

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **43/44 (1904)**

Heft 5

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.

die Interessen der Inhaber von Wasserrechten an der Sihl gewahrt werden können, und die Bedingungen festsetzen, unter welchen er die Wasserrechtskonzession für das Etzelwerk erteilen kann.

Da der Kanton Schwyz ein Expropriationsgesetz nicht besitzt, wird an den Bundesrat das Gesuch um Erteilung des eidgenössischen Expropriationsrechtes gemäss Artikel 23 der Bundesverfassung gestellt werden.

Alle diese Arbeiten müssen rasch durchgeführt werden, da sich die Behörden der Maschinenfabrik Oerlikon gegenüber verpflichtet haben, ihre Offerte für Abtretung des Projektes und der bereits erworbenen Rechte

#### Die gewölbten Brücken der Albulabahn.

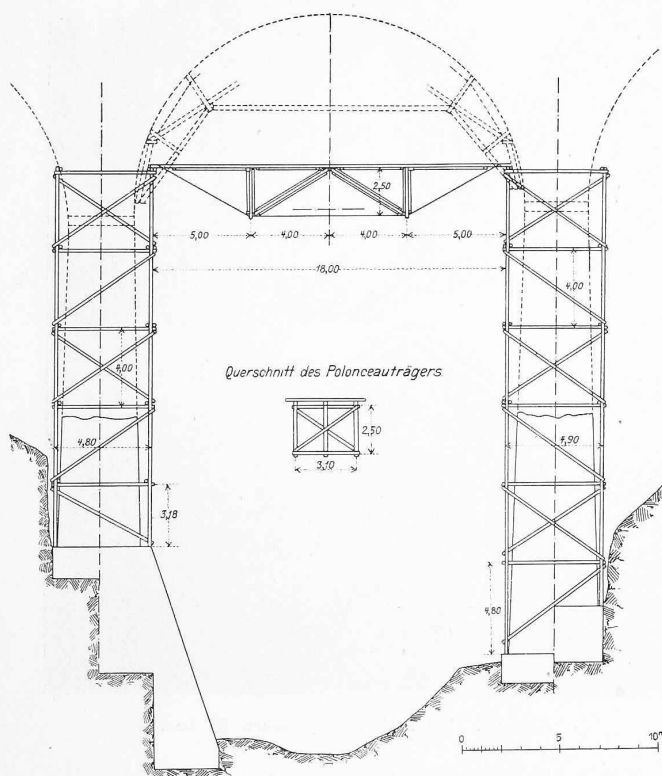


Abb. 22. Baugerüst für den Tischbach-Viadukt. — Masstab 1 : 350.

spätestens am 31. Dezember 1904 anzunehmen oder abzulehnen. Die Leitung der Angelegenheit liegt in der Hand einer Kommission, welche sich aus je drei Delegierten des Regierungsrates und des Stadtrates Zürich und einem Vertreter der Maschinenfabrik Oerlikon zusammensetzt. Das Sekretariat besorgt der kantonale Bausekretär.»

#### Miscellanea.

**Umbau der linksufrigen Zürichseebahn vom Hauptbahnhof Zürich bis Wollishofen.** Die ständige Kommission des Verwaltungsrates der S. B. B. ist am 27. und 28. d. M. in Zürich zusammengetreten, um nach einem Augenschein der Oertlichkeit über die verschiedenen, für den Umbau der linksufrigen Zürichseebahn auf Stadtgebiet vorliegenden Projekte und namentlich das von der Stadtbehörde Zürich ausgearbeitete<sup>1)</sup> zu beraten. Das Ergebnis der Beratung ist nach einer der Tagespresse zugekommenen Mitteilung der Beschluss der Kommission, dem Verwaltungsrate der S. B. B. Zustimmung zum Antrage der Generaldirektion zu empfehlen. Letzterer geht dahin, dass eine Hochbahn auf dem bestehenden Trasse den bau- und betriebstechnischen Anforderungen genüge und vom finanziellen Standpunkt aus am empfehlenswertesten sei, sowie, dass die Ausführung auf Grundlage eines andern Projektes nur stattfinden könnte, sofern von der Stadt Zürich, ausser dem bei allen Projekten zu leistenden Beitrag für die Beseitigung der Niveauübergänge auch ein wesentlicher Teil der Kostendifferenz zu ihren Lasten übernommen würde.

**Aus den Uffizien und dem Palazzo Pitti in Florenz.** Der neue Direktor der Pitti- und Uffizien-Galerie Corrado Ricci, der die Mailänder Brera mit Kunstsinn und Sachkenntnis reorganisiert hat, beabsichtigt auch die beiden

genannten Sammlungen neu zu ordnen. Vorerst wird die Tribuna der Uffizien aufgehoben werden, worauf beabsichtigt ist die guten Bilder nach Schulen zu ordnen, die Zahl der Säle zu vermehren und die Kunstwerke des Korridors an hellere Stellen zu bringen. In der Galerie Pitti will Ricci die im ersten Stock untergebrachte Sammlung der Selbstportraits von Künstlern gesichtet und durch Portraits, die sich jetzt in der Mansarde befinden, vermehrt im zweiten Stock anordnen und in den so freigewordenen drei Sälen des ersten Stocks Zeichnungen und Stiche in Kästen mit jährlich zwei- bis dreimal wechselnder Auswahl ausstellen. Die so geplante Umgestaltung der beiden Sammlungen wird natürlich Jahre fleissiger Arbeit erfordern.

**Die London-Brighton und South Coast-Eisenbahn** ist mit den durch die im Mai 1900 beschlossene Legung des zweiten Geleisepaares bedingten Umbauten beschäftigt. An dem Londoner Viktoria-Bahnhof, dessen Erweiterungsarbeiten allein auf 75 Mill. Fr. veranschlagt sind, wird die Lage der Bahnsteige gänzlich geändert, indem die Hauptfront des Gebäudes an die Buckingham Palace Road verlegt wird. Mehrere andere Stationen, so namentlich jene von Clapham-Junction erfahren wesentliche Verbesserungen. Es wird ferner eine neue Brücke über die Themse erstellt und die heutige Strassenkreuzung bei Horley durch Ueberführung der Brightoner Hochstrasse mittels eines Viaduktes ersetzt. Wenn die ganze Strecke London-Brighton mit vier Geleisen versehen sein wird, soll die jetzt noch über eine Stunde betragende Fahrzeit des Expresszuges auf 50 bis 55 Minuten ermässigt werden.

**Die Kaisergräber im Dome zu Speier.** (Bd. XL, S. 207; Bd. XLI, S. 20). Die Kommission für die künstlerische Ausstattung der neu erbauten Kaisergruft hat unter Zuziehung der Architekten und Professoren Freiherr von Schmidt und Gabriel von Seidl, des Malers Otto Hupp sowie des Speierer Domkapitularen Dr. Zimmern ihre Entscheidung getroffen und vor allem beschlossen, den Eingang der Gruft von der Krypta aus mit bronzenen Toren zu schliessen, deren obere Hälften in einer zum Durchschauen geeigneten Höhe durchbrochen sind. Die Schlagleiste des Tores reicht bis zum Scheitel des Eingangsbogens und bildet mit einem in Kämpferhöhe durchgeführten Querfries ein grosses, wirksam hervortretendes Kreuz, auf dem die Gestalt Christi mit der Inschrift «Per me reges regnant» anzubringen ist. Alle Verzierungen werden in erster Einfachheit durchgeführt, um den Eindruck durch äussern Prunk nicht zu stören.

**Die Galerie Heinemann in München** (Bd. XLII, S. 121), ist vor kurzem eröffnet worden. Das in genuesischen Renaissanceformen von Emanuel Seidl erbaute Haus ist auch im Innern ganz nach den Angaben des bekannten Münchener Ausstellungsarchitekten ausgestaltet worden. Die Ausstellungsräume erstrecken sich durch zwei Stockwerke und erhalten, abgesehen von einem grossen Oberlichtsaal, ihr Licht von Süden und Norden. In sattem Rot ausgeschlagene Säle wechseln mit Räumen in lichthem Grau, die Decken sind durchwegs weiss mit kräftiger, moderner Ornamentik geschmückt und die Verkleidungen zumeist in Mahagoniholz mit sparsamem Messingbeschlag hergestellt. Die Wandbespannung kann jeweils den auszustellenden Kunstwerken entsprechend aufs leichteste durch eine andere ersetzt werden.

**Internationaler Kongress zur Förderung des Zeichenunterrichtes in Bern 1904.** Zu dem in den Tagen vom 3. bis 5. August 1904 in Bern stattfindenden zweiten internationalen Kongress zur Förderung des Zeichenunterrichtes (Band XLII, S. 272) sind bereits 250 Teilnehmer angemeldet. Das Bureau des Organisationskomitees setzt sich zusammen aus den Herren Direktor Léon Genoud in Freiburg als Präsident, Eduard Boos-Jegher in Zürich als Vizepräsident, Architekt Oskar Blom in Bern als Kassier und Architekt M. Davinet in Bern als Beisitzender; regelmässig erscheinende Bulletins, deren erstes am 30. Dez. 1903 ausgegeben worden ist, werden alle nötigen Angaben über den Kongress und sein Programm veröffentlichen.

**Residenzschloss in Posen.** Für die Erbauung eines königlichen Residenzschlosses in Posen<sup>1)</sup> sind ungefähr 4550000 Fr. und für die innere Einrichtung etwa 1050000 Fr. bewilligt worden. Die Ausgaben für ein Marstallgebäude, für die Herstellung der Gartenanlagen usw. sind auf weitere 800000 Fr. veranschlagt, sodass die Gesamtkostensumme etwa 6400000 Fr. betragen wird.

**Der Neubau der Donaubrücke zu Regensburg.** Die Wasser- und Eisgangsverhältnisse sowie andere Umstände scheinen den Neubau der althistorischen Brücke unabwendbar zu machen. Es liegen zwei Projekte dafür vor: ein Entwurf für die Ausführung der Brücke in Stein mit einem Gesamtaufwand von etwa 4 Mill. Fr. und ein anderer für eine Ausführung in Stein und Eisen mit einem Voranschlag von ungefähr 3400000 Fr.

<sup>1)</sup> Bd. XLII S. 182.

<sup>1)</sup> Bd. XL, S. 231.

**Eröffnung der Sensetalbahn.** Die neue 11,5 km lange Bahnlinie, welche die Station *Flamatt* der Strecke Bern-Lausanne mit der Station *Gümmenen* der Bern-Neuenburg-Bahn verbindet, ist am 22. d. M. dem Betriebe übergeben worden.

**Das neue Polizeigebäude in Wien,** ein stattlicher Monumentalbau an der Berggasse und Elisabeth-Promenade ist nach den Entwürfen des k. k. Baurates *E. von Förster* mit einem Aufwande von 2400000 Fr. erbaut worden.

**Elektrizitätswerk Mailand.** Der Mailänder Stadtrat beschloss die Kündigung des Vertrages mit der Edison-Gesellschaft und die Erbauung eines eigenen Elektrizitätswerkes.

**Die erzbischöfliche Kathedrale von Westminster in London** in griechisch-byzantinischem Stil, die bis jetzt nahezu 10 Mill. Fr. gekostet haben soll, ist an Weihnachten eingeweiht worden.

## Literatur.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten:

**Die Hochbaukonstruktionen.** Sicherungen, Glockenstühle, Anlagen zur Erzielung einer guten Akustik Terrassen, Freitreppen, Vordächer, Eisbehälter und Kühlanlagen mit künstlicher Kälteerzeugung u. a. m. von verschiedenen Verfassern. III. Teil, II. Band des «*Handbuchs der Architektur*», herausgegeben von Geh. Baurat Professor Dr. *Eduard Schmitt* in Darmstadt. III. Auflage. Mit 369 in den Text gedruckten Abbildungen sowie 1 Tafel. 1904. Arnold Bergsträsser, Verlagsbuchhandlung, A. Kröner in Stuttgart. Preis geb. 14 M.

**Lehrbuch der Mechanik** in elementarer Darstellung mit Anwendungen und Übungen aus den Gebieten der Physik und Technik. In zwei Teilen. I. Teil: *Mechanik fester Körper*. Von Dr. *Alex. Wernike*. IV. völlig umgearbeitete Auflage. III. Schlussabteilung. Statik und Kinetik elastisch-fester Körper (Lehre von der Elastizität und Festigkeit). Mit eingedruckten Abbildungen. 1903. Verlag von Friedrich Vieweg & Sohn in Braunschweig. Preis geb. 10 M.

**Meisterrecht und Arbeiterrecht.** Wegleitende Entscheide des gewerblichen Schiedsgerichts Zürich aus dem Zeitraum 1899 bis Mitte 1903. Im Auftrage des Gewerbeverbandes Zürich zusammengestellt und bearbeitet von Dr. *Karl Hafner*, Sekretär des Gewerbe-Verbandes. 1904. Verlag des Art. Instituts Orell Füssli in Zürich. Preis geb. 3,50 Fr.

**Wie baut der Landwirt zweckmässig und billig?** Von *Hans Moos*, Professor am eidg. Polytechnikum in Zürich. II. stark vermehrte Auflage. Mit 26 Abbildungen im Text, 2 Tafeln und 7 Planbeilagen. 1904. Verlag von Huber & Co. in Frauenfeld. Preis geb. 3 Fr.

**Untersuchungen über den Energieverlust des Wassers in Turbinenkanälen.** Von Dr. ing. *Hermann Oesterlin*. Mit 11 Textfiguren und 5 lithogr. Tafeln. 1903. Verlag von Julius Springer in Berlin. Preis geb. 3 M.

**Die selbsttätige Zugdeckung** auf Strassen-, Leicht- und Vollbahnen. Von *Ludwig Kohlfürst*. Mit 220 in den Text gedruckten Abbildungen. 1903. Verlag von Ferdinand Enke in Stuttgart. Preis geb. 10 M.

**Die Cluniacenser Architektur in der Schweiz** vom X. bis XIII. Jahrhundert. Von Dr. phil. *Emma Reinhart*. Mit 6 Grundrissen im Text. 1904. Verlag von Schulthess & Cie. in Zürich.

## Korrespondenz.

Wir erhalten nachfolgendes auf den Artikel «Die westlichen Zufahrtslinien zum Simplon» bezügliches Schreiben, das wir unserer Uebung gemäss gleichzeitig mit der bezüglichen Rückäusserung des Verfassers jenes Artikels veröffentlichen.

An die Redaktion der «Schweiz. Bauzeitung» in Zürich!

In dem von Herrn Ingenieur Elskes in Ihrer Nummer 2 d. J. veröffentlichten Artikel über «Die westlichen Zufahrtslinien zum Simplon» ist das Faucille-Projekt Ihren Lesern in nicht ganz richtiger Gestalt dargestellt, was uns zur Pflicht macht, Sie zu ersuchen, folgende Bemerkungen in Ihrem Blatte aufzunehmen.

Erstens muss bemerkt werden, dass die direkte Verbindung zwischen Dijon und Lons-le-Saunier mit Doppelgeleise bereits in der Teilstrecke Dijon St-Jean de Losne besteht und dass die weitere Teilstrecke St-Jean de Losne-Chaussin-Lons-le-Saunier der Vollendung nahe ist. Man hat also dabei von einer «Wirklichkeit» und nicht von einer «Möglichkeit» zu sprechen.

Gerade der Beschluss, diese Linie herzustellen, hat seinerzeit die Aufmerksamkeit auf die Richtung Lons-le-Saunier-Genf und die Ausführung eines neuen Juradurchstiches gelenkt und das gegenwärtige Faucille-Projekt zur Folge gehabt.

Der hohe Preis von 130 Millionen für die Linie Lons-le-Saunier-Genf, den Herr Elskes dem Berichte des Herrn Ingenieurs Jacquier entnommen hat, ist durch die Prüfung der Staats-Ingenieure, die mit dieser Aufgabe von der französischen Regierung beauftragt wurden, nicht unerheblich herabgesetzt worden. Dabei wurde für die ganze Linie Doppelgeleise vorausgesetzt.

Es wäre ein Irrtum, die Kosten für die Juratunnels auf Grundlage der Kosten des Mont-Cenis, des Gotthard und des Simplon zu berechnen.

Die Befürchtung, es könne der Verkehr eine Ablenkung auf die linksufrige französische Linie Genf-Bouveret erleiden, ist jedenfalls verfrüht, denn eine Verbindungsbahn von Genf-Cornavin nach Genf-Eaux-Vives besteht gegenwärtig nicht und an eine Konzessionserteilung für dieselbe durch den Bund könnten Bedingungen geknüpft werden, welche die Interessen der Bundesbahnen gewiss zu wahren vermöchten. Dem Zweifel, den Herr Elskes hierüber ausspricht, fehlt es in jeder Hinsicht an Begründung.

Die Hoffnungen auf internationalen Verkehr auf der linksufrigen Linie sind durch die Urheber des Frasnè-Vallorbe-Projektes geweckt worden, indem sie versprochen haben, sich für Verbesserung der Strecke Bouveret-St-Maurice zu verwenden, wenn die massgebenden Persönlichkeiten in Frankreich sich dagegen zur Unterstützung von Frasnè-Vallorbe verpflichten wollten.

Die französische P. L. M.-Bahn könnte übrigens nur auf einen Teil des Verkehrs in der Richtung Frankreich-Italien Anspruch erheben, denn für die andere Richtung Italien-Frankreich haben die Bundesbahnen das Vorrecht.

Eine Verbindungsbahn, welche den Zweck hätte, die Linien des Département de la Haute Savoie mit der Faucillebahn in Genf zu verknüpfen, und die lokalen Interessen zu befriedigen, würde ohne Nachteil sein. Diese könnte übrigens von den Bundesbahnen selbst gebaut werden, um jeder Benützung gegen deren Interessen vorzubeugen.

Schliesslich erlauben wir uns zu bemerken, dass die Arbeit des Herrn Ingenieur Jacquier und die Beschlüsse der französischen Kommission, auf die sich Herr Elskes beruft, sich geringen Erfolges zu erfreuen hatten, denn das Projekt St-Amour-Bellegarde ist von der Bildfläche verschwunden und Frasnè-Vallorbe kann nicht mehr auf die Gunst des französischen Bauenministers rechnen, wie Herr Elskes am Schlusse seines Artikels selbst kundgibt.

Gegenwärtig sollen weitere Verbesserungen von französischer Seite geplant werden, die natürlich auf schweizerischem Boden ähnliche Arbeiten nach sich ziehen werden. Eine neue Linie Mouchard-Vallorbe bedingt die Ausführung von kostspieligen Profiländerungen zwischen Vallorbe und Bussigny. Ein besserer Beweis für die Richtigkeit der Vorwürfe, dass das Projekt Frasnè-Vallorbe an Unvollständigkeit leidet, könnte gewiss nicht geleistet werden.

Bei der Behandlung dieser Konzession vor den schweizerischen Räten im Dezember 1902 wurde von den verschiedenen Mitgliedern darauf aufmerksam gemacht, dass die Meinung der französischen Regierung nicht genügend bekannt sei und dass für später weitere Ausgaben vorgesehen werden sollten, ausser jenen, die sich aus dem Vertrag zwischen J. S. und P. L. M. für den Bund ableiten. Von bundesrätlicher Seite wollte man aber hiervon nichts hören und nun heisst es 12 bis 15 Millionen als Beteiligung für Ausbesserungen zu leisten!

Wenn neue Verhandlungen angeknüpft werden sollen, so wollen wir hoffen, dass bis dann der wirkliche Wert des Faucille-Projektes und seine Vorteile sogar für das Waadtland anerkannt werden. Die Wünsche und die Opferwilligkeit von Genf zu vernachlässigen, würde nicht nur ein politischer Fehler sein, sondern noch zu pekuniären Verpflichtungen führen können.

Das sind kurz gehalten die Bemerkungen, die sich auf diesen sehr wichtigen Gegenstand beziehen und die als Erwiderung den Gegnern des Faucille-Durchstiches dienen sollen.

Mit Hochachtung

*Le Comité pour le percement de la Faucille.*

Genf, 20. Januar 1904.

\* \* \*

*Tit. Redaktion der Schweiz. Bauzeitung Zürich.*

Soweit sie tatsächliche Berichtigungen betreffen, kann ich die Aussetzungen des «Comité pour le percement de la Faucille» nur verdanken. Ich habe mich, wie erwähnt, an die bereits zwei Jahre alten Berichte der

französischen Kommission gehalten und die von mir benutzten, neuern Stabskarten enthalten, wie es scheint, nicht alle wünschbaren Angaben. Im fernern muss ich aber bemerken, dass das «Comité de la Faucille» mehrern Behauptungen meiner Abhandlung einen Sinn zuschreibt, welchen sie nicht haben.

Auf zwei Punkten muss ich endlich sehr kategorisch beharren; das sind: Erstens die hohen Kosten der Faucillebahn, denn ich halte es für gewagt, die Ansätze der französischen Kommission jetzt schon erheblich reduzieren zu wollen, und zweitens die unbestreitbare Tatsache, dass die Linie am südlichen Ufer des Genfersees kürzer zum Ziele führt, als jene des nördlichen und dass in Eisenbahnfragen die kürzeste Linie früher oder später immer den Sieg davon trägt. Im übrigen dürfte man speziell in Genf aus Erfahrung wissen, dass wir Schweizer in derartigen Sachen leider nicht unabhängig sind.

In meiner Arbeit bin ich bemüht gewesen, die Frage klar und unparteiisch darzustellen und seither erhaltene Briefe berechtigen mich zur Ueberzeugung, dass mir dies gelungen ist. Ich muss ausdrücklich erklären, dass die von mir verfochtenen Ansichten durchaus persönliche sind und dass dementsprechend meiner kleinen Arbeit auch kein offizieller oder offiziöser Wert zukommt.

Bern, 25. Januar 1904.

Elskes.

Betreffend das Gutachten der Eisenbahnkommission des Zürcher Ingenieur- und Architektenvereins zum Projekte des Tiefbauamtes für die *Einführung der linksufrigen Zürichseebahn* ist uns folgendes Schreiben des Herrn Stadttingenieur zugekommen:

An die Redaktion der Schweiz. Bauzeitung in Zürich.

In Nr. 3 der Schweiz. Bauzeitung des laufenden Jahres ist unter den Vereinsnachrichten der von der Eisenbahnkommission des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins abgefasste und an den Stadtrat Zürich eingereichte Bericht über das Projekt des Tiefbauamtes für den Umbau der linksufrigen Zürichseebahn veröffentlicht.

Die kritischen Ausführungen des Berichtes befassen sich mit Bezug auf die Führung der Bahn im Kreise II und die Stationsanlage Enge anschliesslich nur mit den Mängeln, welche dem Projekte des Tiefbauamtes anhaften sollen; von den für die Stadt ganz bedeutenden Vorteilen, die allseitig und besonders auch in den verschiedenen öffentlichen Versammlungen anerkannt und als die Mängel weit überwiegend hervorgehoben wurden, sagt der Bericht nichts. Es ist daher wohl berechtigt, an dieser Stelle den vermeintlichen Mängeln auch die Vorzüge hinsichtlich der Gestaltung der Strassen und Quartiere am See, bei der Kirche Enge, Bederstrasse u. s. w. entgegenzustellen.

Die Trace-Führung ist trotz der S-Kurve kürzer als diejenige der Seelinie, weil weniger von der Hauptrichtung Wiedikon-Wollishofen abweichend. Die Kurven und Steigungsverhältnisse (Minimalradius 350 m, Maximalsteigung 8,5 bis 10‰) sind günstiger als bei den übrigen Zufahrtsstrecken zum Arlberg und Gotthard (Thalweil-Zug: Minimalradius 300 m, Maximalsteigung 11‰).

Die Gestaltung der Station Enge mit ihren geräumigen, über 200 m langen geraden Perrons, den zwei Hauptgleisen, einem Durchgangsgleise und reichlich bemessenen Gütergleisen, bietet mehr, als von der Bahn in diesem Falle verlangt werden dürfte, jedenfalls mehr, als in ihren eigenen Projekten geboten wird. Eine Vergrösserung wird deshalb kaum nötig werden, sie könnte auch bei keinem der andern Projekte bewerkstelligt werden.

Die Annahme der Kommission, der Bahnhof Enge sei infolge der Einführung der Sihltalbahn und Uetlibergbahn mit weiteren Rangier- und Aufstellgleisen zu versehen, beruht auf vollständigem Irrtum, indem nach dem Projekte des Tiefbauamtes die Güterzüge auf dem unabhängig von den Stationsgleisen durchgehenden Gütergleise direkt nach der Station Giesshübel geführt und sämtliche Rangier- und Umladebewegungen hier vorgenommen werden. Die Betriebsfähigkeit dieser Anlage ist s. Z. auf Wunsch des Stadtrates von einem Fachmann begutachtet worden.

Der Bemängelung der Stellung des Aufnahmegebäudes am Ende des Perrons ist entgegenzuhalten, dass diese Disposition nicht notwendig so sein muss, sondern ohne Benachteiligung anderer Anlagen, der Perrons, Geleise u. s. w., mehr in die Mitte des Perrons gerückt werden kann. Die grössere Entfernung von 50—60 m käme bei den günstigen Zugungsverhältnissen à niveau gar nicht in Betracht, jedenfalls nicht in dem Masse, dass dadurch ein Hochbahnprojekt mit Stationsanlage in der Landoltischen Wiese den Vorzug verdiente. Man vergleiche damit z. B. nur die Stationsanlagen von Basel und Chaux-de-fonds und vergegenwärtige sich, dass bei den meisten Kopfstationen die Zugungsverhältnisse zu den Perrons und die Uebersichtlichkeit der Anlage mindestens ebenso ungünstig sind, als beim Projekt des Tiefbauamtes.

Ich ersuche Sie höflich, diese Erwiderung auf den Bericht der Eisenbahnkommission des Zürcher Ingenieur- und Architektenvereins in Ihr geschätztes Blatt aufzunehmen und zeichne

Hochachtend

Tiefbauamt der Stadt Zürich,

Der Stadttingenieur: V. Wenner.

Zürich, den 23. Januar 1904.

Redaktion: A. WALDNER, A. JEGHER, DR. C. H. BAER,  
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

## Vereinsnachrichten.

### Gesellschaft ehemaliger Studierender

der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

#### Stellenvermittlung.

Gesucht werden zwei oder drei *junge Ingenieure* von einer grossen englischen Exportfirma für Spinnerei- und Webereimaschinen zu späterer Verwendung in ausländischen Zweiggeschäften. (1354)

Gesucht ein im städtischen Bauwesen, namentlich auch im Tiefbau bewandertes *Ingenieur* als Bauinspektor einer Kantonshauptstadt der deutschen Schweiz. (1355)

Auskunft erteilt

Das Bureau der G. e. P.,  
Brandschenkestrasse 53, Zürich.

## Submissions-Anzeiger.

Termin	Auskunftstelle	Ort	Gegenstand
31. Jan. 1. Febr.	Ingenieur d. Wasserversorg. Engelbert Busslinger	Zürich Rüthof bei Baden	Rekonstruktion des obren Teiles des Gerinnbodens im Wasserwerk Letten. Maurer- und Zimmerarbeiten zu einem Neubau im Rüthof.
1. »	Gemeindeammann Koller	Fislisbach (Aargau)	Katastervermessungen und Güterzusammenlegung in der Gemeinde Fislisbach.
1. »	Eduard Brauchli	Berg (Thurgau)	Bauarbeiten sowie Lieferung von 9 t Eisenbalken zu einem Neubau.
1. »	Kirchenvorstand	Fläsch (Graubünden)	Zementboden, Holzboden, Täferung und Bestuhlung in der Kirche Fläsch.
3. »	Städt. Hochbauamt	Zürich	Glaser- und Schreinerarbeiten im Arbeiterwohnhaus des Elektrizitätswerks Letten.
4. »	J. Staerkle	Staad (St. Gallen)	Erd-, Maurer- und Steinhauerarbeiten zum Schulhausbau katholisch Rebstein.
4. »	Aug. Mühleis z. «Palme»	Biessenhofen (Thurg.)	Erstellung von Käseereigebäulichkeiten und Schweinestallungen.
5. »	H. Schärer, Architekt	Horgen	Bauarbeiten und Lieferungen zu einem Wohnhausneubau in Langnau a. A.
6. »	W. Schaefer, Architekt	Weesen (St. Gallen)	Bauarbeiten und Lieferungen zur Dependance des Hotels «Schwert» in Weesen.
6. »	Höpli, Wirt	Weiern (Thurgau)	Sämtliche Arbeiten und Lieferungen für eine Wasserversorgung in Weiern.
7. »	Bösch, Schulrat	Schmidberg (St. Gall.)	Schreiner-, Glaser- und Dachdeckerarbeiten am Schulhaus Schmidberg.
10. »	Ingenieur der Wasserversorgung	Zürich	Lieferung von rund 18000 m Gussröhren von 40 bis 350 mm Durchmesser, 23 t Fassonstücken, 10 Ventilhahnen, 84 Schiebern und 30 Strassenhydranten.
11. »	Bureau der S. B. B. Kreis I	Lausanne	Maurerarbeiten im Tunnel von Grandvaux an der Eisenbahnlinie Lausanne—Bern.
12. »	G. Rohr, Vize-Ammann	Hunzenschwil (Aarg.)	Erstellung der Wasserversorgung in Hunzenschwil.
13. »	Hochbaubureau	Basel, Isteinerstr. 216	Grab-, Beton-, Maurer-, Steinhauer- und Schmiedearbeiten sowie Lieferung von rund 210 t gewalzte Träger für Neubauten im badischen Bahnhof Basel.
14. »	J. B. Roedel, Gemeindepräsident.	Ponte-Campovasto (Graubünden)	Sämtliche Arbeiten und Lieferungen zur Anlage einer Wasserversorgung in Ponte-Campovasto. Reservoir 300 m <sup>3</sup> Inhalt in armiertem Beton u. s. w.
25. »	Werkstätte der S. B. B.	Olten	Lieferung von 392 t Fassoneisen, 302 t Flusseisen und 77 t Schweisseisen versch. Profile, sowie 35 t Flusseisenblech.
29. »	Hochbaubureau	Basel, Isteinerstr. 216	Eiserne Decken- und Dachkonstruktion, Betoneisen-Decken, Holzzementarbeiten, Erstellung von Oberlichtern u. s. w. für Neubauten im badischen Bahnhof Basel.