

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 37/38 (1901)
Heft: 20

Sonstiges

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>

stimmungen. Es wären nach diesen Vereinbarungen für Werkstätten-Anlagen die Grösse sämtlicher gedeckten Arbeitsräume so zu bemessen dass gleich-zeitig $\left\{ \begin{array}{l} 25\% \text{ der Lokomotiven} \\ 10\% \text{ der Personenwagen} \\ 3\% \text{ der Güterwagen} \end{array} \right\}$ ausgebessert werden können. Ausserdem sollen noch 5% sämtlicher Wagen auf den Geleisen innerhalb der Werkstätten-Einfriedigung Platz finden.»

«Hiernach müsste die Nordostbahn für ihre neuen Werkstätten schon bei ihrem jetzigen Rollmaterialbestand nicht nur 28, sondern 60 Lokomotivstände vorsehen und es sind auch die projektierten gedeckten Räume für die Wagenreparatur um mindestens ein Viertel zu klein.»

«Es muss als selbstverständlich bezeichnet werden, dass man den Raum einer neuen Werkstätte nicht nur nach dem augenblicklichen Bedürfnisse, sondern nach der in absehbarer Zeit zu erwartenden Zunahme der Betriebsmittel bemisst. Nach dem vorliegenden Entwurfe würde aber eine Erweiterung der Wagen-Werkstätte ohne Verschiebung der Lokomotivwerkstätte nach Osten überhaupt nicht möglich sein und eine solche Verschiebung der Lokomotiv-Werkstätte würde wieder die Erweiterungsfähigkeit der letztern wesentlich beeinträchtigen.»

«Die Werkstättenanlage erfordert daher mehr Platz, als nach vorliegendem Entwurf angenommen ist; sie würde sich überhaupt rationeller gestalten lassen, wenn man dafür eine grössere Breite des verfügbaren Geländes in Anspruch nähme, sodass vor allem auch die Lokomotivstände parallel und nicht senkrecht zur Bahn gestellt werden könnten, womit dann die direkte Einfahrt der Maschinen auf die Schiebebühnen (mit Umgehung der grossen Drehscheibe) ermöglicht würde. Dann aber würde sich, wie schon jetzt mit voller Sicherheit erklärt werden kann, eine zweckmässige Erweiterung des Rangierbahnhofes neben der Werkstätte, innerhalb des von der Nordostbahn erworbenen Geländes nicht mehr durchführen lassen.»

«Es empfiehlt sich daher die Anlage der Hauptwerkstätten an der geplanten Stelle bei km 2,2—4,5 der Strecke Zürich-Altstetten nicht.»

Nach einer Besprechung verschiedener weiterer Punkte von untergeordneter Bedeutung, fassen die Experten ihre Ansichten in den Schlüssen zusammen:

«Andere als die in den Beantwortungen der Fragen 1 bis 3 dargelegten Nachteile sind aus dem Vergleich kaum zu erwarten, doch sind dieselben derart, dass, sollte der Vergleich zu Kraft bestehen bleiben, die Verwaltung der Bundesbahnen voraussichtlich in absehbarer Zeit genötigt wäre, für teures Geld dazumal bereits überbautes Gelände zurückzukaufen und eventuell auch die Werkstätten wieder zu verlegen, um zweckentsprechende und betriebssichere Verhältnisse im Bahnhof Zürich zu schaffen.»

«Jedenfalls möchten wir noch darauf hinweisen, dass eine weitschauende Eisenbahnverwaltung Gelände in der Nähe grosser Bahnhöfe, wenn sie auch gegenwärtig zu Bahnhofszwecken noch nicht gebraucht werden, weder zu Bahnzwecken, die sich auch anderwärts befriedigen lassen, verwenden, noch gar veräussern sollte.»

Regierungsrat und Stadtrat von Zürich haben unter Beilegung dieses Gutachtens bewährter Fachleute bei der schweizerischen Bundesversammlung ihren Protest gegen den zwischen dem schweizer. Bundesrat und der Nordostbahn abgeschlossenen Vergleich erneuert, nach welchem das für den Ausbau des Rangierbahnhofes reservierte Land zur Errichtung der Reparaturwerkstätten verwendet und das zur Erweiterung des Güterbahnhofes, Eilgutdienstes und Personenbahnhofes bestimmte Areal der Nordostbahn zur freien anderweitigen Verwertung überlassen werden sollte. — Der bezüglichen Denkschrift sind zwei Pläne im Masstab 1:2500 beigegeben, deren erster das N. O. B.-Projekt vom 4. Februar 1895 wiedergibt, während der zweite den gegenwärtigen Bestand des Bahnhofes vom Hauptbahnhof bis Altstetten, mit der von den Experten vorgeschlagenen Abgrenzung des Bahngelbietes zur Darstellung bringt.

Miscellanea.

Eine Schnellfahrt von 120 englischen Meilen in der Stunde. Die «Railroad Gazette» berichtet, dass auf der «Savannah, Florida and Western» kürzlich ein Zug, bestehend aus einer Lokomotive, je einem Post-, Gepäck- und Schlafwagen, die Strecke von Fleming nach Jacksonville, eine Entfernung von 149 engl. Meilen (= 239,89 km), in 130 Minuten, also mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 68,8 engl. Meilen (= 110,76 km) in der Stunde, einschliesslich eines Aufenthaltes und einer an zwei Stellen notwendigen Verlangsamung der Fahrt, zurückgelegt

habe. Des weiteren wird berichtet, dass in der Nähe von Screven die Strecke zwischen der 69. und 74. Meilenstation in 2 Minuten 30 Sekunden, also mit einer Geschwindigkeit von 120 engl. Meilen (= 193,20 km) in der Stunde, durchlaufen wurde. Die von dem auf der Lokomotive befindlichen Ingenieur notierten Zeiten stimmen genau mit denen des Train-dispatcher's überein. Die fünfachsige Lokomotive dieses Zuges ist eine der sechs im letzten Sommer von den «Rhode Island Lokomotive Works» gebauten Lokomotiven mit einem Gewicht von 66 t, von denen 49 t auf den Triebädern ruhen; die Cylinderabmessungen sind 482 zu 711 mm und die Triebäder haben einen Durchmesser von 1854 mm. Der Kessel hat 300 Siederöhre von 51 mm Durchmesser und 4,27 m Länge. Das Zuggewicht ist nicht angegeben. Die Fahrgeschwindigkeit wurde wegen einer nördlich von Fleming eingetretenen Zugverzögerung erhöht. Die Strecke weist nur auf 3 bis 4 engl. Meilen geringe Steigungen auf und verläuft im übrigen annähernd horizontal.

Monats-Ausweis über die Arbeiten im Albula-Tunnel für Ende April 1901:

Gegenstand	Nordseite	Südseite	Zusammen
<i>Sohlenstollen:</i>			
Gesamtlänge Ende Monats . . . m	1205,0	1036,5	2241,50
Monatsfortschritt m	—	113,0	113,0
Täglicher Fortschritt m	—	3,77	3,77
<i>Fertiger Tunnel:</i>			
Gesamtlänge Ende Monats . . . m	1032,0	272,0	1304,00
Monatsfortschritt m	63,0	—	62,00
<i>Arbeiterzahl, täglich, Durchschnitt:</i>			
im Tunnel	310	210	520
ausserhalb des Tunnels	91	65	156
zusammen	401	275	676
<i>Gesteinsverhältnisse vor Ort . .</i>			
	Casannaschiefer	Granit	
<i>Wasserzudrang, am Tunnelausgang gemessen Sek./Z</i>			
	220	45	

Seit dem 1. April wird der Tunnel durch die Rhätische Bahn in Regie betrieben.

Am 11. April ist man auf der Nordseite im Firststollen bei 1207,60 m auf kompakten Felsen (Casannaschiefer) gestossen und hat den Firststollen bis 1218 m vorgetrieben. Der weitere Vortrieb der Stollen bleibt eingestellt, bis die Mauerung den Casannaschiefer erreicht haben wird.

Auf der Südseite wurde in festem Granit ein normaler Arbeitsfortschritt erzielt.

Internationaler Verband für die Materialprüfungen der Technik. Das Organisationskomitee des vom 9. bis 14. September in Budapest stattfindenden Kongresses hat im Anschluss an dessen Arbeiten eine Reihe geselliger Vereinigungen und Ausflüge vorbereitet. Die Nachmittage sollen mit Ausflügen in das um Budapest liegende Gebirge, nach der Margareten-Insel und einigen grösseren Fabrikanlagen zugebracht werden. Für die Damen der Kongressmitglieder ist ein Empfang durch ein Damenkomitee vorgesehen, das ihnen an den Vormittagen die Sehenswürdigkeiten der Stadt zeigen soll. Nach Schluss des Kongresses finden zu gleicher Zeit zwei grössere Ausflüge statt, deren genaueres Programm und Kosten später festgestellt werden. Anmeldungen zu denselben werden am ersten Tage des Kongresses angenommen. Der erste Ausflug geht nach Süd-Ungarn in die Gegend der unteren Donau, wo zuerst die Cementfabrik in Beocsin besichtigt wird; von hier Schifffahrt durch den Kazán und den neuen Kanal zum Eisernen Thor, dann zurück mit der Bahn nach dem Herkulesbad und über Temesvár in das Stahlwerk Resicza. Der zweite Ausflug hat Nord-Ungarn zum Ziel; er führt in die Hohe Tátra (Central-Karpathen), deren Naturschönheiten weltberühmt sind, und verbindet damit die Besichtigung der Stahl- und Eisenwerke in Ózd, Diósgyör und Krompach.

Die Anmeldungen zum Kongresse sind an das Organisations-Komitee Budapest, Müegyetem, einzusenden. Der Teilnehmer-Beitrag würde für Herren mit 20 Kronen, für Damen mit 15 Kronen festgestellt.

Vereinigte schweizerische Portland-Cement-Fabriken A.-G. Zum Verkaufe ihrer Portland-Cement-Produktion in der Schweiz haben 13 schweizerische Cementfabriken eine Aktiengesellschaft mit Sitz in Zürich (Gessnerallee 48) und Filiale in Genf gegründet. Diese Gesellschaft besorgt den schweizerischen Verkehr der folgenden Fabriken: Jura-Cement-Fabriken in Aarau, Portland-Cement-Fabrik Laufen in Laufen, Mönchenstein und Bellerive, A.-G. von R. Vigier's Portland-Cement-Fabriken in Luterbach, Basler Cement-Fabrik in Dittingen, Gebr. Gresly, Maritz & Cie. in Liesberg (Bern), Feer, Flatt & Cie. in Frauenfeld, Laufenthaler Portland-

Cement-Fabrik in Zwingen, *A.-G. Wagner & Cie.* in Stans, *Fleiner & Cie.* in Aarau, *C. Hürlimann* in Brunnen, *W. Brodtbeck* in Liestal, *Société des Ciments de Paudex* in Pully, *Société des Usines de Grandchamp et de Roche* in Grandchamp.

Der Besuch der technischen Hochschulen des Deutschen Reiches betrug im Winterhalbjahr 1900/1901 11 059 Studierende, 2 147 Gasthörer und 1 408 Teilnehmer, im ganzen also 14 614 Besucher, gegen 13 594 im Winter 1899/1900, die sich — laut einer Notiz in «Stahl und Eisen» — auf die einzelnen Hochschulen nach folgender Uebersicht verteilen:

Technische Hochschule	Gesamtzahl der			Besuchsziffer im ganzen	
	Studierenden	Gasthörer	Teilnehmer	1900/1901	1899/1900
Aachen	455	92	20	567	540
Berlin	3107	814	422	4343	3804
Braunschweig	293	164	26	483	485
Darmstadt	1366	132	65	1563	1616
Dresden	807	155	176	1138	1223
Hannover	1077	248	133	1458	1296
Karlsruhe	1371	85	97	1553	1364
München	2013	178	285	2476	2302
Stuttgart	570	279	184	1033	964

Die Erweiterungsbauten der Central-Londonbahn werden nach dem von den Ingenieuren der Gesellschaft, B. Baker und B. Mott, aufgestellten Anschläge, wie die «Railway News» berichten, einen Kostenaufwand von rd. 12 Mill. Fr. beanspruchen. Hiervon entfallen auf die Erweiterung von der Bank bis zur Liverpoolstrasse rd. 10 Mill. Fr., wovon 1 Mill. Fr. für die Erweiterungsarbeiten an der gegenwärtigen Station beim Mansion House und rd. 6 250 000 Fr. allein für das Gelände der Stationsanlage an der Liverpoolstrasse auszugeben sind. Die Baukosten der Schleife am Endbahnhof Shepherds Bush, an der die Züge wenden, sind mit etwa 1 500 000 Fr., die Kosten für die Anlage eines Nebengeleises unter der Throgmortonstrasse mit 170 000 Fr. veranschlagt.

Schweizerische Bundesbahnen. In seiner Sitzung vom 11. Mai hat der Verwaltungsrat der Schweiz. Bundesbahnen, dem Antrag der Generaldirektion¹⁾ entsprechend, Herrn *E. Vogt* endgültig zum Oberingenieur der Bundesbahnen ernannt. — Ferner empfahl er — nach dem Vorschlag seiner Kommission — dem Bundesrate, die Kreisdirektion Basel zu bestellen aus den Herren *Forster*, Vicepräsident des Obergerichtes Bern, Ingenieur *E. Frey* von Olten, Maschinenmeister der Gotthardbahn in Luzern und Ingenieur *J. Hui* von Wagenhausen, Thurgau, Direktor der schweiz. Centralbahn in Basel. — Der Bundesrat hat diese Ernennungen am 14. Mai 1901 vollzogen.

Pilatusbahn. Als Ersatz für den bisherigen Betriebsdirektor R. Winkler, der mit 1. Juni die Stelle des Direktors der technischen Abteilung im schweizerischen Eisenbahndepartement²⁾ antritt, ist von dem Verwaltungsrat der Pilatusbahn Herr Ingenieur *Walter Winkler* von Luzern berufen worden.

Eidg. Amt für geistiges Eigentum. Der schweizerische Bundesrat hat zu Ingenieuren des eidg. Amtes für geistiges Eigentum ernannt die Herren Maschineningenieur *F. Blau* von Bern und Maschineningenieur *J. Stocker* von Büron, Kt. Luzern.

Konkurrenzen.

Stadthaus in Vallorbe. Der Gemeinderat von Vallorbe eröffnet einen Wettbewerb unter den schweizerischen Architekten zur Erlangung von Entwürfen für ein neues Stadthaus in Vallorbe. Zur Prämierung von mindestens drei der eingereichten Projekte werden dem Preisgerichte 3000 Fr. zur Verfügung gestellt. Letzteres besteht aus den Herren *Charles Melley*, *Jacques Regamey* und *Francis Isoz*, alle drei Architekten in Lausanne. — Der Termin für die Einreichung ist auf den 15. August 1901 angesetzt. — Nach Begutachtung durch das Preisgericht werden alle eingesandten Entwürfe 14 Tage lang öffentlich ausgestellt. Die mit Preisen bedachten Arbeiten gehen in das Eigentum des Gemeinderates über, der sie nach Gutfinden verwenden kann; immerhin wird er zunächst suchen sich mit dem erstprämiierten Bewerber über die Herstellung der Ausführungspläne und die Uebernahme der Bauleitung zu verständigen.

Das Gebäude soll einen grossen Konzertsaal für 500 bis 600 Zuhörer, Säle für die Stadtratssitzungen, für das Friedensrichteramt, Biblio-

¹⁾ Bd. XXXVII S. 107.

²⁾ Bd. XXXVII S. 141.

thek- und Archivräume enthalten, ferner eine Restauration nebst Wohnung des Restaurateurs. In einem der Gemeinde gehörenden Nebengebäude, dessen Umbau in den Entwurf mit einzubeziehen ist, sind Gendarmerie- und Polizeiposten, Verhaftlokale, dann ein Lokal für öffentliche Versteigerungen, Bäder u. a. m. unterzubringen.

Verlangt werden: Grundrisse von jedem Stockwerke, zwei Fassaden und die erforderlichen Schnitte im Masstab 1:100, ein Lageplan 1:500 und eine gedrungene Beschreibung mit Berechnung des Kubikinhaltes. — Das ausführliche Programm nebst Lageplan (1:500), aus dem alle Zufahrts- und Höhenverhältnisse des Bauplatzes zu ersehen sind, und einem Plan des erwähnten, der Gemeinde gehörenden Gebäudes (1:100) sind zu beiziehen vom Gemeinderat von Vallorbe.

Primarschulhaus in Davos-Platz. (Bd. XXXVII S. 165.) Das Preisgericht hat am 14. Mai die zu diesem Wettbewerb eingereichten 63 Projekte geprüft und folgende drei Preise zuerkannt:

I. Preis (700 Fr.) den Herren *Jul. Schmitt*, *Ed. Kälcher*, *Val. Koch* und *Ernst Fröhlicher* in Luzern; Motto: «Fontana».

II. Preis (500 Fr.) Herrn *A. Huber*, Architekt in Zürich; Motto: «Paltram».

III. » (300 Fr.) Herrn *H. Flügel*, Architekt in Basel; Motto: «Jürg

Jenatsch».

Rathaus in Dresden. (Bd. XXXV S. 276, Bd. XXXVII S. 95 und 130.) Der Rat der Stadt Dresden hat auf Vorschlag des gemischten Sonder-Ausschusses für die Rathausbau-Angelegenheit beschlossen, nachträglich noch für je 1000 Mk. anzukaufen die Wettbewerbs-Entwürfe der Herren: Architekt *Mössinger*, Frankfurt a. M., Professor von *Thiersch*, München, Architekt *Rector Lender*, Heidelberg, Architekt *Schwerd*, Potschappel und Architekt *Hermann Thüme* in Dresden.

Litteratur.

Eingegangene litterarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten:

Mitteilungen über Forschungsarbeiten auf dem Gebiete des Ingenieurwesens, insbesondere aus den Laboratorien der technischen Hochschulen, herausgegeben vom *Vereine deutscher Ingenieure*. Heft 1, Untersuchungen u. s. w. von *C. Bach*. Berlin 1901. Verlag von Julius Springer. Preis geh. 1 M.

Korrespondenz.

Zur Rezension über „die Chorstühle in der ehemaligen Cistercienser-Abtei Wettingen“ von *E. A. Stückelberg*.

In Nr. 19, Seite 207 und 208 der «Schweizerischen Bauzeitung» vom 11. Mai bringt *E. A. Stückelberg* eine Rezension, in welcher er sich abschätzend über den Text meiner Arbeit „Die Chorstühle in der ehemaligen Cistercienser-Abtei Wettingen“ ausspricht. Da die Beamten des Landesmuseums es sich zur Pflicht gemacht haben, prinzipiell alle Polemik mit *E. A. Stückelberg* zu vermeiden, die er seit seinem Weggange von der Anstalt sowohl gegen diese selbst, als auch gegen die an ihr wirkenden Personen richtet und wozu auch diese Rezension gehört, so trete ich auf deren Inhalt nicht ein. Ich kann dies umso mehr, als es sich lediglich um Nörgeleien an Nebensächlichkeiten und ohne mein Verschulden stehen gebliebene Druckfehler handelt, die jeder Fachmann ohne weiteres als solche erkennen wird.

Zürich, 13. Mai 1901.

Dr. Hans Lehmann.

Redaktion: A. WALDNER, A. JEGHER,
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

Vereinsnachrichten.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

Referat

von Stadtingenieur *V. Wenner* über die Quartierplanprojekte des Neumühle-Areals in Zürich, gehalten in der Sitzung vom 10. April 1901.

Neben den vielen Quartierplanprojekten ausserhalb der eigentlichen Stadt, im Gebiete der ehemaligen Ausgemeinden, die den Unbeteiligten nicht besonders interessieren, sind in letzter Zeit auch im Innern der Stadt einige Gebiete zur Ueberbauung in Aussicht genommen worden, welche vermöge ihrer wertvollen Lage oder ihrer besonderen Zweckbestimmung mehr allgemeines Interesse beanspruchen und daher eine Besprechung in technischen Kreisen rechtfertigen.

Eines dieser Gebiete ist das Neumühle-Areal. Dasselbe umfasst das Quartier zwischen Limmat und Stampfenbach-Wasserwerkstrasse, vom