Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 93/94 (1929)
Heft: 8

Sonstiges

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 22.07.2025

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

ganze Fahrbahn (1,5 km) im Betriebe herausgenommen und durch neue Quer- und Längsträger ersetzt wird. Hierbei verkehren 162 Züge pro Tag, bei 25 Minuten grösster täglicher und 35 Minuten längster nächtlicher Betriebspause. Ausserdem werden der untere Windverband, sowie der obere Verband und die Hauptträger verstärkt und zwar, wie gesagt, bis auf einen verschwindenden Teil durch Nietung. Die Fahrbahn, die aus Bessemerstahl hoher Festigkeit (deutsche und engl. Lieferungen) besteht, ist zu schwach, das Material selbst ist sehr spröde und zu Oberflächenrissen geneigt, weshalb eine neue Fahrbahn aus Flusseisen eingebaut wurde, obschon in Aussicht steht, dass innerhalb einiger Jahre in der Nähe eine neue zweigeleisige Eisenbahnbrücke erstellt werden wird. Die meisten grossen holländischen Brücken aus den Jahren um 1870 sind in dieser Weise umgebaut worden.

Abt. für Bahnbau b. d. Generaldirektion der S. B. B.
Der Sektionschef für Brückenbau: Bühler.

MITTEILUNGEN.

Nochmals zur Architektur-Professur an der E. T. H. Einer in der „N. Z. Z." vom 20. d. M. erschienenen Berichtigung Dr. J. Gantners entnehmen wir folgendes: In der Januar-Nummer der Zeitschrift „Das Werk" wurde Dr. Gantner dafür verantwortlich gemacht, dass Baudirektor Abel in Köln die ihm vom eidgenössischen Schulrat angetragene Professur für Baukunst an der E. T. H. abgelehnt habe. Durch eine Indiskretion, sagt das „Werk", habe die „Frankfurter Zeitung" von dem Plane dieser Berufung Kenntnis erhalten, und darauf sei Abel [zwar nicht in der „Frankfurter Ztg."] „in einer Weise begrüsst" worden, „dass ihm die Lust an einer derartigen Berufung vergangen" sei. Nun erklärt Dr. G., er habe „an anderer Stelle, vor allem in einem Aufsatz der Basler „National-zeitung" über die damaligen Kandidaten für die Professur, von der grossen Enttäuschung gesprochen, mit der die Bauten Abels auf der „Pressa" in ganz Deutschland aufgenommen worden sind. Dass nun Herr Baudirektor Abel, dem diese Enttäuschung gewiss nicht verborgen bleiben konnte, nachdem selbst ein des Modernismus so wenig verdächtiger Beurteiler wie Werner Hegemann sie in „Wasmuths Monatsheften für Baukunst" als einer der ersten ausgesprochen hat, aus Groll über eine Aeusserung von mir die Zürcher Berufung abgelehnt habe — das ist in meinen Augen nichts weiter als ein schlechter Scherz. Jedermann in Deutschland weiss und versteht es, dass Abel die ihm gleichzeitig angebotene, viel verlockendere Professur in München [auf den Lehrstuhl Th. Fischers] — die ihm ausserdem die Möglichkeit bietet, *seine Baudirektorsämter in Köln und Stuttgart beizubehalten* [*wir* unterstreichen! Red.] — derjenigen in Zürich vorgezogen hat, obschon seine Bauten an der „Pressa" gerade von München aus in einer viel schärfern Tonart öffentlich kritisiert worden sind als jemals von mir. Herr Baudirektor Abel schätzt sicherlich seine eigene Arbeit nicht so niedrig ein, dass er die skeptische Meinung eines andern nicht ertragen könnte." — Diese Erklärung Dr. Gantners bestätigt nicht nur die Tatsache der von Zürich aus an Abel ergangenen Berufung, sie macht vielmehr auch für hiesige Architektenkreise die Anzüglichkeit über den „Fernlehrstuhl" verständlich, die wir am Fusse dieser Seite der Münchener „Baukunst"-Faschingsnummer entnommen haben.

Carboloy, ein neues Werkzeugmetall. An der im letzten Oktober abgehaltenen Tagung der „American Society for Steel Treating" berichtete Dr. Samuel L. Hoyt, vom Versuchslaboratorium der General Electric Company in Schenectady, über ein neues Werkzeugmetall, das so hart ist, dass es in einen Glasstab Gewinde schneidet und sogar den Saphir ritzt, der in der Härteskala gleich nach dem Diamanten kommt. Nach „General Electric Review" vom November 1928 handelt es sich, wie bei dem für Osram-Glühlampen zur Verwendung gelangenden „Hartmetall", um eine Wolframkarbid-Kobalt-Legierung, deren genauere Zusammensetzung jedoch nicht mitgeteilt wird. Bei zahlreichen Versuchen mit der Bearbeitung von Nickel- und Manganstahl, Quarz, Porzellan, Alundum, Beton, Bakelit u. a. m., über die an genanntem Orte näher berichtet wird, hat sich Carboloy sowohl in Bezug auf die Sauberkeit des Schnittes, als auch auf die zulässige Schnittgeschwindigkeit und die Haltbarkeit des Werkzeuges ausgezeichnet bewährt. Wohl stellt sich sein Herstellungspreis höher als der des Schnelldrehstahls; doch eröffnet er soviel neue Anwendungsmöglichkeiten, dass der Mehrpreis seiner Verbreitung kaum hinderlich sein dürfte. z.

Umbau des Hauptbahnhofs Zürich. Wir hatten in Nr. 6 (9. Februar) von dem Empfang einer behördlichen Zürcherdelegation im Bundeshaus berichtet; daran ist zu korrigieren, dass wir (infolge eines telephon. Missverständnisses) für jenen Besuch das Datum des 2. Februar angegeben hatten, während er erst eine Woche später stattfand. Am mitgeteilten Ergebnis, das übrigens nach der ganzen Sachlage gar nicht anders ausfallen konnte, haben wir nichts zu berichtigen. Inzwischen, am 20. d. M., ist auch im stadtzürcherischen Parlament laut einer diskussionslos entgegengenommenen *Interpellations-Beantwortung* die Sache wieder auf dem richtigen Boden angelangt: 1. Der Stadtrat musste dem im Bau befindlichen Provisorium wegen des zunehmenden Verkehrs zustimmen 2. Er wird aus verkehrstechnischen und städtebaulichen Gründen alles tun, um eine definitive Lösung zu beschleunigen. 3. Ob das Projekt Gull oder ein anderes die endgültige Lösung bringen wird, kann heute nicht gesagt werden. Der Interpellant erklärte sich von den Darlegungen des Sprechers des Stadtrates zufriedengestellt.

Turboschlepper für die Rhone. Die Compagnie Générale de Navigation H. P. L. M. in Lyon vergrössert ihren Schiffspark durch Anschaffung eines modernen Schleppdampfers mit Wasserrohrkessel und Dampfturbinenantrieb. Die Bestellung ist der Firma Escher Wyss & Cie. übertragen worden. Ausschlaggebend für diese Wahl waren die vorzüglichen Ergebnisse, die die Gesellschaft bei Probefahrten mit dem Schlepper „Zürich" der Schweizer Schleppschiffahrtgenossenschaft auf dem Rhein feststellen konnte [1]). Die Schleppleistung des 65 m langen und über die Radkasten 15,8 m breiten Dampfers soll 1500 PSe betragen bei 21 at Betriebsdruck; mit 25 t Kohlen wird er nur 1,08 m Tiefgang aufweisen. Garantiert ist ein Kohlenverbrauch von 0,68 kg/PSh gegenüber einem solchen von 0,8 kg bei den auf der Rhone laufenden grossen Schleppdampfern mit Kolbenmaschinen [2]).

[1]) Band 79, S, 225* (29. April 1922). [2]) Band 62, S. 85* (16. August 1913).

Architektur im Karneval.

Den Münchner Fasching macht auch die „Baukunst" mit durch Herausgabe einer 18 Seiten starken, reichhaltigen und flott ausgestatteten „Sechstageschrift für Gestaltung spekulativen Kollektivbewusstseins in der Architektur" (Verlag Das traute Wohnmaschinchen), aus der, zur Erheiterung, einige Kostproben hier Platz finden mögen. In buntem Reigen folgen sich Originalbeiträge, Vereinsberichte, Aphorismen, Normen; der Text ist in moderner Weise mit Inseraten durchschossen. Im Leitartikel wird „*La maison minimale transportable par elle-même*" von Le Corbusier vorgeführt — ein wahrer Clou! — als weitere Sensation wird angekündigt: *Fernlehrstuhl*, System Abel, Köln; behördlich empfohlen, spart Lehrkräfte, sehr leicht transportabel, billig im Gebrauch, in München wirksam erprobt. Durch die aufsehenerregende Erfindung wird es künftig möglich sein, sämtliche Lehrstühle der Techn. Hochschulen durch Fernprofessuren zu besetzen. Sog. Fernstudenten aus Pappe in hübscher Ausführung werden mitgeliefert. — [Worauf hier abgezielt wird, darüber finden unsere Leser obenstehend Auskunft unter Architekturprofessur an der E. T. H.]

Ueber die *Rationalisierung der Wohnung* teilt kuno braut leitsätzliches mit; hier einige Proben: bei gestaltung der modernen wohnung lass dich weniger von vernunft und erfahrung leiten, sondern halte dich mehr an statistik und psychometrie, du kannst dann die güte deiner arbeit einwandfrei mit planimeter und rechenschieber feststellen ... bei erledigung der belichtungs-, belüftungs- und wärmetechnischen fragen vergiss nicht, dass ärzte und kohlenhändler immerhin anspruch auf das existenzminimum haben ... vergiss auch nicht, bei der formgestaltung das stärkste wirkungsmittel des modernen architekten: die überraschung beim beschauer; es ist vorteilhaft, wenn ihm gleich von vorneherein die luft wegbleibt und er um atem ringt, statt um ausdruck für eine unflätige kritik ... u. s. w. — Dann wird der „Unterausschuss 273 g β" der Reichsforschungsgesellschaft für Wirtschaftlichkeit in Bau- und Wohnungswesen hergenommen, dann folgt ein architekturphilosophischer Beitrag von Erich Mendelsohn, sodann wird auch *Neues vom B. D. A.* berichtet, der auf seinem letzten Bundestag beschlossen habe: Um den Forderungen des B. D. A. bei der Laienwelt und bei den Behörden mehr Gewicht zu geben, zeichnet er in Zukunft mit: „*Bb. Dd. Aa.*" — Ausserdem hat er neue Wett-

Die Gesellschaft selbständig praktizierender Architekten Berns wählte anstelle des satzungsgemäss zurücktretenden Arch. Max Lutstorf zu ihrem Obmann Arch. Hans Streit und bestellte den Vorstand ferner aus den Architekten Joh. Merz, Hans Weiss, E. Rybi und E. Hostettler. In einer interessanten Aussprache wurden die Möglichkeiten eines gesetzlichen Schutzes der freien Architektenschaft gegen unlautern Wettbewerb besprochen. Arch. Max Steffen hielt ein aufschlussreiches Referat über die Gebäudebrandversicherung im Kanton Bern, an das sich eine rege Aussprache schloss. Jahresbericht, Rechnung und Budget wurden genehmigt und mit Befriedigung festgestellt, dass der Verband allen mit dem Baugewerbe verknüpften öffentlichen Angelegenheiten eine ständige Beachtung schenkt.

Vom Völkerbund-Gebäude in Genf berichtet das „Journal de Genève", dass über das mit der Ausarbeitung der Pläne für den neuen Völkerbundspalast betraute Architektenkomitee bedauerliche Gerüchte umgehen. Zwischen den Architekten sei bisher keine Einigung über die durch die neue Lage des Gebäudes notwendig gewordenen Pläne erzielt worden. Man rechne kaum mehr mit der Möglichkeit, dass die endgültigen Pläne den Ratsessionen vom Monat März oder Juni vorgelegt werden können. Es werde ernstlich von der Neuausschreibung eines Architektenwettbewerbes gesprochen, sodass mit einem neuen Zeitverlust gerechnet werden müsse.

Tunnelverbindung unter dem Aermelkanal. Da diese Frage zur Zeit wieder die Tageszeitungen beschäftigt, verweisen wir unsere Leser auf unsere frühern Veröffentlichungen, denen in technischer Hinsicht nichts wesentlich neues beizufügen ist: Band 69, Seite 304* (30. Juni 1917) Lageplan und Längenprofil des Kanaltunnels nebst kurzem historischem Ueberblick. Band 72, Seite 85* (7. Sept. 1918) kritische Besprechung des Projekts, sowie der Bau- und Betriebsweise, aus der Feder von Prof. C. Andreae.

Redaktion: CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL.
Dianastrasse 5, Zürich 2.

MITTEILUNGEN DER VEREINE.

S. I. A. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.
7. Vereinssitzung, 30. Januar 1929.

Die Sitzung beginnt um 20.15 h, indem der Präsident die etwa 250 anwesenden Mitglieder, sowie unsere Gäste, Prof. Dr.-Ing. W. Cauer aus Berlin, und Stadtrat Jak. Baumann in einer kurzen Eröffnungsrede begrüsst. Regierungsrat E. Walter, der ebenfalls eingeladen war, lässt sich entschuldigen.

Das Protokoll zur 5. Sitzung wird diskussionslos genehmigt, die Umfrage nicht benützt.

Ueberleitend zum Haupttraktandum, dem

Umbau des Zürcher Hauptbahnhofes

stellt der Präsident nochmals fest, dass in nächster Zeit der Entscheid Kopf- oder Durchgangsbahnhof fallen sollte, indem dieser nach der vierten Bauetappe nur noch zwangsläufig sein könne. Er orientiert auch die Versammlung von der Wahl einer Studienkommission, der Ing. W. Morf, als Präsident, Ing. C. Jegher, Prof. Dr. K. Moser, Prof. H. Studer, Dir. J. Bünzli, Stadtbaumeister H. Herter, Kantonsbaumeister H. Fietz, Obering. A. Acatos, a. Obering. R. Grünhut angehören. Diese Kommission soll je nach Bedürfnis noch um 2 bis 4 Mitglieder erweitert werden.

Nach einer kurzen Wiederholung der Hauptmerkmale des Projektes Gull erteilt der Präs. Dir. Trüb das Wort an Prof. Dr *W. Cauer* zu seinem Bericht über den *Durchgangsbahnhof, Vorschlag Cauer,* März 1928. Da Prof. Moser als zweiter Redner sich mit den städtebaulichen Problemen dieses Vorschlages befassen wird, beschränkt sich Prof. Cauer auf die Auseinandersetzung der betriebstechnischen Vor- und Nachteile der Durchgangsbahnhöfe, bezw. Kopfbahnhöfe, im allgemeinen. Er würdigt das Projekt Gull als einen verdankenswerten Versuch, der allerdings noch nicht definitiv sein kann, da die Bahnverwaltung sich dazu noch nicht geäussert hat. Bedauerlich ist, dass es sich hier um einen Kopfbahnhof handelt, dem speziell folgende Mängel anhaften:

Er steht mit dem Prinzip der Eisenbahn, d. h. der Vorwärtsbewegung, im Widerspruch; die Geleise endigen gegen einen Prellbock, dies ist eine Quelle von Unglücksfällen. Der Kopfbahnhof verlangt erhebliche Umwege und verursacht, besonders in Zürich, als Zwischenbahnhof ganz bedeutende Zeitverluste. Auch den Reisenden erwachsen dadurch erhebliche Unbequemlichkeiten, da sie am Eingang der Perrons warten müssen, bis die Rangiermanöver vollzogen sind. Auch hier wieder ein merklicher Zeitverlust; man erinnere sich nur des langen Anstehens an Tagen grossen Verkehrs. Zudem verlangt er eine grössere Breite als ein Durchgangsbahnhof gleicher Leistung, was wiederum die Rangierbewegungen ausdehnt. Ein Kopfbahnhof-Geleise leistet deshalb nur 50 % von dem eines Durchgangsbahnhofes. Der Kopfbahnhof hat eine begrenzte Geleiselänge; schon jetzt müssen als Minimallänge 300 m gefordert werden. In dieser Hinsicht muss das Projekt Gull umgearbeitet werden, da die Geleise dort nur eine Länge von 275 m erreichen. Alle diese grundsätzlichen Nachteile verteuern die Betriebskosten in hohem Masse. Sie werden leider häufig unterschätzt und bei der Kritik von Fahrplänen nicht genügend gewürdigt.

Des weiteren untersucht Prof. Cauer die Erfahrungen mit Kopfbahnhöfen in Deutschland. Er beweist, im Gegensatz zu Obering. Grünhut, dass überall da, wo es noch möglich ist, zum Teil unter enormen Kosten, bestehende Kopfbahnhöfe in Durchgangsbahnhöfe umgebaut werden.

Der Redner möchte nicht, dass sein Vorschlag vom 28. März 1928 als definitives Projekt beurteilt werde. Manches ist daran noch zu verbessern. Aber sein Vorschlag beweist, dass ein Durchgangsbahnhof für den Platz Zürich mit allen seinen Vorteilen möglich ist. Auf gleiche Basis gestellt, ergäbe sich zweifellos eine $1\frac{1}{2}$ fache Leistung für einen Durchgangsbahnhof von 16 Geleisen, einschl. vier Dienstgeleisen, gegenüber einem Kopfbahnhof nach Projekt Gull von 20 Geleisen.

Obering. Grünhut hat behauptet, dass der projektierte Durchgangsbahnhof in Bezug auf die Linie Basel-Sargans, bezw. Basel-Gotthard ein verkappter Kopfbahnhof sei. Diese Behauptung entkräftigt Prof. Cauer, mit dem Hinweis, dass beim spätern Ausbau der Linksufrigen auf vier Geleise ein durchgehender Anschluss mit Enge unter der Limmat hindurch sehr wohl möglich sei. Zudem biete auch der Ausbau der Rechtsufrigen nach Rapperswil die Möglichkeit, die Züge durchgehend nach Ziegelbrücke zu führen.

Die Kritik an der nur einseitigen Anordnung der Abstellgeleise ist nicht gerechtfertigt, indem durch diese, übrigens übliche Anordnung der Rangierbetrieb übersichtlicher und zentralisiert wird.

---

bewerbs-Grundsätze aufgestellt, aus denen nur ein paar Bestimmungen auf gewisse Bewerbersorgen (jenseits des Rheins!) schliessen lassen mögen: 3. eine Entscheidung kann man von den Preisrichtern nicht verlangen; 4. ein I. Preis wird ausgesetzt, aber ungern und nur im äussersten Notfall verteilt; 5. der erste Preisträger kann mit Bestimmtheit darauf rechnen, dass er seinen Entwurf nicht ausführen darf; 6. vielleicht ein anderer; 7. der erste Preisträger muss sich aber bereitstellen, unentgeltlich weitere Ideen zur Ausführung seines Entwurfs (durch den andern) zu liefern, usf..

Kleine Notizen. Die gefeierte Negertänzerin Josephine Baker hat sich scheiden lassen, um sich mit dem deutschen Architekten und Tänzer Prof. Kreis zu verloben. Kreis musste sich verpflichten, seine architektonische Tätigkeit aufzugeben und seine künftige Frau bei ihren Auslandstournées als Partner zu begleiten. Die deutsche Tanzjugend dürfte den Verlust des Prof. Kreis beklagen. — Dessau. Dem Vernehmen nach wurde dem bauhaus eine neue werkstätte für schlagwortmontage angegliedert. — Berlin. Dem Architekten Mändelvater ist ein aus einer Gummiwalze mit Farbbehälter bestehender „Fassadenroller" patentiert worden, mit dessen Hilfe es möglich ist, Fassaden von mehreren Kilometern in 2 bis 3 Minuten herzustellen; die Höhen werden mittels Schrauben verstellt. Die dringende Uniformierung sämtlicher Bauwerke Deutschlands kann zeichnerisch in zwei bis drei Wochen durchgeführt sein. Der Grundrissroller ist gegenwärtig noch in Arbeit; wenn erst Fassaden- und Grundrissroller gekuppelt werden, dann — es ist gar nicht auszudenken! Das teuere Architekturstudium fällt fort. — — —

Auszeichnung. Wie uns mitgeteilt wird, ist Jos. Ponten, der Verfasser der „Architektur, die nicht gebaut wurde", von der Reichsforschungs-Gesellschaft zum Ehrenmitglied ernannt worden, weil er die Absicht hat, ein Buch zu schreiben „Baumaterialien, die nicht verwendet werden können".

Aus den kleinen Anzeigen: Für die Herren Architekten abgelegte *Schiffsteile* (Luken, Kommandobrücken, Geländer, Reelings usw.) noch gut erhalten, billig abzugeben. Nachfragen unter „Ring" an die Exped. d. Bl. — Veraltetes W. C. (leicht überspielt) wegen bevorstehender Normung billig abzugeben. Angebote unter Din 00. — Gesucht: gewandter, zeichnerisch begabter *Trambahnführer,* für die Neubearbeitung des Münchener General-Baulinienplanes. Bewerbungen unter „Eiligst" an den Stadtrat. — usw. usw.

Was die sich erlauben derfen, unsere Münchener Kollegen!