

Objektyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **73/74 (1919)**

Heft 6

PDF erstellt am: **11.09.2024**

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.

legen, steht die italienische Hauptstadt lediglich durch die vom ehemaligen Hafen von Fiumicino kommende Eisenbahnlinie mit der Küste in Verbindung. Ueber die Bestrebungen der Stadt zur Erstellung einer Hafenanlage in der Nähe des südwestlich davon liegenden Ostia, sind unsere Leser aus der kurzen Mitteilung auf Seite 173 von Band LXX (6. Oktober 1917) unterrichtet. Den ersten Schritt in der Ausführung dieses Projektes bedeutet die im Mai letzten Jahres seitens des italienischen Staates der Gemeinde Rom zum Bau dieses Hafens erteilte Konzession. Eine gedrängte Beschreibung der in Aussicht genommenen Anlagen bringt „Génie Civil“ vom 4. Januar 1919 auf Grund ausführlicher Angaben in der Zeitschrift „Navigazione Interna“. Der östlich der Tibermündung zu erstellende Hafen ist mit insgesamt 600 ha Ausdehnung, durchgehend 10 m Tiefe und 3600 m Quais vorgesehen. Ein vom Hafen ausgehender Kanal wird in etwa 8 km Entfernung von der Küste in den Tiber einmünden, der, weiter aufwärts kanalisiert, die Verbindung mit Rom herstellen wird. Für den Hafen ist eine Bausumme von 47 Mill. vorgesehen; die Bauzeit soll nicht über acht Jahre betragen.

Elektrifizierung der Gotthardbahn. Mit Einreichungstermin der Angebote auf den 15. April schreibt die Generaldirektion der S. B. B. die Lieferung von Turbinen und Einphasen-Wechselstrom-Generatoren für die Kraftwerke Amsteg und Ritom aus. Für Amsteg gelangen entweder sechs Turbinen und Generatoren zu 7500 kW oder vier Gruppen zu 10000 kW und für Ritom eine vierte Gruppe von 9000 kW zur Bestellung. Pläne und Bedingungen sind bei der Abteilung für die Einführung der elektrischen Zugförderung im Verwaltungsgebäude der S. B. B., Hochschulstrasse 6 in Bern, einzusehen und von dort gegen Hinterlegung von 40 Fr. zu beziehen.

Korrespondenz.

Zum Kapitel „Standeshere“, d. h. zu unserer bezüglichen Äusserung vom 25. Januar d. J. (Seite 38 lfd. Bd.) erhalten wir von Arch. F. Glor-Knobel mit Ersuchen um Veröffentlichung eine Zuschrift, der wir folgende Rechtfertigung entnehmen:

„Ich habe niemals daran gedacht, mich als Ersteller der von mir zum Kaufe angebotenen Bauten auszugeben, habe vielmehr, was durch zahlreiche Zeugen belegt werden kann, stets den wirklichen Ersteller Interessenten gegenüber genannt, indem ich sogar jeweils beifügte, dass es sich um eine rühmlichst bekannte Firma handle. Mich mit fremden Federn zu schmücken, liegt mir umso ferner, als ich das im Hinblick auf meine bisherige Tätigkeit als Architekt keineswegs nötig habe. Ich brauche nur auf die grosse Anzahl von mir ausgeführter Bauten zu verweisen, und auf die Art und Weise, wie viele dieser Bauten in einer angesehenen Zeitschrift¹⁾ gewürdigt wurden. Dass ich mich angesichts der gegenwärtigen Verhältnisse in der Baubranche nebenbei mit Hausverkäufen beschäftige, wird keinen Geschäftsmann befremden; wer mich kennt, weiss, dass ich diese Tätigkeit in der korrektesten Weise ausübe. Die in Aktenformat dargestellten Skizzen und Photos sollten in den angeführten Fällen wie in jeden andern lediglich eine raschere Behandlung der von mir durchgeführten Transaktionen ermöglichen. Sie werden von meinem Bureaupersonal automatisch mit fortlaufenden Nummern und mit Firmaaufschrift versehen. Ich werde übrigens dafür sorgen, dass in Zukunft auf diesen Belegen der Name des Erstellers, soweit er mir bekannt ist, vermerkt wird.“

Fritz Glor-Knobel, Arch.

*

Anschliessend hieran bestätigen wir wunschgemäss, dass Herr Glor-Knobel uns eine grosse Zahl derartiger Planskizzen mit Photos vorgelegt hat, aus denen wir uns davon überzeugt haben, dass sein Bureaupersonal tatsächlich alle, seine eigenen Bauten, wie andere, in gleicher Weite mit der von uns beanstandeten Firma-bezeichnung versieht, darunter auch Häuser, als deren Schöpfer zu gelten durchaus keine Empfehlung wäre. Wir bestätigen auch, dass unsere eingangs erwähnte Äusserung nur der Abstellung einer irreführenden und deshalb unzulässigen Darstellungsweise galt, und dass uns eine Herabwürdigung der baukünstlerischen Fähigkeiten des Architekten Glor-Knobel ferne lag. Wir geben schliesslich von obiger Erklärung umsolieher Kenntnis, als aus ihrem Schlusssatz hervorgeht, dass der Zweck unserer Mitteilung erreicht worden ist.

Die Redaktion.

¹⁾ „Schweiz. Baukunst“, 1914 Heft 7, 1915 Heft 3/4.

Red.

Wir werden um Aufnahme folgender Ausführungen ersucht:
Zur Aufklärung. In weiten Kreisen der Bevölkerung herrscht die Auffassung, dass in nächster Zeit grosse Preisstürze zu erwarten seien. Sie halten mit den Bestellungen zurück und bringen daher Gewerbe und Industrie zu völligem Stillstand. Das bedeutet eine grosse Gefahr für unser Land, denn viele tausende von Arbeitern werden arbeits- und verdienstlos.

Die Hoffnung auf Preissinken wird sich vielleicht für Lebensmittel teilweise bald erfüllen. Anders liegen die Dinge in Bezug auf Fabrikationswaren, die von teuern Rohmaterialien und mit grossen Unkosten (hohe Löhne, Teuerungszulagen, Kohlen, Steuern) hergestellt werden müssen. Angesichts der strengen Kontrolle und des Eigenbedarfes des Auslandes ist nicht daran zu denken, dass die Rohstoffe in den nächsten Monaten billiger werden. Aus diesem Grunde dürfen daher auch keine plötzlichen Preisrückgänge erwartet werden. Gewisse alarmierende Nachrichten über Preisstürze und billige Angebote von Metallen haben sich als tendenziöse Machenschaften erwiesen.

Angesichts der oben geschilderten Verhältnisse ist es Pflicht jedes Einzelnen, dahin zu wirken, dass grössere Arbeitslosigkeit verhindert werde. Wer also Arbeiten vergeben oder Aufträge erteilen kann, möge es ungesäumt tun. Er handelt dadurch nicht nur in seinem, sondern in des ganzen Landes Interesse.

Verband Schweiz. Metallgiessereien
und Armaturenfabriken.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL.
Dianastrasse 5, Zürich 2.

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Mitteilungen des Sekretariates

zu dem in letzter Nummer erschienenen Mitgliederbestand.

Infolge einer falschen Nachricht ist das Mitglied, Herr *Albert Emil Brändli*, Architekt, Burgdorf, als gestorben verzeichnet worden, was glücklicherweise nicht zutrifft. Der Verstorbene ist Herr Jules Brändli, Bruder und Mitarbeiter unseres Mitgliedes.

*

Im Hinblick auf die allgemeine Tendenz zur Verkürzung der Arbeitszeit verdienen die neueren Grundsätze der rationellen Betriebsführung ganz besondere Beachtung. Es wird deshalb erneut auf die aus den Vorträgen im Staats- und Handelswissenschaftl. Kurs des S. I. A. von 1913 hervorgegangene Schrift des Herrn Ing. A. Sonderegger: „Neuere Anschauungen über das Wirtschaftswesen maschineller Betriebe“, aufmerksam gemacht. Diese kann beim Sekretariat des S. I. A. zum Preise von Fr. 2,50 zuzüglich Porto bezogen werden.

Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

PROTOKOLL

der I. Sitzung des Wintersemesters 1918/1919

Freitag den 6. Dezember 1918, abends 8 Uhr, im „Bürgerhaus“ Bern.

Vorsitz: Dr. U. Bühlmann. Anwesend etwa 80 Mitglieder und Gäste.

Traktandum 1. *Geschäftliches*. Der Präsident eröffnet den Zyklus der Wintersitzungen durch eine Ansprache, in der er die Kollegen willkommen heisst. Wir stehen in einer neuen Zeit, nach den grossen politischen Umwälzungen des Auslandes gilt es nunmehr für Alle, besonders aber für uns Schweizer, die Vorbereitungen für die Friedenswirtschaft zu treffen. Die Technik der Arbeit wird die Technik der Waffen ablösen. Auch innerpolitisch sind uns durch den Landesstreik neue Aufgaben gestellt worden. Jeder soll, seinen geistigen und praktischen Fähigkeiten entsprechend, das Beste leisten und sich im Falle der Not dem Staat zu praktischer Arbeit zur Verfügung stellen.

Das Protokoll der Hauptversammlung, VIII. Sitzung im W.-S. 1917/18, ist inzwischen in Nr. 14 des LXXI. Bandes der „Bauzeitung“ erschienen und wird genehmigt. Auch über die weiteren Vereinsgeschäfte: „Vorbereitung der Generalversammlung“ werden keine Protokolle verlesen, da inzwischen die Einladungen mit Programm durch die „Bauzeitung“ Nr. 11, Band LXXII, veröffentlicht wurden.

Der Vorsitzende erteilt das Wort an Ing. W. Schreck, der im Namen des Lokalkomitees über die Vorbereitungen zur Durchführung der *Generalversammlung* berichtet. Wegen erneuter Grippe-

Gefahr musste diese nochmals und zwar auf unbestimmte Zeit verschoben werden. Das vorgesehene Programm ist s. Zt. durch die in der „Bauzeitung“ ergangene Einladung der Sektion Bern bekannt gegeben worden. Die Versendung der Anmeldekarten für die Teilnehmer war durch das Zentralsekretariat bereits erfolgt, als die erneute Absage wegen Verschiebung erfolgen musste. Es waren in der Zwischenzeit rund 50 Anmeldungen eingegangen. Für die Hauptsitzung hatten die nachgenannten Referenten folgende Vorträge in Aussicht gestellt:

Dr. F. Winteler, Baden: „Die heutige industrielle Elektrochemie“.

Direktor Léon Dufour, Genf: „Les mines de charbon du Valais“.

Prof. René Neeser, Genf: „Les forces hydroélectriques du Valais“.

Stadtgenieur Fr. Steiner, Bern: „Das Verkehrsproblem im Aufbau der Städte“.

Arch. H. Hindermann, Bern: „Die Aufgabe des Architekten im Städtebau“.

Die Herren Referenten haben sich in liebenswürdiger Weise bereit erklärt, uns auch anlässlich einer später stattfindenden Generalversammlung durch Referate zu erfreuen. Ein Rechnungsabschluss über die Vorarbeiten zur G.-V. kann noch nicht vorgelegt werden, da einzelne Angelegenheiten, wie Druckschriften usw. noch nicht erledigt sind.

Der Vorsitzende spricht dem Lokalkomitee, Zentralpräsident Dir. Rob. Winkler der Sektion Bern für die bisherigen Bemühungen den besten Dank aus und gibt der Hoffnung Ausdruck, dass diese Arbeiten für die spätere Generalversammlung in vollem Umfang nutzbar gemacht werden können.

Hierauf wird eine Anregung des C.-C. für einen neuen Aufnahmehemodus verlesen. Der Verein stimmt dem Antrag des Vorstandes zu, die Aufnahmeversuche durch letzteren, und nicht mehr wie bisher durch Abstimmung in einer Vereinssitzung, zu behandeln.

Mitglieder-Bewegung: Uebertritte: C. Andreae, Ober-Ing. (nach Sektion Zürich); H. Corrodi, Masch.-Ing. (nach Sektion Zürich); C. Wahl, Ing. (nach Sektion Zürich); W. Schaffer, Ing. (nach Sektion Luzern). Austritt: E. Heller, Ing., wegen Uebersiedelung nach Brugg.

Traktandum 2. Vortrag des Stadtgenieurs Fr. Steiner: Das Gutachten Gleim über die Berner Bahnhoffrage. Das Bahnhofprojekt der S. B. B. von 1905 wurde im Jahre 1906 vom Eisenbahndepartement nur teilweise genehmigt, da von Seiten der städtischen Behörden und der Bern-Neuenburg-Bahn verschiedene Einsprachen erhoben worden waren. Auch gegen den neuen Entwurf von 1911 wurden von städtischer Seite Einwände geltend gemacht. Da die S. B. B. in dieser Vorlage keine Vorschläge über die Umgestaltung des Personenbahnhofes, speziell des Aufnahmegebäudes, ferner keinen befriedigenden Entwurf für den Umbau der Lorrainebrücke und für die Beseitigung der Niveau-Uebergänge in der Lorraine gemacht hatten, beschloss der Gemeinderat von Bern im September 1912, an den Fachexperten Herrn Dr. Ing. h. c. C. O. Gleim in Hamburg zu gelangen mit folgenden Aufträgen:

I. Gutachten über Projekt S. B. B. 1911, betreffend Erweiterung des Personenbahnhofes.

II. Projekt für eine Verbesserung dieser Anlage in zwei Varianten.

III. Gutachten über die Linienführung vom Wyler bis Hauptbahnhof und Güterbahnhof Weyermannshaus.

IV. Gutachten über die Verlegung des Hauptbahnhofes nach der Villette; Ausbildung als Kopf- oder Durchgangsbahnhof.

V. Gutachten über den besten Standort der Station Wyler.

VI. Aeusserung über die bestmögliche Regelung der gesamten Bahnhofverhältnisse.

Der Referent bespricht dann anhand einer grossen Zahl von Plänen, die zum Teil in Lichtbildern vorgeführt werden, alle von Herrn Dr. Gleim behandelten Abänderungsvorschläge und Gegenprojekte. Zur letzten Frage über die bestmögliche Regelung der gesamten Bahnhofverhältnisse hat sich der Gutachter wie folgt ausgesprochen:

Personenbahnhof: Beste Lösung: Entwurf A mit teilweiser Inanspruchnahme des Areals des Burgerspitals. Anlehnung an den Entwurf S. B. B. 1911. Verbreiterung der Perrons und des Personen-Tunnels, neue Anlagen für Gepäck, Eilgut und Post. Neues Aufnahmegebäude und Schaffung eines Bahnhofvorplatzes.

Bahnstrecke zwischen Personenbahnhof und Wylerfeld: Beibehaltung des jetzigen Tracé. Höherlegung und Ersatz sämtlicher

Niveauübergänge durch Strassenunterführungen. Städtische Strassenbrücke über die Aare, flussaufwärts einer neuen Eisenbahnbrücke, unter genauer Uebereinstimmung der Gewölbeform. Brücken unmittelbar aneinanderliegend. Möglichkeit eines spätern viergleisigen Ausbaues.

Wylerfeld: Anlehnung an Entwurf S. B. B.; östlich eine Geleiseüberkletterung zur Vermeidung von Niveaureuzungen. Aufnahmegebäude nördlich der Geleiseanlagen und hochliegend. Erweiterung des Güterbahnhofs nach der Stadtseite. Verlegung des Lokomotivschuppens zwischen Olten- und Thunerlinie.

Weyermannshaus: Erweiterung der bestehenden Anlagen durch Errichtung schienenfreier Kreuzungen.

Güterumgebungsbahn: Kann später ausgeführt werden.

Der Referent bezeichnet die Untersuchungen des Gutachters Dr. Gleim als grosszügig, vielseitig und gründlich; vom Standpunkt der Bahnverwaltung aus erscheinen ihm die Vorschläge annehmbar. Die städtischen Behörden werden sich mit den S. B. B. zu verständigen suchen. Es wird anerkannt, dass die S. B. B. die bestehenden Anlagen durch die Erweiterungen am Stadtbach bereits wesentlich verbessert haben.

Weiteres Vorgehen: 1. **Lorrainebrücken:** Verbesserungen der anschliessenden Bahnanlagen sind leicht möglich und sofort ausführbar.

2. **Umgestaltung des Personenbahnhofes:** Abhängig vom Wiedereintritt normaler Verhältnisse.

In der **Diskussion** vertritt Generaldirektor Sand den Standpunkt der S. B. B. Ueber Variante A haben Besprechungen mit einer Delegation des Gemeinderates stattgefunden. Kosten 50 bis 60 Millionen. Vieles kann zurückgestellt werden, wie z. B. schienenfreie Uebergänge, da in erster Linie die Elektrifikation durchgeführt werden soll, wie auch die bereits anderwärts begonnenen Arbeiten. Den Vorschlägen Gleim für die Verbesserung der Nivellette in der Lorraine wird zugestimmt, ebenso dem Vorschlag für die Zurückverlegung der Fassade des Aufnahmegebäudes und für Erwerbung eines Teils des Burgerspitals. Die vorhandenen Perronbreiten sollten genügen, wie sie sich anlässlich des grossen Verkehrs während der S. L. A. B. 1914 erwiesen haben.

Ueber die Frage der Lorrainebrücke sprechen sich in der Diskussion weiter aus die Herren Ing. W. Frey, Stadtgenieur Fr. Steiner und Arch. O. Weber. Der Referent macht noch kurze Mitteilungen über frühere Umbauprojekte der Berner Bahnhofanlagen von Ing. Lindner, Luzern, Ing. Liechty, Bern, Rudolf v. Erlach, Bern, und Obering. Dr. R. Moser, Zürich.

Der Vortragende erntet reichen Applaus und grösste Anerkennung für seine klare und eingehende Beleuchtung der Berner Bahnhoffrage.

Zu Traktandum 3, Unvorhergesehenes, wird nichts vorgebracht.

Der Vorsitzende teilt mit, dass die nächste Sitzung am 20. Dezember im Amt für Mass und Gewicht abgehalten werde.

Schluss 11 Uhr.

Der Protokollführer: gez. W. Sch.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

EINLADUNG

zur VII. Sitzung im Vereinsjahr 1918/1919

Mittwoch den 12. Februar 1919, abends 8 Uhr, auf der Schmiedstube.

TRAKTANDEN:

1. Protokoll und geschäftliche Mitteilungen.
2. Causerie de M. Camille Martin, architecte à Genève: „La ville de Genève, sa formation et son développement futur“. Eingeführte Gäste und Studierende sind willkommen.

Der Präsident.

Gesellschaft ehemaliger Studierender

der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht: Von belgischer Unternehmung nach Sumatra ein in der Fabrikation von Seifen und Oelen erfahrener *Chemiker*. Sehr gut bezahlte Stelle. (2162)

On cherche Ingénieur ou Technicien de nationalité suisse, possédant le français et si possible l'espagnol, pour bureau d'études techniques d'une grande maison d'importation de machines à Buenos-Aires. (2163)

Auskunft erteilt kostenlos

Das Bureau der G. e. P.
Dianastrasse 5, Zürich.