

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 81/82 (1923)
Heft: 15

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: 12.03.2025

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

Grundforderungen stadtbaukünstlerischer Wirkung? Den ästhetischen Anforderungen kann, leider, der grosse Rechteckplatz noch weniger gerecht werden, wie den verkehrstechnischen. Er macht schon auf dem Plane den Eindruck des Gekünstelten, Erzwungenen. Warum denn nicht *natürlich*, d. h. in der unabänderlich spitzwinkligen Strassen-gabelung eben *dreiseitig*? So sehr wir die baukünstlerischen Bestrebungen im Geiste Ostendorfs aus Ueberzeugung fördern, wo wir können — hier haben wir den Eindruck eines Pathos am falschen Ort, eines Versuchs mit unzulänglichen Mitteln, trotz des grossen finanziellen Aufwandes¹⁾ den der Rechteckplatz erfordern würde. Hier ist, wie uns scheint, nicht Grosse Ordnung am Platze, sondern hier ziemt es sich — und ganz besonders heute — in allem zweckmässige *Sachlichkeit* zum Ausdruck zu bringen. Das braucht keineswegs dürftig zu sein, das kann unsymmetrisch sogar *sehr* schön werden!

Es wäre im einzelnen, der Bedeutung dieser für das Enge-Quartier so wichtigen Aufgabe entsprechend, noch mancherlei zu sagen. Doch wollen wir ja zunächst nur eine fachliche Diskussion anregen, von der wir hoffen, sie werde ebenso erfolgreich zur Klärung beitragen, wie die bisherige Mitwirkung der nichtbeamteten zürcherischen Fachleute an den Projekten der „Linksufrigen“.

*

Wenn man bedenkt, dass der Z. I. A. erstmals mit Bericht vom 1. Mai 1896, dann wieder vom März 1901²⁾ ausdrücklich sich für die Tieflegung der „Linksufrigen“, und zwar am besten auf bestehendem Tracé, ausgesprochen hatte; dass er seither, mit Verbesserungen natürlich, aber konsequent seinen Standpunkt gewahrt, und über 20 Jahre gegen behördliche Widerstände gekämpft hat, dann wird man die Genugtuung nachempfinden können, die die Streiter heute erfüllt angesichts des doch im hohem Masse Erreichten. Noch im Jahre 1914 meinte der Jurist Dr. H. Wyss, von 1901 bis 1910 *Bauvorstand* der Stadt Zürich (jetzt Ober-richter), die Kritik Pflighards an dem unter Wyssens Aegide entstandenen unglücklichen *Bederstrassenprojekt* als „schlechtgezielten Sauhieb“ (sic!) qualifizieren und erklären zu dürfen: „Wenn die Herren des Z. I. A. diese (die städtischen) Arbeiten mit weniger Eigensinnigkeit verfolgt hätten, usw., wenn sie den Intentionen der Stadtverwaltung, die Dr. Bertschinger so klar darlegte, mit mehr Verständnis gefolgt wären, so würden sie heute sicher eine andere Stellung einnehmen.“³⁾ Ähnlich tönte es damals von Laienseite überallher. Wenn wir heute unsern Kollegen diese Reminiszenz wach rufen, geschieht es nicht um den frühern Bauvorstand seines eigenen Eigensinns zu überführen, sondern um sie zu ermutigen, in öffentlichen Bauangelegenheiten auch weiterhin ungefragt ihrer Ueberzeugung Ausdruck zu geben, wo und wann sie es als nötig erachten, ohne sich von einer allfälligen Mehrheit der Vertreter anderer Meinung zu fürchten.

Miscellanea.

Vom Brand des Stadttheaters zu Wiesbaden, dem am 18. März dessen Bühnenhaus zum Opfer fiel, während der Zuschauer-raum und das über der Hinterbühne gelegene Garderobemagazin gerettet werden konnten, berichtet Architekt *Rudolf Joseph* in Wiesbaden, in der „D. B. Z.“ vom 4. April. Der Brand, dessen Ursache noch nicht aufgeklärt ist, brach im Bühnenhaus aus, als die Zuschauer das Theater bereits verlassen hatten. Der die Bühne vom Zuschauerraum trennende eiserne Vorhang hielt zunächst stand; da das darüber angebrachte Berieselungsrohr sofort schmolz, geriet er jedoch bald in Rotglut und musste vom Zuschauerraum aus dauernd besprengt werden. Die die einzelnen Wellblechplatten zusammenhaltenden Nieten sind dabei fast alle gesprungen. Dazu stiess eine von der schon nach wenigen Minuten zusammenbrechenden eisernen Kuppel des Bühnenhauses herabstürzende Eisenstange einen grossen Riss in den Vorhang hinein.

¹⁾ Ueber diese gibt die «Weisung» leider keine Auskunft.

²⁾ Vgl. «S. B. Z.» Bd. 37, Seiten 135 und 151 (März-April 1901).

³⁾ Stadtratsitzung vom 4. Juli 1914, vgl. «S. B. Z.» vom 25. Juli 1914.

Trotzdem war der durch die Hitze verursachte Zug im Bühnenhaus stark genug, um das Eindringen von Flammen in den Zuschauer-raum zu verhindern. Es wurden lediglich die Sammetbezüge der vordern Stuhlreihen leicht versengt, von den im Orchesterraum verbliebenen Noten zum Teil nur die Umschlagblätter. Das Proszenium ist leicht beschädigt, die Decke des Zuschauerraums nicht verbrannt. Nicht geschlossen waren der eiserne Vorhang zwischen Bühne und Hinterbühne sowie die eisernen Türen zwischen der Hinterbühne und dem seitlich davon gelegenen Kulissenraum, was die Redaktion der „D. B. Z.“ veranlasst, auch für diesen Fall an den Erfahrungssatz zu erinnern: „Die Theater gehen nicht an ihrer Anlage, sondern am Betrieb zu Grunde.“ Von jenem Vorhang, der an der Eisenkonstruktion der Kuppel aufgehängt war, und von den genannten Türen wurde nichts mehr vorgefunden, und die starken, aus vier Quadranteisen zusammengesetzten Träger dieser Türen waren durch die Hitze verbogen; eine 5 cm starke Zementdielenwand, die die übrige Trennwand zwischen Hinterbühne und Kulissenraum bildete, ist dagegen gut erhalten. Dass auch die übrigen eisernen Türen der Bühne, wenn sie auch stand hielten, stark verbogen wurden, führt R. Joseph zum Vorschlag, für solche Türen in Zukunft ein wirklich feuerfestes Material zu verwenden, z. B. ein Drahtgerippe mit leichtem Beton-Ueberzug, Asbest oder dergleichen. Auch für die Dachkonstruktion dürfte ein starkes Netzwerk aus Eisenbetonbalken das richtige sein. Der Bühnenboden, der ausser dem Feuer dem Druck der einstürzenden Eisenmassen von Kuppel und Rundhorizont ausgesetzt war, hat mit seinem Holzbelag z. T. stand gehalten, wengleich er stark verkohlt ist. Tadellos hat das Backstein-Mauerwerk des riesigen Bühnenhauses widerstanden und den über der Hinterbühne gelegenen Künstlergarderoben und Gängen mit den zahllos herumstehenden Holzschränken (!) keinen Schaden zukommen lassen. Es war immerhin nur der Energie der Feuerwehr zu verdanken, dass dieser Raum, durch den anderseits einige Lüftungschächte der Hinterbühne führen, und der durch ein ungeschütztes Glas-Oberlicht gedeckt ist, gerettet werden konnte. An diesen Schächten anliegende Schränke hatten bereits Feuer gefangen. Was die äussere Sandstein-Verblendung anbelangt, so merkt man derselben kaum eine Beschädigung an. — Der Bericht enthält auch einen Längsschnitt und Grundrisse des Wiesbadener Stadttheaters, das noch in M. Sempers Werk über den Theaterbau im Anfang dieses Jahrhunderts als mustergültig hingestellt wurde.

Wärmerückgewinnungsanlage für Dampflokomotiven.

Anlässlich des letztjährigen internationalen Eisenbahn-Kongresses hatten die Teilnehmer Gelegenheit, in San Lorenzo bei Rom eine von den italienischen Staatsbahnen erstellte Spül- und Füllanlage für Lokomotiven zu besichtigen. Der Anlage liegt der Gedanke zu Grunde, die in den Kesseln der ins Depot zurückfahrenden Lokomotiven aufgespeicherten Menge zum Anwärmen von frischem Speisewasser für die ihren Tagesdienst beginnenden Lokomotiven auszunutzen. Sobald eine Lokomotive aus dem Dienst keimkehrt, wird das Kesselwasser zunächst in einen nach dem Gegenstrom-Prinzip arbeitenden Speisewasservorwärmer gedrückt, wobei es sich von 135° auf 70° C abkühlt, dann durch ein mechanisches Filter; es gelangt darauf in einen Behälter, um als Speisewasser Verwendung zu finden. Das frische Speisewasser durchfliesst zuerst eine in diesen Behälter angeordnete Rohrschlange, erwärmt sich hierbei auf 30° C, dann den erwähnten Vorwärmer, in dem seine Temperatur auf 80° C erhöht wird, und wird schliesslich in einem andern Behälter aufgespeichert, damit zum Füllen von ausfahrenden Lokomotiven stets ein ausreichender Wasservorrat vorhanden ist. In „Engineering“ vom 12. Januar 1923 ist die von G. de Micheli & C. in Florenz ausgeführte Anlage unter Beigabe von Zeichnungen eingehend beschrieben. Sie ist derart bemessen, dass zu gleicher Zeit zwei Lokomotiven entleert, zwei gefüllt und zwei gespült werden können. Für den Wasserumlauf dienen zwei elektrisch betriebene Pumpen, eine mit 5,3 at Druck zum Füllen der Kessel, die andere, die bis 8,4 at erzeugen kann, zum Spülen derselben. Eine dritte Pumpe tritt in Tätigkeit, wenn der Dampfdruck zum schnellen Entleeren nicht mehr ausreicht. Der Vorteil der Anlage liegt nicht nur in der Kohlenersparnis, sondern in der ganz wesentlichen Verkürzung der Anheizzeit der Lokomotiven. Sie soll sich sehr gut bewährt haben, sodass die Verwaltung der italienischen Staatsbahnen beschlossen hat, ähnliche Anlagen auch in andern Hauptpunkten des Bahnnetzes zu erstellen.

Zur Explosion auf der elektr. Lokomotive Nr. 12256 (vergl. S. 175 in Nr. 13) erhalten [wir von der Generaldirektion der S. B. B. folgende Auskunft: „Die Ursache konnte vollständig aufgeklärt werden. Die Meldung der Tagesblätter, der Transformator sei explodiert, trifft hiernach nicht zu, sondern es hat in beiden Stufenschalterräumen eine Explosion eines Gemisches von Gas und Luft stattgefunden. Durch einen zwischen Windungen der Niederspannungswicklung des Transformators eingetretenen starken Kurzschluss wurde Transformatoröl vergast. Das sich entwickelnde Gas wurde aus dem Transformatorbühnen zum Teil durch die beiden Leitungskanäle, die den Transformator mit den Stufenschaltern verbinden, in die Stufenschalterräume gedrückt. Dort mischte sich das Gas mit Luft und wurde dadurch explosiv. Durch den bei jedem Schaltvorgang auftretenden normalen Funken am Funkenlöcher des Stufenschalters I, der im Moment der Explosion betätigt wurde, hat sich das Gemisch entzündet. Die Explosion übertrug sich unten durch den Hauptschalterraum auf den Stufenschalterraum II, der in der Fahrriechung vorn war. Das Mischungsverhältnis, bei dem eine solche Mischung explodieren kann, ist ziemlich eng begrenzt (27 bis 48%, Red.); sowohl zu viel Gas, wie zu viel Luft verhindert die Explosion und es ist ein unglücklicher Zufall, dass in den mit Luft vom Transformatorgebläse gelüfteten Stufenschalterräumen das Gemisch gerade in dem Moment explosiv war, als eine Schaltung vorgenommen wurde.

Der elektrische Teil der Lokomotive Nr. 12256, die im April 1920 in Betrieb gesetzt worden ist, wurde von der Maschinenfabrik Oerlikon geliefert. Seit der Inbetriebsetzung der Lokomotive musste der Transformator öfters aus dem Oelkessel gehoben werden, meist wegen Rinnen des Kessels (Lösung von Schweisstellen infolge der Erschütterungen, Red.), dann wegen Ersatz des Kessels durch einen solchen aus stärkerem Blech, einmal auch wegen Kurzschluss im Transformator. Der letzte Aus- und Einbau, der wie die vorhergehenden von Personal der M. F. O. besorgt wurde, fand wenige Tage vor dem Unfall statt. Man vermutet nun, dass entweder der Transformator beim Aus- oder Einheben beschädigt worden ist, oder dass Fremdkörper hineingeraten sind. Der starken Zerstörungen am Transformator wegen lässt sich die Ursache des Kurzschlusses nicht feststellen.

Sämtliche an der Untersuchung beteiligten Fachleute des elektrotechnischen und des chemischen Faches sind überzeugt, dass über die Ursache und den Vorgang der Explosion kein Zweifel möglich ist. Es liegt daher auch im Bereich der Möglichkeit, einer Wiederholung des Unfalls vorzubeugen. Zur gefahrlosen Ableitung von Gasen, die sich bei einem ähnlichen Vorkommnis entwickeln könnten, wird eine reichlichere Öffnung durch den Transformator-Deckel ins Freie hergestellt, mit dem nötigen Schutz gegen Eindringen von Feuchtigkeit und Schmutz. Obschon diese Massnahme allein wahrscheinlich genügen würde, werden zur grösseren Sicherheit die Leitungskanäle, die den Transformator mit den Stufenschalterräumen verbinden, durch eine geeignete Masse hermetisch verschlossen. Diese Arbeiten sollen so rasch als möglich durchgeführt werden.“

Eidgen. Technische Hochschule. Im Inseratenteil der „S. B. Z.“ vom 7. d. M. wie in der heutigen Nummer ist mit Anmeldetermin zum 28. d. M. die Professur Lasius zur Wiederbesetzung auf 1. Oktober d. J. ausgeschrieben, worauf wir allfällige Interessenten auch an dieser Stelle aufmerksam machen. Dabei möge die offizielle Bezeichnung: „Professur für Bauzeichnen (auf Grund elementarer Baukonstruktionslehre) und eventuell für Perspektive“ nicht allzu wörtlich in diesem beschränkten Sinne aufgefasst werden. Es sei daran erinnert, dass in seiner Sitzung vom 28. März der Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein einem Antrag seines Vorstandes zugestimmt hatte, wonach der S. I. A. und die G. E. P. ersucht werden sollen, beim Schweizer Schulrat gemeinsam dafür zu wirken, dass an die „Professur Lasius“ nur ein vielseitig erfahrener und anerkannter Architekt berufen werde. Wir wissen, dass die schweizerische Architektenschaft hierin nur einer Meinung ist, weil sie die bisherige Ausbildung der jungen Architekten in verschiedener Beziehung als unbefriedigend empfindet. Wir wissen auch, dass im Lehrkörper selbst Reorganisationsbestrebungen im Gange sind, worüber uns von berufener Seite eine orientierende Mitteilung zugesagt ist. Aus diesen Gründen scheint es ausgeschlossen, dass für den Ersatz von Prof. Lasius Bauzeichnen und Perspektive die massgebenden Dinge sein können; nur eine künst-

lerisch wie bautechnisch allgemein anerkannte erste Kraft ist gut genug zur Ausbildung unserer jungen Architekten.

Rheinkraftwerk bei Kembs. Für den Stau des Rheins bis zur Birmündung, wie er gemäss den Beschlüssen vom 10. Mai 1922 (vergl. Bd. 79, S. 275, 3. Juni 1922) der Rhein-Zentralkommission vorgenommen werden soll, ist nach Zeitungsmeldungen beim Bundesrat ein formelles Konzessionsbegehren seitens der Société des Forces motrices du Haut-Rhin in Mülhausen eingereicht worden.

Schweizer Mustermesse. Wir bringen unsern Lesern in Erinnerung, dass heute 14. April die diesjährige Schweizer Mustermesse in Basel ihre Tore öffnet. Sie dauert bis zum 24. April.

Konkurrenzen.

Reformierte Kirche in Dietikon. Die reformierte Kirchengemeinde in Dietikon eröffnet unter den im Kanton Zürich verbürgerten oder seit 1. Januar 1920 niedergelassenen Architekten einen Wettbewerb zur Erlangung von Planskizzen für eine Kirche. Die Kirche soll, zwischen Bremgarten- und Poststrasse, an erhöhter Lage am Rande der Kiesgruben erstellt werden, deren spätere Ausgestaltung als Anlage bzw. als Spielplatz in Aussicht genommen ist. Als Termin für die Einlieferung der Entwürfe ist der 15. Juli 1923 festgesetzt. Dem Preisgericht gehören an die Herren Kantonsbaumeister H. Fietz, Stadtbaumeister H. Herter und Pfarrer und Dekan Jul. Ganz in Zürich, ferner als beratendes Mitglied der Baukommission deren Präsident Herr Emil Lips-Fischer. Als Ersatzmann ist Architekt K. Indermühle in Bern bestimmt. Für die Prämierung und allfällige Ankäufe stehen dem Preisgericht 12 000 Fr. zur Verfügung. Es wird beabsichtigt, sofern nicht zwingende Gründe dagegen sprechen, dem Verfasser des erstprämiierten Entwurfs die definitive Planbearbeitung und die Bauleitung zu übertragen.

Verlangt werden: Situationsplan 1:2500, sämtliche Fassaden und Grundrisse mit Bestuhlung, Kanzel, Orgel usw. sowie die nötigen Schnitte 1:200, bzw. der zur Beurteilung des Innenraums wesentliche Schnitt 1:100, eine perspektivische Ansicht, kubische Berechnung und Erläuterungsbericht. Bei der Gestaltung der Kirche ist auf die Bedürfnisse der Reformierten Kirche als Predigtkirche besonderes Augenmerk zu richten. Sogenannte blinde Plätze sollen nach Möglichkeit vermieden werden. Jeder Bewerber darf nur ein Projekt einreichen. Varianten sind nicht zulässig. Ergibt sich, dass ein Bewerber mehrere Entwürfe eingereicht hat, so werden alle vom Wettbewerb ausgeschlossen. Programm nebst Lageplan können gegen Hinterlage von 5 Fr. bei der Baukommission bezogen werden.

Kornhausbrücke über die Limmat in Zürich (Band 80, Seite 127, Band 81, Seite 127). Das Preisgericht, das am 8. April erstmals zusammengetreten ist, hat sich nach viertägiger Arbeit auf den 18. April vertagt. Unterdessen sollen die statischen Berechnungen auf ihre Richtigkeit hin geprüft werden.

Literatur.

Neuere Kühlmaschinen, ihre Konstruktion, Wirkungsweise und industrielle Verwendung. Von Dr. Dr.-Ing. Hans Lorenz, Geh. Regierungsrat, o. Professor an der Techn. Hochschule zu Danzig und Dr.-Ing. C. Heinel, o. Professor an der Techn. Hochschule zu Breslau. Ein Leitfaden für Ingenieure, Techniker und Kühlanlagen-Besitzer. Sechste, ergänzte Auflage. Mit 296 Figuren im Text und auf Tafeln. München und Berlin 1922. Verlag von R. Oldenbourg. Preis geh. 11.40, geb. 12 Fr.

Die neue Auflage des bekannten Buches hat wenig Veränderungen erfahren, einige veraltete Bauarten sind ausgeschieden worden, um Neuerungen Platz zu machen; diese Ausscheidung hätte zwar noch ausgiebiger durchgeführt werden können, ohne dem Zweck des Buches zu schaden. Die Erklärung der Wirkungsweise ist äusserst knapp gehalten und die Berechnung stützt sich auf wenige Zahlenangaben; eingehender finden sich die konstruktiven Verhältnisse behandelt und einen breiten Raum nehmen die Verwendungsgebiete ein. Störend wirken einige Fehler der Druckerei, die sich an mehreren Orten in der zweimaligen Wiedergabe ganzer Seiten unter Weglassung des richtigen Textes kennzeichnen.

Das Buch (393 Seiten) ist in erster Linie für die Besitzer von Kälteanlagen bestimmt, die sich in alle Einzelheiten einen Einblick verschaffen können.

P. O.