Stadtmauern von Bologna. In Bologna hat die dortige Stadtverwaltung, dem Ausdehnungsbedürfnis der Stadt Rechnung tragend beschlossen, denselben Teile der Stadtmauern zu opfern; sie hat sich zu ihrem Vorhaben auch den Rat der Stadt Nürnberg erbeten. Dort ist man im Laufe der Zeit zur Einsicht gekommen, welchen Schatz die Stadt an ihren alten Befestigungswerken besitzt und erkennt auch die Fehler, die früher durch planlose Umlegung des Laufer- und Wöhrder-Thores, sowie anderer Teile der Nürnberger Stadtmauern begangen wurden. Es ist zu wünschen, dass sich Bologna die in Nürnberg gemachten Erfahrungen bei Ausführung des Projektes zunutze macht.

Albula-Tunnel. Die an der Nordseite des Albula-Tunnels aus den geologischen Verhältnissen erwachsenen unvorhergesehenen Schwierigkeiten sind Ursache gewesen, dass die Bauleitung die Unternehmerfirma ihrer Vertragsverpflichtungen enthoben und die Vollendung der Arbeiten im Regiebetrieb beschlossen hat; sie erwartet dadurch bessere Gewähr für kunstgerechte und rechtzeitige Fertigstellung des Tunnels zu erlangen. In seiner Sitzung vom 30. März 1901 hat der Verwaltungsrat der Rhätischen Bahn die bezüglichen Anträge der Bauleitung gutgeheissen.

Aktien-Gesellschaft Sandsteinziegelei-Patente Schwarz in Zürich. Herr *L. Friedmann*, unser geschätzter, langjähriger Mitarbeiter, ist aus der Redaktion der Schweizerischen Bauzeitung ausgeschieden, um die Stelle des Direktors obgenannter Aktien-Gesellschaft zu übernehmen.

Konkurrenzen.

Primarschulhaus in Moutier. (Bd. XXXVII S. 74, 86, 95, 110, 130 und 141.) Wir erhalten folgende Zuschrift:

«Wohl sämtliche Interessenten bei diesem Wettbewerb werden mit dem Einsender dieser Zeilen darin einig gehen, dass gegen das mit Datum vom 29. März 1901 erlassene Zirkular des tit. Gemeinderates Moutier energisch opponiert werden muss. — Nachdem man die zur Ablieferung der Projekte angesetzte Frist (31. März) bis auf zwei Tage hat verlaufen lassen, mithin also die Projekte fertig und etliche wohl schon an Ort und Stelle sind, haben wir Mitbewerber auch das Recht zu verlangen, dass die Beurteilung der Projekte *jetzt* erfolgt und nicht erst in 2 Monaten.»

«Es werden nun alle diejenigen, die im Besitze von *fertigen Projekten* sind, ersucht, eine Eingabe (ohne Nennung ihres Namens) an die Behörde in Moutier abgeben zu lassen, um dieselbe zu bitten, nochmals ein Zirkular ergehen zu lassen, in welchem die fertigen Projekte eingefordert werden, behufs Vornahme einer baldigen Beurteilung durch das bereits bezeichnete Preisgericht.»

«Sollte dieser Schritt resultatlos bleiben, so hat jeder Konkurrent das Recht, für die anfänglich vorgeschriebene detaillierte Kostenberechnung angemessenen Schadenersatz zu verlangen, denn alle diejenigen, die sich erst *jetzt* infolge der zweimonatlichen Fristverlängerung an diese Arbeit machen, sind dieser grossen Arbeit enthoben, mithin im Vorteil. — Privatim sind bereits diesbezügliche Forderungen gestellt worden und werden weitere nachfolgen.»

Ein Mitbeteiligter.

Nachdem durch Bekanntgabe neuer Bedingungen bei Ablauf des ursprünglich gestellten Termins der erstausgeschriebene Wettbewerb thatsächlich rückgängig gemacht wird, was nach § 5 der «Grundsätze» des Schweiz. Ing.- und Arch.-Vereins nicht zulässig ist, erscheint uns der Protest des Einsenders wohl begründet.

¹⁾ Bd. XXXVI S. 208.