

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **29/30 (1897)**

Heft 21

PDF erstellt am: **13.09.2024**

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.

Voraussetzung einer öffentlichen Vorstellung im Sinne der bezüglichen Verordnung bildet der Verkauf von Eintrittskarten und das Vorhandensein einer bestimmten Anzahl von Plätzen. Die Besucher des Extrakabinetts hatten nun in der That ein Entgelt von 50 Cts. zu entrichten und es dürften denselben zweifellos Bänke bzw. Stühle für eine bestimmte Anzahl von Plätzen zur Verfügung gestanden haben. Zieht man in Erwägung, dass die erwähnte Verordnung den Gebrauch beweglicher Beleuchtungsgeräte verbietet und dass andererseits die unvorsichtige Hantierung mit einer Aetherlampe unmittelbare Ursache des Brandes wurde, so ist der Zusammenhang zwischen der Nachsicht oder Inkompetenz der Behörde und der Entstehung der Katastrophe verständlich.

Mit dem tiefgehenden Eindruck, den das schreckliche Ereignis überall hervorgerufen hat, lässt es die ernste Lehre zurück, dass allfällige Sicherheitsvorkehrungen zum Schutze des Publikums derartiger Holzbauten unter Voraussetzung der rasenden Geschwindigkeit zu treffen sind, mit welcher das Feuer sein Zerstörungswerk verrichtet; und gleichzeitig warnt der Fall die verantwortlichen Organe, bei der Genehmigung, Prüfung und Beaufsichtigung provisorischer Bauten Vorsicht und Strenge in höherem Masse als bei massiven Ausführungen walten zu lassen.

Villenbauten.

(Mit einer Tafel.)

Unsere heutige Nummer enthält Darstellungen von zwei Villenbauten unseres Kollegen Arch. J. Gros in Zürich. Die eine, Villa *Sonderegger* in Ragaz, geht zur Zeit ihrer Vollendung entgegen, die andere, Villa *Seldwyl*, ist bereits vollendet und wird demnächst bezogen.

Von der Villa des Herrn Ingenieur *Sonderegger* in Ragaz können wir leider nur die auf S. 153 veröffentlichte Perspektive geben. Sie stellt den Umbau einer bereits bestehenden Villa dar. Das Dach derselben wurde umgeändert, mit Dachreiter, Giebelspitzen und Abwalmungen versehen. Der neue Giebelbalkon, die Veranda aus Lärchenholz, der Terrassen-Pavillon-Aufsatz verleihen dem Ganzen eine bewegte Silhouette, wozu der charakteristische, in guten Verhältnissen entworfene Turm wesentlich beiträgt.

Der quadratische Turm von fünf Meter Seitenlänge wurde im letzten Herbst fundamementiert und bis zum Gebälke des ersten Stockes aufgeführt. Nach einigen Monaten Winterpause wurde er dieses Frühjahr vollendet und mit dem Helme bekrönt. Letzterer ist aus Lärchenholz und mit Schiefer eingedeckt.

Die Gesamtkosten des Umbaues werden sich, nach der Berechnung und den Plänen von Arch. J. Gros, auf 40 000 bis 42 000 Fr. belaufen.

Die auf beiliegender Tafel in Ansichten und Grundrissen dargestellte, für Herrn *V. Bürlocher* auf dem aussichtsreichen Dolder-Areal in Zürich erbaute Villa *Seldwyl* besteht aus massivem Backsteinbau mit Giebeln und Veranden in Holzkonstruktion. Die sichtbaren Mauerflächen sind verputzt und getüncht, während das Riegelfachwerk in Eichenholz gegeben ist. Das Dach ist mit rotem, belgischem Schiefer eingedeckt. Das neun Zimmer, Badezimmer, Küche, Speisekammer enthaltende Gebäude kostete 63 000 Fr.

Die beiden Darstellungen haben wir, mit gütiger Erlaubnis des Hrn. J. Gros und des Verlegers, Hrn. O. Maier in Ravensburg, dem an anderer Stelle unserer heutigen Nummer besprochenen Lieferungswerke: Skizzen für Wohn- und Landhäuser etc. entnommen, wobei wir bemerken, dass die Villa *Seldwyl* bereits in Lieferung I erschienen ist, während die Villa *Sonderegger* erst in einer künftigen Lieferung herauskommen wird.

Miscellanea.

Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1896. (Schluss.)
Bahnhofanlagen. Die Frage des Umbaues des Centralbahnhofes in Basel kam wider Erwarten im Berichtsjahre noch nicht zur Erledigung.

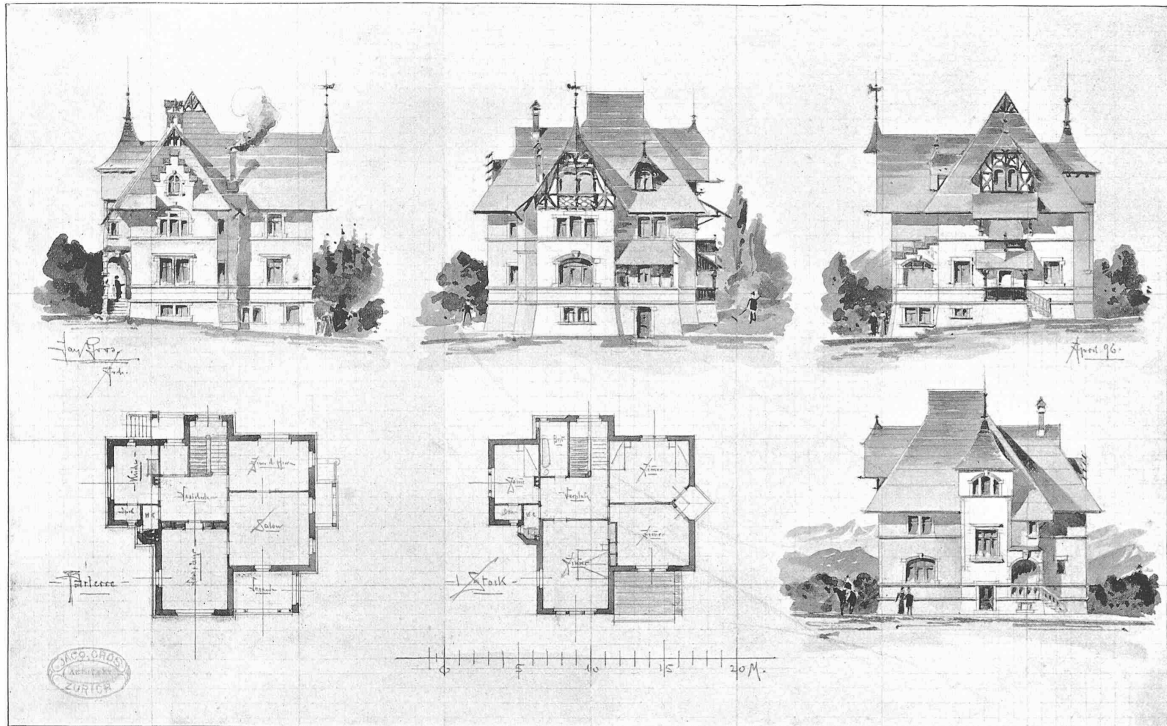
Gegenüber der im Sinne der Forderungen der Stadt Basel gewünschten Anlage eines kombinierten Kopf- und Durchgangsbahnhofes beharrte die Bahnverwaltung auf ihrem Standpunkte (Durchgangsbahnhof); jedoch ist durch die neuen Projekte die Bahnhoffrage wesentlich abgeklärt worden, sodass eine baldige Lösung der Frage in Aussicht steht. Es werden also auch die seit Jahren schwebenden Verhandlungen über Erweiterung und Umgestaltung des badischen Bahnhofes in Basel wieder aufgenommen werden. Die Entwicklung der Bahnhoffrage in Zürich führte zur bundesrätlichen Genehmigung eines besonderen Projektes für eine erste vor dem 1. Juni 1897 abzuschliessende Bauperiode.

In Bezug auf die Hauptfrage der Lage des Aufnahmsgebäudes wurden von der Bahndirection sowohl für eine Hochbahnanlage mit Belassung des Gebäudes an seinem jetzigen Standort, als für eine Verlegung des letzteren auf das linke Sihlufer Projektstudien verlangt. Ebenso wurde die Direktion eingeladen, über die Hebung der linksufrigen Zürichseebahn eine Studie vorzulegen. Die weitere Behandlung dieser Spezialfragen und damit des Hauptprojektes für den definitiven Bahnhofumbau wird erst nach Eingang des Planmaterials erfolgen können. Der umgebaute Bahnhof Luzern nebst der neuen Zufahrtslinie Fluhmühle-Luzern konnte im November teilweise dem Betriebe übergeben werden, die Einführung der Brünigbahn in den neuen Bahnhof erfolgte am 1. Februar dieses Jahres. Ebenso wurde der erweiterte Bahnhof Schaffhausen fertiggestellt und im Bahnhof Genf kamen die im Hinblick auf den gesteigerten Verkehr vorgesehene Erweiterungen noch vor Eröffnung der Landesausstellung zur Ausführung. Weitere Projekte für Bahnhofumbauten betrafen eine Erweiterung des Personenbahnhofes Olten, der Bahnhöfe La Chaux-de-fonds und St. Gallen. Dem von der Direktion der Schweizerischen Centralbahn vorgelegten Projekt für den Bahnhof Olten, welches ausser einer Vergrösserung des Aufnahmegebäudes die Schaffung von Durchfahrtsgeleisen für jede Zugrichtung mit untereinander und dem Aufnahmegebäude durch Tunnel verbundenen Perrons nebst Versetzung der Güter- und Depotalagen vorsieht, wurde unter einer Reihe von Vorbehalten die Genehmigung erteilt. Gegen das Projekt des Staatsrats von Neuenburg für den Umbau des Bahnhofes La Chaux-de-fonds erhoben die beteiligten Bahnverwaltungen (Jura-Neuchâtelois und Jura-Simplon) Einwendungen, auf welche die Antwort des Staatsrates noch aussteht. Bezüglich der Gestaltung der Bahnhoffrage in St. Gallen haben wir in Nr. XIX S. 78 näheres berichtet. Die Erweiterung von Stationsanlagen bezweckt ein wiederholt bearbeitetes Projekt der Nordostbahn für die Station Oerlikon, welches unter gewissen Vorbehalten die Genehmigung erhielt und Studien der Centralbahn für die Umgestaltung der Station Zollikofen, nach deren Prüfung die Direktion eingeladen wurde, eine definitive Vorlage im Sinne einer umfassenden Erweiterung zu machen.

Eine neue Station für Personen- und Güterverkehr ist auf der linksufrigen Zürichseebahn zwischen Richtersweil und Pfäffikon bei Bäch von der Nordostbahn anzulegen; mehr oder weniger erhebliche Erweiterungen und Verbesserungen von Stationen in Bezug auf Geleiseanlagen, Hochbauten, Einrichtungen (Beleuchtung, Wasserversorgung u. s. w.) kamen vielfach zur Ausführung oder wurden von den Bahnverwaltungen auf Anregung des Departements, bzw. der Kantons- und Lokalbehörden, zugesichert.

Mechanische Einrichtungen und Signale. 27 Stationen haben Weichen- und Signalverriegelungen erhalten. Der Stand der Riegelungen in Prozenten der Stationen, welche Weichen besitzen, ist auf den fünf Hauptbahnen pro Ende 1896 folgender: G.-B. 95%, S. C.-B. 83%, V. S.-B. 66%, N.-O.-B. 42%, J.-S.-B. 38%. Die im vorjährigen Bericht erwähnten Grundsätze über einheitliche Gestaltung der Signal- und Weichenverriegelungen in den Zwischenstationen von Hauptlinien wurden schliesslich von den Bahnverwaltungen vorbehaltlos angenommen. Auf Ergänzung der Signaleinrichtungen wurde auch im Jahre 1896 Bedacht genommen. Es wurden auf den Hauptbahnen neu erstellt: 51 Weichensignale, 8 Deckungssignale, 45 Kontrollleinrichtungen und Deckungssignale, 8 Vorsignale. Mit elektrischen Glockensignalen wurden 45 km der N.-O.-B., 50 km der S. C.-B. und 6,55 km der Linie Bulle-Romont, mit neuen Blockstationen etwa 51 km Bahnstrecken versehen. In Uebereinstimmung mit den auf Beseitigung von bestehenden Niveauübergängen gerichteten Bestrebungen steht die Tendenz, auf neuen Bahnen Niveauübergänge möglichst zu vermeiden. Das Departement hat u. a. auch Projekten, welche die Kreuzung einer Hauptbahn durch eine Nebenbahn (Strassenbahn) im gleichen Niveau bezweckten, die Genehmigung versagt.

Specialbahnen. Da die bisherigen Bestrebungen des Departements behufs Erhöhung der Betriebssicherheit auf Seil- und Zahnradbahnen durch Einrichtungen zur selbsttätigen Regelung der Fahrgeschwindigkeit und Verbesserung der Wagenbremsen nicht überall den gewünschten Erfolg hatten, wurden die rückständigen Verwaltungen aufgefordert, solche Ein-



Villa Seldwyl auf dem Dolder in Zürich.

Architekt: J. Gros in Zürich.

Seite / page

155(3)

leer / vide /
blank

richtungen innert einer bestimmten Frist zu treffen, bezw. bezügliche Vorschläge einzureichen. Das Departement sah sich wiederholt veranlasst, bei der Wiedereröffnung von «Saison»-Bahnen im Frühjahr wegen mangelnder Vorbereitungen Mahnungen zu erlassen, vorzeitige Betriebseröffnungen zu rügen und den Betrieb wieder einzustellen.

Rollmaterial. Der Bericht konstatiert, dass bei verschiedenen Hauptbahnen der Stand der Lokomotiven dem wirklichen Bedarf nicht völlig entspricht und dass der Ersatz der alten Personen- und Güterwagen bei einigen Verwaltungen, hauptsächlich bei der Nordostbahn, in unzulänglicher Weise erfolgt. Bei den Lokomotivanschaffungen ist durchweg eine Tendenz zur Erhöhung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit (Max. 85 bis 90 km) hervorgetreten; die bezüglichen Vorlagen wurden genehmigt unter Vorbehalt entsprechender Verbesserung des Oberbaues. Bei den neuen Eilgut-Güterwagen wurde der Radstand grösser angenommen und es kamen flexiblere Federn zur Anwendung. Der Bestand des Rollmaterials auf den schweiz. Eisenbahnen war Ende 1896 *): 1024 (993) Lokomotiven, 7105 (6816) Personen-, 212 (189) Bahnpost-, 940 (908) Gepäck- und 22 675 (22 475) Güterwagen-Achsen. Die Gesamtzahl der gemeldeten Defekte an Lokomotiven: 232 verringerte sich gegen diejenige des Vorjahres (268) um 13,5 %, während sich im Jahre 1895 eine Zunahme von 19,2 % gegen das Vorjahr gezeigt hatte. Die im Berichtsjahre zur Kenntnis gelangten 3 (7) Achsenbrüche und 38 (146) Radreifenbrüche verliefen ohne weitere Folgen. Kuppelungsbrüche auf offener Linie sind insgesamt 30 vorgekommen.

Zugkraftdienst. Die Zahl der disponiblen Lokomotiven zu Beginn des Sommerdienstes ist bei einzelnen Bahnverwaltungen zu gering: S. C.-B. 4 %/o, G.-B. 5 %/o, J.-S.-B. 5 %/o, N.-O.-B. 8 %/o, V. S.-B. 17 %/o, normale Nebenbahnen 27 %/o, Schmalspurbahnen 25 %/o. Beim Traktionsdienst geben Funkenwurf und starke Rauchentwicklung hauptsächlich auf den grossen Bahnhöfen zu immer wiederholten Klagen Anlass; diesen Belästigungen vorbeugende mechanische Einrichtungen sind leider noch nicht vorhanden. Die bekannten Funkenfänger und Rauchverbrenner wirken meist nur unvollkommen oder es haften ihnen andere schwerwiegende Mängel an. Bezüglich der Heranbildung eines tüchtigen Lokomotivpersonals sind bedeutend verschärfte Vorschriften in Kraft getreten. Der Entscheid des Departements in der Wagenbeleuchtungsfrage ist durch das Auftreten der Acetylenbeleuchtung verschoben worden. Versuche mit dieser neuen Beleuchtungsart, welche von zwei Hauptbahnverwaltungen vorgenommen wurden, hat eine derselben wieder endgültig aufgegeben. Die Kontrolle der Fahrgeschwindigkeit durch Geschwindigkeitsmesser ist bei den schweizer. Lokomotivbahnen so ziemlich durchgeführt; bei den Trambahnen dagegen stösst dieselbe auf viel Widerstand. Das Departement hat in Würdigung der schwierigen Verhältnisse bei diesen Bahnen und auf Grund einer bezüglichen Eingabe verfügt, dass es bei Strassenbahnen, deren Züge aus einer Lokomobile und höchstens einem Anhängewagen bestehen, als genügend erachtet wird, wenn wenigstens je ein Wagen jeder in Frage kommenden Type mit einem Geschwindigkeitsmesser versehen ist. Die erwähnte Eingabe betrifft ferner eine Erhöhung der bisher den Trambahnen zugestandenen Geschwindigkeitsgrenzen, worüber vorerst die kantonalen Regierungen zur Vernehmung eingeladen wurden.

Künstliche Diamanten. Herr cand. chem. *L. Ettingen* in Zürich teilt uns mit, dass es ihm gelungen sei, durch Schmelzung krystallisierten Kohlenstoffs mit Silber und nach Absetzung des Kohlenstoffes erheblich grössere künstliche Diamanten zu erzeugen als *Moissan* und *Rossel* (siehe Bd. XXVII S. 133 und 151). Wie unsere Leser wissen, soll es auch *E. Moyat* gelungen sein, künstliche Diamanten in grösseren Exemplaren herzustellen, als den beiden vorgenannten Forschern (siehe S. 34 d. B.).

Konkurrenzen.

Strassenbrücke über die Aare von der Stadt Bern nach dem Lorraine-Quartier. (Bd. XXVIII S. 35 und 36, Bd. XXIX S. 141.) Zu diesem Wettbewerb sind 16 Entwürfe eingesandt worden, dazu noch einige Varianten. Die Projekte sind sehr mannigfaltig; als Material für die Brücke ist bald Mauerwerk, bald Eisen verwendet. Die Lösungen sind ihrem Werte nach sehr verschieden, aber manche können als gute bezeichnet werden. Es haben sich offenbar einige hervorragende Brückenbau-Techniker daran beteiligt. Mehrere Entwürfe sind bis in alle Einzelheiten ausgearbeitet und umfassen 10, 20 bis 30 Zeichnungsblätter und dazu umfangreiche Berichte. Die Arbeit des Preisgerichtes ist jedenfalls keine kleine. Dasselbe hat am 13. und 14. d. Mts. bereits eine erste Sitzung abgehalten und in diesen Tagen soll eine zweite stattfinden, in welcher voraussichtlich

*) Die in Klammern beigefügten Zahlen beziehen sich auf 1895.

das endgültige Urteil gefällt wird. Nachher werden sämtliche Pläne nach Vorschrift des Programmes drei Wochen lang öffentlich ausgestellt.

Nach einem soeben eingelaufenen Telegramm erhielt den programmässig einzigen Preis der Entwurf: «Ehre dem Stein», Verfasser: Oberingenieur *R. Moser* und Ingenieur *G. Mantel* in Zürich. Zum Ankauf ohne Rangordnung wurden empfohlen die Entwürfe: 1. «Mutz», Verfasser: *Alb. Buss & Cie.* und Architekten *Fäsch & Wenz* in Basel; 2. «Für alle Zeit», Verfasser: *Andreas Nedelkowitz*, Lehrer an der Baugewerkschule und *Albert Frühwirth*, Stadtgenieur in Breslau; 3. «Aare», Verfasser: Ingenieur *Eugen Probst* und Architekt *E. Joos* in Bern; 4. «Per Aspera», Verfasser: Ingenieure *A. & H. von Bonstetten* in Bern.

Litteratur.

Skizzen für Wohn- und Landhäuser, Villen etc., hauptsächlich Holzarchitekturen, herausgegeben von *J. Gros*, Architekt in Zürich, Verlag von *Otto Maier* in Ravensburg.

Das obenerwähnte, von unserem Kollegen Arch. *J. Gros* in Zürich herausgegebene Werk bildet eine Skizzen-Sammlung von Villen, Wohn- und Landhäusern, die der Verfasser in den letzten Jahren teils entworfen, teils ausgeführt hat. Herr Gros hat damit die verdankenswerte Idee verwirklicht, aus seinem reichen Vorrat von Originalzeichnungen die besten auszuwählen und durch die Vervielfältigung der Allgemeinheit zugänglich zu machen. Nicht nur dem jungen Bautechniker, der durch das Werk Anregung und Belehrung empfängt, sondern auch solchen, die mit Glücksgütern hinreichend versehen, sich mit dem Gedanken tragen, ein eigenes Heim zu bauen, wird dieses Werk willkommen sein. Diese werden dann, wenn das Werk vollständig ist, mit grossem Behagen Blatt für Blatt studieren und sich die Entwürfe, die ihrem Geschmack und ihren Verhältnissen am besten entsprechen, besonders merken. Da in dem begleitenden, kurzen Text auch das Wichtigste, die Baukosten, nicht vergessen sind, so ist der Entschluss zum Bauen um so rascher gefasst. Die Wirkung wird, was wir zuversichtlich hoffen, nicht ausbleiben, und Herr Gros wird mit Aufträgen derart bestürmt werden, dass er bald nicht mehr weiss, wo ihm der Kopf steht.

In der uns vorliegenden Sammlung ist der Holzarchitektur eine hervorragende Stellung eingeräumt. Auf diesem Gebiet ist der Verfasser Spezialist, und die von ihm in der Schweiz und im Auslande ausgeführten Bauwerke zeugen von seinem ausgebildeten Formensinn. Es ist jedoch nicht der bekannte Schweizer- oder Bernerhäuschenstil, der hier etwa ausschliesslich zur Anwendung gelangt; im Gegenteil hat es der Verfasser verstanden, Motive aus den verschiedenartigsten Bauwerken unseres Landes zu verwenden und dieselben den Bedürfnissen des modernen Wohnens anzupassen. Wie dies geschehen ist, kann u. a. aus den beiden Darstellungen unserer heutigen Nummer ersehen werden.

Die Veröffentlichung des Herrn Gros erscheint in 10 Lieferungen zu je 6 Tafeln, von welchen bereits zwei erschienen sind. Die gesamte Ausgabe wird somit 60 Tafeln im Format von 20 × 30 cm enthalten. Wie bereits bemerkt, ist jeder Darstellung ein gedrängter Text beigegeben. Der Preis einer Lieferung beträgt 2 Mark und es kommt somit die ganze Sammlung auf 20 Mark zu stehen, was mit Rücksicht auf die Vielheit des Gebotenen als billig bezeichnet werden darf. Wir empfehlen das hübsche Werk der freundlichen Beachtung unserer Leser.

Redaktion: A. WALDNER
32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.

Vereinsnachrichten.

**Gesellschaft ehemaliger Studierender
der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.**

Stellenvermittlung.

Gesucht 3—4 ältere und 5—6 jüngere *Ingenieure* für den Bau einer Normalbahn. (1094)

Gesucht auf ein kantonales technisches Bureau ein *Ingenieur* zur Aufnahme von Wildbächen und Aufstellung von Verbauungsprojekten, sowie Strassenkorrekturen. (1095)

On cherche un chimiste métallurgiste ayant l'expérience des laboratoires d'usine, des essais et analyses de métaux, principalement du plomb, de l'argent, antimoine, arsénie etc. (1096)

Auskunft erteilt Der Sekretär: *H. Paur*, Ingenieur, Bahnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich.

XXVIII. Adressverzeichnis.

Die Mitglieder werden ersucht, für den Text des Adressverzeichnisses

Adressänderungen

und Zusätze beförderlich einsenden zu wollen.

Der Sekretär: *H. Paur*.