

Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 28 (1912)

Heft: 51

Rubrik: Allgemeines Bauwesen

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: 03.04.2025

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

Heinr. Hüni im Hof in Horgen

(Zürichsee)

Gerbererei

+ Gegründet 1728 +

Riemenfabrik

3558

Alt bewährte
la Qualität

Treibriemen

mit Eichen-
Grubengerbung

Einzig Gerbererei mit Riemenfabrik in Horgen.

Allgemeines Bauwesen.

Ein neues Bahnhofprojekt der Bundesbahnen. Die Bundesbahnverwaltung bereitet den Baslern eine Überraschung um die andere. Mitte Februar ließ sie in Birsfelden den Expropriationsplan für eine große Hafenanlage für die Rheinschiffahrt auflegen und nun hat sie letzte Woche den Behörden der Stadt Basel und den Gemeinden Muttenz, Pratteln und Birsfelden den Expropriationsplan für einen Rangierbahnhof auf dem Muttenzfeld zugestellt. Bei diesem Rangierbahnhof handelt es sich wie beim Rheinhafen um ein Projekt großen Stils. Der gegenwärtige Rangierbahnhof der Bundesbahnen auf dem „Wolf“ genügt den Verkehrsbedürfnissen durchaus nicht mehr und unter dieser Unzulänglichkeit leidet auch die Betriebssicherheit, was die zahlreichen Unfälle nur zu deutlich dartun. Nachdem die Badische Bahn einen geradezu großartigen Verschubbahnhof angelegt hat, der demnächst in Betrieb genommen werden wird, bestand für die Bundesbahnen die Gefahr, daß sie zugunsten der Badischen Bahn eine Verkehrseinbuße erleiden, wenn sie nicht ihrerseits durch Erstellung eines leistungsfähigen Rangierbahnhofes dafür sorgen, daß der durch den Bundesbahnhof Basel gehende Güterverkehr sich rasch und sicher abwickeln kann. Mit Recht haben nun die Bundesbahnen auf die Erweiterung des bisherigen Rangierbahnhofes, durch welche keine befriedigenden Verhältnisse hätten geschaffen werden können, verzichtet. Die Anlagen auf dem „Wolf“ werden dem Güterbahnhof überlassen, der ebenfalls der Erweiterung bedarf; der Rangierbahnhof aber wird auf das Muttenzfeld verlegt, wo eine allen Anforderungen entsprechende Anlage erstellt werden kann.

Der neue Rangierbahnhof wird unweit der Birsbrücke bei St. Jakob beginnen und sich über die Station Pratteln in einer Länge von über drei Kilometer ausdehnen. Für das Projekt scheint in mancher Beziehung der Verschubbahnhof der Badischen Bahn vorbildlich gewesen zu sein. Ein großer Unterschied aber besteht. Während der Verschubbahnhof der badischen Bahn eine sogenannte einteilige Anlage ist — alle ankommenden Güterzüge fahren auf derselben Seite in den Bahnhof ein, alle abgehenden Züge verlassen ihn auf der andern Seite, sodaß der ganze Rangierdienst sich nur in einer Richtung abwickelt — handelt es sich beim Projekt der Bundesbahnen um eine zweiteilige Anlage, d. h. der geplante Rangierbahnhof zerfällt seiner ganzen Länge nach in zwei Teile, von denen der südliche dem Rangierdienst in der Richtung von Westen nach Osten, der nördliche dem Rangierdienst von Osten nach Westen dienen soll. Im südlichen Teil, der sich an die Bahnlinie Basel-Muttenz-Pratteln anschließt, werden die Güterzüge, die vom Badischen Bahnhof, von der Elsäfferbahn und von der Juralinie kommen, auf-

genommen, zerlegt und es werden die nach Pratteln abgehenden Güterzüge gebildet. Der nördliche Teil dient der Aufnahme und Zerlegung der von Pratteln kommenden, sowie der Bildung der nach dem badischen Bahnhof, nach dem Elsaß, nach dem Güterbahnhof „Wolf“ und nach der Juralinie abgehenden Güterzüge. Jeder der beiden Bahnhofsteile besteht aus einer Ankunftsgruppe, wo die ankommenden Züge aufgenommen, einer Richtungsgruppe, wo die Wagen nach Richtungen sortiert, einer Stationsgruppe, wo die abfahrenden Züge formiert werden. Vor der Richtungsgruppe und der Stationsgruppe befindet sich ein „Ablaufberg“, über den die Wagen geschoben werden, sodaß sie dann vermöge des Gefälles nach dem gewünschten Geleise ablaufen.

Bahnhofbauten Winterthur. Für die Erweiterung des Rangierbahnhofes Winterthur und für die Erstellung eines dritten Geleises zwischen diesem und der Station Remptal verlangt die Generaldirektion vom Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen einen Kredit von 3,300,000 Franken.

Bauwesen in Schlieren. Seit die Ausdehnung der Stadt Zürich den weitausschauenden Gedanken eines „Groß Zürich“ gezeitigt hat, für welches vorerst ein Bauungsplan aufgestellt werden soll, haben auch die Gemeinden im Limmattale sich erregt, um dafür Sorge zu tragen, daß dieser zukünftigen Verkehrssteigerung kein Hemmnis sich entgegenstelle. Besonders die Gemeinde Schlieren, welche alle Vorbedingungen für einen bedeutenden Aufschwung aufweist, sucht denn auch bei Gelegenheit der demnächst durchzuführenden Bahnhofserweiterung die Zufahrtsstraßen und deren Bahnüberführung in großzügiger Weise festzulegen. Ferner hat die Gemeinde es

la Comprimierte u. abgedrehte, blanke



Montandon & Cie. A.-G., Biel

Blank und präzise gezogene



jeder Art in Eisen u. Stahl

Kaltgewalzte Eisen- und Stahlbänder bis 210 mm Breite.
Schlackenfreies Verpackungsbandeisen.

verstanden, die ungesunde Bauspekulation auf ein vernünftiges Maß zu beschränken, so daß auch die Belastung des Budgets und infolgedessen die Steuern relativ viel niedriger sind als in benachbarten Gemeinden. Um so mehr muß es auffallen, daß in den letzten Jahren ein gewisser Ruhepunkt in der Entwicklung eingetreten ist, obgleich z. B. schöne und perfekt eingerichtete Vierzimmerwohnungen, in der Nähe von Bahnhof und Tram, zu nur 700—800 Fr. angeboten werden, und das schönste Fabrikareal, für kleine bis zu den allergrößten Stablissements passend, mit der Möglichkeit eines leichten Geleiseanschlusses, zu bloß zwei bis drei Franken der Quadratmeter erhältlich ist. Wir wollen durch die Darlegung dieser geordneten und gesunden Verhältnisse nicht einer allzu raschen Entwicklung rufen, sondern nur feststellen, daß es auch in kleineren Vorortsgemeinden möglich ist, durch zielbewußte und weitsichtige Baupolitik alle Hemmnisse für die zu erwartende Verkehrsteigerung wegzuräumen, ohne den Gemeindefinanzhaushalt in seiner bewährten Solidität zu erschüttern.

Die Installationsanlagen für Wasser, Gas und Entwässerung in amerikanischen Regierungsgebäuden.

(Mitgeteilt von Munzinger & Co. in Zürich.)

Dr. Ing. Wm Paul Gerhard in New-York bringt im „Gesundheitsingenieur“ eine Besprechung über ein vor Kurzem in Baltimore erschienenes Buch, ein Buch, welches die Praxis der Anlagen für „Technische Energieversorgung“ (Wasser, Dampf, Elektrizität, Gas, Wärme, Kälte, Luft, Licht, Kanalisation), in amerikanischen Regierungsgebäuden trefflich erläutert. Es sei einleitend bemerkt, daß die Postgebäude, Zollgebäude, Ver. St. Gerichtsgebäude, Quarantänestationen usw. zu den Gebäuden gehören, welche von einem speziellen Büro in Washington, D. C., geplant und ausgeführt werden. Dies Bureau ist das des „Supervising Architect“, und umfaßt nicht nur Architekten, sondern auch Ingenieure. Der Verfasser des Buches ist der Chefingenieur dieses Bureaus, ist daher mit dem Stand der heutigen Praxis sehr gut vertraut. In seiner Stellung wird von ihm beinahe Unmögliches verlangt, er muß nämlich Sachverständiger sein nicht nur auf dem Gebiet des Heizungs- und Lüftungsfaches, sondern auch auf den Gebieten der Gas- und Wasserinstallationstechnik, der Aufzüge für Personen und Lasten, der Beleuchtungstechnik, Einrichtung und Betrieb elektrischer und elektromotorischer Anlagen, Staubsaugungsanlagen, Kältemaschinen und dergl. mehr.

Gerhard vertritt die Ansicht, daß es keinen so vollkommenen Ingenieur gibt, noch je geben wird, der auf allen diesen wichtigen Gebieten der Technik gleich gut bewandert wäre. Trotzdem gibt er gern zu, daß die in dem Buch niedergelegten Erfahrungen und Ratschläge von einer gründlichen Sachkenntnis des Verfassers zeugen. Bezugnehmend auf den reichen Inhalt, erscheint es fast schade, daß der Titel des Buches dasselbe auf amerikanische Regierungsgebäude beschränkt, denn der größte Teil desselben könnte ebenso gut auf

größere Privatgebäude kommerzieller Natur (Bureaugebäude, große Fabriken, Wolkenkratzer) Anwendung finden.

Es seien nun einige der Hauptpunkte erwähnt und sind, wo es notwendig erscheint, einige kritische Bemerkungen hinzugefügt, die auch für uns von Interesse sein dürften. Besonders interessant ist, was in dem Buch über die sekundäre Entlüftung ausgeführt ist.

Es heißt da: Daß schon seit dem Jahre 1892 der Chefingenieur des Bureaus anriet, die Installationsanlagen dadurch zu vereinfachen, daß, soweit wie möglich, die „sekundären Luftrohre“ der Wasserverschlüsse weggelassen werden, wie es von dem Verfasser dieses Artikels schon seit Jahren befürwortet worden ist. Nach des Autors eigenen Worten „war Wm. Paul Gerhard, Dr. Ing., der Urheber dieses vereinfachten Rohrsystems“.

Dies System und speziell die Anwendung des Einrohrsystems mit dem Gebrauch von „non-siphoning“-Wasserverschlüssen wurden im Jahre 1894 in Regierungsgebäuden eingeführt und sind seitdem mit großem Erfolg überall angewandt worden. Dadurch ist die ganze Installationsanlage bedeutend vereinfacht worden. Im Anfang wurde der Plan von einzelnen „plumbing inspectors“ kritisiert, doch heutzutage sind Einwürfe fast ganz fortgefallen, wodurch bewiesen ist, daß „veraltete Methoden“ nicht länger als Richtschnur dienen.

Die Wasserverschlüsse der Ausgüsse (mit Ausnahme der Spülaborte und der Pissoirs) sind stets solche des nonsiphoning Systems und werden sie immer nicht mehr als 6 Fuß (1,8 m) entfernt von einem gut entlüfteten Fallrohr gesetzt, und die vielen Hauptluftrohren, welche über Dach verlängert werden, tragen zu einer guten Lüftung der Hausrohren bei und helfen zugleich der Lüftung des Straßenkanals.

Zwei weitere ausgezeichnete Bauvorschriften verdienen noch besondere Erwähnung. Erstens die, daß, falls konstruktive oder ästhetische Gründe nicht vorliegen, alle horizontalen Abflußleitungen frei an den Decken der unter den Toilettenräumen liegenden Zimmer geführt werden müssen, wodurch die unangenehmen Stufen in Toilettenräumen vermieden werden. Es ist somit das Erhöhen der Fußböden der Toiletten, um die Rohrleitungen zu verdecken, verboten, ausgenommen dort, wo dies unerlässlich ist. Zweitens gilt die Vorschrift, daß sämtliche Wasserrohrleitungen frei in den Toiletten geführt werden sollen; Wasserröhren sollen nie in Fußböden oder in Wänden verlegt werden.

Was die Prüfungsmethoden der Wasser- und Abwasser-Installationen anbelangt, so ist lobend hervorzuheben, daß strenge Vorsichtsmaßregeln angewandt werden, damit alle Teile der Installationsanlage frei von Fehlern oder Mängeln sind. Die Wasserprobe, die Luftdruck- und die Rauchprobe werden angewandt. Interessant ist, was über die Spülvorrichtungen bei Klosett-Anlagen gesagt wird. Es heißt da: Für Spülaborte werden sowohl die regulären Spülreservoirs, welche 7 Fuß (2,13 m) über den Fußboden angebracht werden, wie auch sogenannte „Flushometers“ (Spül-