

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 37/38 (1901)  
**Heft:** 14

## 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:** 27.11.2024

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

ihren früheren Zustand zurückgebracht werden müsste. Die Gesamtkosten der Hochbahn bis Wollishofen betragen alsdann 8 592 000 Fr. + 701 000 + 453 000 oder zusammen 9 746 000 Fr.

Die Fortsetzung der Tiefbahn dagegen bis Station Wollishofen, welche sich, wie bereits früher erwähnt, leicht und in einfachster Weise bewerkstelligen liesse, würde nur eine Summe von 1 500 000 Fr. erfordern. Die Gesamtkosten des Tiefbahnprojektes bis Wollishofen betragen also 5 700 000 Fr. + 1 500 000 oder 7 200 000 Fr. gegen mindestens 8 592 000 Fr. bei sofortiger Ausführung des Hochbahnprojektes bis Wollishofen und gegen 9 746 000 Fr. bei Ausführung in zwei Perioden, unter der kaum wahrscheinlichen Annahme, dass dabei keine Senkungen infolge der hohen Dammschüttungen eintreten.

Dabei werden, wie bereits mehrfach betont, alle Niveauübergänge und sonstigen Uebelstände der jetzigen Bahnanlage beim Tiefbahnprojekt gründlich beseitigt, während bei der Hochbahn dies nicht in vollem Umfange zu erreichen ist; die Lichthöhe der Strassen wird immer eine beschränkte bleiben; ja einzelne Strassen müssen sogar in sehr entstellender Weise gesenkt werden, so die Hohlstrasse um nahezu 2 m; dazu tritt noch die Verunstaltung der ganzen Gegend und die empfindliche Schädigung aller Anstösser.

#### Andere Projekte.

Das von der Nordostbahn bearbeitete Projekt mit *Verlegung* der Station *Enge* an die *Grütlistrasse* erfordert nach ihren Berechnungen eine Summe von 11 947 000 Fr. oder somit nahezu 12 000 000 Fr. Es dürfte um so weniger von einer solchen Lösung die Rede sein können, als sie zudem von vielen Seiten auf eine grosse Opposition stossen würde, so von Seite der Kirchgenossen in Enge, der Seegemeinden und der Kantone Glarus und Schwyz, welche ganz energisch gegen eine derartige Verlegung Protest erheben.

Die Verlegung würde allerdings in Bezug auf die vom Betrieb unabhängige Ausführung einige Vorteile bieten, allein die Mehrkosten sind derart grosse, dass es als ganz unnütz erachtet wurde, sich noch weiter mit diesem oder ähnlichen Projekten zu beschäftigen.

Die allgemeine Ueberzeugung machte sich nach Prüfung aller Verhältnisse dahin geltend, dass in der *Tiefbahn* nach vorliegendem Projekt in jeder Beziehung die richtigste Lösung gefunden, und es daher ganz unnötig sei, noch weiteren Studien obzuliegen und andere Projekte in Bearbeitung zu nehmen. Zudem haben alle Verlegungsprojekte den grossen Nachteil, dass sofort bis Wollishofen gebaut und sofort grosse Ausgaben gemacht werden müssen, während beim vorgeschlagenen Tiefbahnprojekt einstweilen mit einer verhältnismässig viel kleineren Ausgabe alle dringenden Uebelstände vom Hauptbahnhof bis zum Belvoirpark vollständig beseitigt, und der letzte, jetzt noch keineswegs dringende Teil einer späteren Zeit überlassen werden kann.

In Zürich hätte man durchaus keinen Grund, nicht der Tiefbahn den Vorzug zu geben, da deren Vorzüge am anderen Ufer auf der Strecke Letten-Tiefenbrunnen bereits jedermann klar vor Augen liegen.

Zum Schlusse kann zudem darauf aufmerksam gemacht werden, dass man auch in anderen Städten, so namentlich in Paris, London, Berlin, Wien, etc., die Vorteile der Tiefbahnen erkannt und ihnen, besonders in neuerer Zeit bei noch viel grösseren Schwierigkeiten, den Vorzug gegeben und selbst Hochbahnen, die vor nicht langer Zeit erstellt wurden, nun vielfach in Tiefbahnen umgebaut hat oder im Begriff ist, es zu thun.

Die Entscheidung ist schon längst und immer ausgesprochener zu Gunsten der Tiefbahn erfolgt, sodass es, in Wiederholung eines früheren Ausspruches, kaum begreiflich sein würde, wenn in dem fortschrittlichen Zürich, dem Sitz der ersten technischen Anstalt des Landes, wie zum Höhne dennoch die Hochbahn obsiegen sollte, die Hochbahn, welche viele und schöne Stadtteile verunstalten, in der baulichen Entwicklung hindern und vielen Anstössern und Besitzern grossen Schaden bringen würde.

Der zürch. Ing.- und Arch.-Verein, in Würdigung und mit Kenntniss aller Verhältnisse und zwar sowohl der geringeren Baukosten als der damit erreichten grossen Vorteile, ist der vollen Ueberzeugung, dass der Tiefbahn der Vorzug gebühre und dieselbe als die einzig richtige Lösung zu empfehlen sei.»

Zürich, im März 1901.

Namens des zürcherischen  
Ingenieur- und Architekten-Vereins,  
Der Präsident: *Paul Ubrich*.  
Der Aktuar: *A. Bachem*.

## Miscellanea.

**Die panamerikanische Ausstellung zu Buffalo 1901.** Die Gebäude und Anlagen für die vom 1. Mai bis zum 1. November 1901 dauernde panamerikanische Ausstellung nehmen ein im Norden von Buffalo gelegenes Areal von 1,5 km Länge und 1 km Breite ein, das sich unmittelbar an den städtischen Park anschliesst. Vom Geschäftsviertel der Stadt aus ist der Ausstellungsplatz auf der Eisenbahn und auf zwei elektrischen Strassenbahnlinien in weniger als einer Viertelstunde zu erreichen. Ein kleiner See wurde in die Anlagen einbezogen, während die geräumigen, rechtwinklig angelegten Plätze, um welche sich die Gebäude symmetrisch gruppieren, ebenfalls durch grössere, von Promenaden eingefasste Bassins unterbrochen werden. Sämtliche Bauten sind in Holz ausgeführt mit Ausnahme eines elektrischen Turmes, der wegen seiner Höhe ein Eisengerippe erhält. Die Architektur der Hauptgebäude soll in spanischer Renaissance gehalten werden mit leuchtenden, eindrucksvollen Farbenverzierungen und roten Ziegeldächern. Das Bild verspricht in der Einrahmung durch den Park und die Wasserflächen ein sehr belebtes zu werden. — In der Maschinenausstellung sollen die Special- und Arbeitsmaschinen in hervorragender Weise vertreten sein. Als Kraft- und Lichtquelle stehen die am nahe gelegenen Niagara errichteten und gegenwärtig wieder in Vergrösserung begriffenen Werke<sup>1)</sup> zur Verfügung, sodass die Ausstellung in dieser Hinsicht besonders reich bedacht sein wird.

**Die Stadtmauern von Bologna.** In Bologna hat die dortige Stadtverwaltung, dem Ausdehnungsbedürfnis der Stadt Rechnung tragend beschlossen, denselben Teile der Stadtmauern zu opfern; sie hat sich zu ihrem Vorhaben auch den Rat der Stadt Nürnberg erbeten. Dort ist man im Laufe der Zeit zur Einsicht gekommen, welchen Schatz die Stadt an ihren alten Befestigungswerken besitzt und erkennt auch die Fehler, die früher durch planlose Umlegung des Laufer- und Wöhrder-Thores, sowie anderer Teile der Nürnberger Stadtmauern begangen wurden. Es ist zu wünschen, dass sich Bologna die in Nürnberg gemachten Erfahrungen bei Ausführung des Projektes zunutze macht.

**Albula-Tunnel.** Die an der Nordseite des Albula-Tunnels aus den geologischen Verhältnissen erwachsenen unvorhergesehenen Schwierigkeiten sind Ursache gewesen, dass die Bauleitung die Unternehmerfirma ihrer Vertragsverpflichtungen enthoben und die Vollendung der Arbeiten im Regiebetrieb beschlossen hat; sie erwartet dadurch bessere Gewähr für kunstgerechte und rechtzeitige Fertigstellung des Tunnels zu erlangen. In seiner Sitzung vom 30. März 1901 hat der Verwaltungsrat der Rhätischen Bahn die bezüglichen Anträge der Bauleitung gutgeheissen.

**Aktien-Gesellschaft Sandsteinziegelei-Patente Schwarz in Zürich.** Herr *L. Friedmann*, unser geschätzter, langjähriger Mitarbeiter, ist aus der Redaktion der Schweizerischen Bauzeitung ausgeschieden, um die Stelle des Direktors obgenannter Aktien-Gesellschaft zu übernehmen.

## Konkurrenzen.

**Primarschulhaus in Moutier.** (Bd. XXXVII S. 74, 86, 95, 110, 130 und 141.) Wir erhalten folgende Zuschrift:

«Wohl sämtliche Interessenten bei diesem Wettbewerb werden mit dem Einsender dieser Zeilen darin einig gehen, dass gegen das mit Datum vom 29. März 1901 erlassene Zirkular des tit. Gemeinderates Moutier energisch opponiert werden muss. — Nachdem man die zur Ablieferung der Projekte angesetzte Frist (31. März) bis auf zwei Tage hat verlaufen lassen, mithin also die Projekte fertig und etliche wohl schon an Ort und Stelle sind, haben wir Mitbewerber auch das Recht zu verlangen, dass die Beurteilung der Projekte *jetzt* erfolgt und nicht erst in 2 Monaten.»

«Es werden nun alle diejenigen, die im Besitze von *fertigen Projekten* sind, ersucht, eine Eingabe (ohne Nennung ihres Namens) an die Behörde in Moutier abgehen zu lassen, um dieselbe zu bitten, nochmals ein Zirkular ergehen zu lassen, in welchem die fertigen Projekte eingefordert werden, behufs Vornahme einer baldigen Beurteilung durch das bereits bezeichneter Preisgericht.»

«Sollte dieser Schritt resultatlos bleiben, so hat jeder Konkurrent das Recht, für die anfänglich vorgeschriebene detaillierte Kostenberechnung angemessenen Schadenersatz zu verlangen, denn alle diejenigen, die sich erst *jetzt* infolge der zweimonatlichen Fristverlängerung an diese Arbeit machen, sind dieser grossen Arbeit enthoben, mithin im Vorteil. — Privatim sind bereits diesbezügliche Forderungen gestellt worden und werden weitere nachfolgen.»

*Ein Mitbeteiligter.*

Nachdem durch Bekanntgabe neuer Bedingungen bei Ablauf des ursprünglich gestellten Termins der erstausgeschriebene Wettbewerb thatsächlich rückgängig gemacht wird, was nach § 5 der «Grundsätze» des Schweiz. Ing.- und Arch.-Vereins nicht zulässig ist, erscheint uns der Protest des Einsenders wohl begründet.

<sup>1)</sup> Bd. XXXVI S. 208.