Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **51/52 (1908)**

Heft 25

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

bekämpfung und verminderte Unterhaltungskosten sind mit diesen Versuchen vorzügliche Resultate erzielt worden.

Zum Schlusse der interessanten und für den Strasseningenieur sehr lehrreichen Mitteilungen des Referenten erwähnt derselbe noch den Besuch der im Bau begriffenen Untergrundbahn der Stadt Paris. Diese Linie kreuzt zwei Mal die Seine und die gesamte Anlage ist als ein ausserordentlich interessantes Objekt zu bezeichnen.

Im Anschlusse an die Mitteilungen des Herrn Stadtingenieur Wenner berichtet Herr Strasseninspektor *Schläpfer* über die Diskussion und Schlussfolgerungen hinsichtlich der Fragen der II. Sektion betreffend: Verkehr, Betrieb und Verkehrsmittel. Hierbei handelte es sich hauptsächlich um den Automobilverkehr, wobei das Gewicht, die Geschwindigkeit und die Bereifung der Fahrzeuge von grosser Bedeutung sind.

An Hand von zahlreichen Plänen, Abbildungen und Katalogen erläutert der Vortragende eine Anzahl Maschinen neuern Systems, welche anlässlich der Ausstellung vorgeführt wurden.

Interessant ist die Beschreibung der speziell für die Stadt Paris vorhandenen Werke zur Herstellung von Asphalt und der Holzpflasterklötze. Bemerkenswert ist ferner eine Tabelle, die für verschiedene Belagsarten nach einer bestimmten Zeit deren Wirtschaftlichkeit beleuchtet.

Im Anschluss an die sehr umfangreichen technischen Berichte, macht der Redner noch einige Mitteilungen über die ebenfalls anlässlich des Kongresses veranstaltete Exkursion nach Nizza. Als Organisator dieser sozusagen festlichen Veranstaltung ist ein Schweizer, Herr Dr. Guglielminetti von Brieg, ein Hauptförderer des Kongresses, zu nennen. Derselbe ist seit Jahren mit dem Studium der Bekämpfung des Strassenstaubes beschäftigt; er ist der Gründer und zugleich Sekretär der «Liga zur Bekämpfung des Strassenstaubes». Herrn Dr. Guglielminetti ist es auch mit grosser Ausdauer gelungen, in der Teerung der Strassen ein Bekämpfungsmittel gegen den Staub zu finden, was bei dem zunehmenden Autoverkehr an der Riviera für jene Gegend geradezu zur Existenzfrage wurde.

Zum Schlusse der interessanten Mitteilungen macht der Vortragende noch einige erläuternde Bemerkungen zu einem Artikel in der «N. Z. Z.» vom 2. Dezember 1908. «Automobilstaub und Teeren der Strassen.» Es ist für die Haltbarkeit der Oberflächenteerung nicht die Grösse des Verkehrs massgebend, sondern die Eisenbandagen der Lastwagen, sowie die Hufe der Pferde, welche auf die Oberfläche zerstörend einwirken.

Für Zürich speziell sind die klimatischen Verhältnisse, sowie das, aus Flusskies und Hartschotter bestehende Beschotterungsmaterial zwei Hauptfaktoren, welche die Haltbarkeit der Oberflächenteerung der Strassen sehr ungünstig beeinflussen. Zur Teerung eignet sich ein mit kalkhaltigem Schottermaterial erstellter Strassenkörper am besten.

An der Diskussion beteiligen sich die Herren Ingenieur Weissenbach, Stadtingenieur Dick von St. Gallen, Kantonsingenieur Schmid, Direktor Huber und Strassenmeister Aeberle. Herr Kantonsingenieur Schmid glaubt, die Fuhrwerke sollten sich mehr den vorhandenen Strassenformationen anpassen. Er macht darauf aufmerksam, dass für die Tramwagen, die doch in Geleisen laufen, 25 *km* als Maximalgeschwindigkeit vorgeschrieben ist, während Autos mit 30 *km* und mehr Geschwindigkeit fahren. Herr Direktor Huber rügt verschiedene Uebelstände im Strassenverkehr, namentlich die grosse Unordnung, mit der sich der Fussgänger- und Fuhrwerkverkehr abwickelt.

Schluss der Sitzung 11½ Uhr. Der Aktuar: *H. W.*

Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Die jedes Jahr wiederkehrende *«Sitzung mit Damen»* fand Freitag den 4. Dezember unter dem Vorsitz des Herrn Architekt *Joos* statt. Anwesend waren 38 Mitglieder und Damen. Das Vortragsthema lautete: *«Wanderung im Schwabenland»* und wurde von Herrn Architekt *B. Padel* in vorzüglicher Weise durchgeführt. An Hand des eigenen, äusserst prägnanten und reichhaltigem Skizzenmaterials sowohl als der eigenen vorzüglichen photographischen Aufnahmen, die mittelst Projektionen vorgeführt wurden, verstand es der Vortragende, der Versammlung ein freundliches Bild dieser malerischen Nester des Schwabenlandes zu geben, wo mit so einfachen Mitteln eine reizende architektonische Wirkung erreicht wurde, weil die Regeln des Städtebaues, wie sie von Camillo Sitte zuerst wieder zu Ehren gezogen wurden, den Erbauern so zu sagen schon im Blute lagen. Die reizenden Strassenbiegungen, die wirkungsvollen Strassenabschlüsse, diese heimeligen Giebel und grossen Dächer, diese malerischen Erker und Türme von Besigheim, Hirsau, Weil der Stadt, Strümpfelbach und nicht zuletzt von Rothenburg an der Tauber muss man gesehen haben, wenn man unsere moderne Villenarchitektur, die besonders auf die malerische Gesamtgruppierung ausgeht, recht verstehen will. Auch der verschiedenen und auch ganz verschieden gearteten Klöster des Schwabenlandes wie Maulbronn und Comburg mit ihrer prächtigen romanischen und gotischen Architektur wurde gedacht. An den Vortrag schloss sich eine rege Diskussion über die Frage, ob in heutiger Zeit, da die städtische Bevölkerung das Leben in freier Natur viel mehr verlangt als in frühern Zeiten, wo aus militärischen Gründen die Städte geschlossen sein mussten, der architektonische *Abschluss* der Strassen noch am Platze sei. Während von der einen Seite dem Ausblick in die Landschaft das Wort geredet wurde, betonte man auf der andern Seite die grossen Vorteile, welche der Abschluss des Strassenbildes durch Häuser, Türme oder andere wirkungsvolle Bauwerke im Gefolge habe. Ferner wurde betont, dass wir auch in Bern dazu kommen sollten, dass die Bebauungspläne für die neuen Stadtquartiere nicht nur vom finanziellen und praktischen Standpunkt des tiefbaukundigen Ingenieurs behandelt werden, sondern dass dabei mindestens gleich wichtig die Mitarbeit der Architekten sei, welche schon in der Anlage der Plätze und Strassenzüge das unerlässliche Fundament für ein erfreuliches späteres Stadtbild legen können, in dem, wie in den schwäbischen Nestern, auch mit bescheidenen Mitteln und geringem Aufwand von architektonischem Detail etwas allseitig befriedigendes erreicht werden kann.

W.

Gesellschaft ehemaliger Studierender
der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Stellenvermittlung.

On cherche pour l'Italie, un *ingénieur* ayant au moins 2 ou 3 ans de pratique dans une fabrique de machines ou de travaux de constructions en fer, et capable de faire le calcul graphique d'une toiture, d'un petit pont etc. Préférable serait qu'il soit du Royaume d'Italie, du Tessin ou, si d'un autre canton, qu'il ait déjà habité l'Italie. (1585)

On cherche un jeune *ingénieur-mécanicien* diplomé, de nationalité française ou de la Suisse française, comme collaborateur dans de grands ateliers de réparation et entretien de compteurs d'eau en France. (1586)

Auskunft erteilt: *Das Bureau der G. e. P.*
Rämistrasse 28, Zürich I.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Auskunftstelle	Ort	Gegenstand
21. Dez.	Leuenberger & Kuhn, Architekten	Spiez (Bern)	Schreiner-, Glaser-, Maler- und Schlosserarbeiten, sowie Beschlägelieferung, Bodenbeläge und sanitäre Installationen für den Schulhaus-Neubau in Spiez.
22. »	E. Meybohm, Architekt	Zürich, Englischviertel	Sämtliche Arbeiten zum Bau des Pfarrhauses an der Carmenstrasse.
24. »	Adolf Gaudy, Architekt	Rapperswil (St. Gallen)	Schreiner- und Schlosserarbeiten sowie Beschlägelieferung zum Schulhaus-Neubau in Kempraten bei Rapperswil.
24. »	Katasterbureau	Winterthur	Verschiedene Kanalisationsarbeiten in Oberwinterthur.
24. »	C. Hess, z. Feldmühle	Wattwil (St. Gallen)	Bau der Strasse Hochtobel-Reitenberg. Länge 1800 *m*.
27. »	J. Fischer, Baureferent	Herblingen (Schaffh.)	Sämtliche Arbeiten und Lieferungen zur Anlage einer Wasserversorgung in Herblingen.
27. »	A. Hodler, Architekt	Bern	Zimmer-, Spengler- und Dachdeckerarbeiten sowie Lieferung der T-Eisen zum Bau des Hygieinischen Institutes in Bern.
30. »	Kasernenverwaltung	Chur	Erstellung des eisernen Zaunes, etwa 150 *m*, längs der Salvatorstrasse.
31. »	Oberingenieur der S. B. B., Kreis II	Basel, Leimenstrasse 12	Lieferung und Aufstellung des Eisenwerks einer Drehscheibe von 20 *m* Durchmesser und 135 *t* Tragkraft für den Bahnhof Delsberg.
31. »	E. Zürcher, Architekt	Heiden (Appenzell)	Erd- und Maurerarbeiten für den Schulhaus- und Turnhalle-Neubau in Wald.
4. Januar	Oberingenieur der S. B. B., Kreis IV	St. Gallen	Lieferung und Montierung der Eisenkonstruktion für ein neues Perrondach auf der Station Frauenfeld.
5. »	A. Rimli, Architekt	Frauenfeld	Innerer Ausbau des Schulhauses Langdorf-Frauenfeld.
11. »	Kantonales Hochbauamt	Zürich, untere Zäune 2	Erstellung von zwei Zentralheizungen für die Abteilungen A, B, E und F in der Irrenheilanstalt Burghölzli, Zürich.