

Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **89/90 (1927)**

Heft 10

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.

zeitlich bedingt ist, werden zwar einen grossen Geldaufwand erfordern, aber der Entwicklung des Verkehrs, der Stadt und ihrer Verschönerung dienen.

*

Zu diesen, der reich illustrierten Eröffnungs-Denkschrift¹⁾ entnommenen Ausführungen des Bauleiters, Obering. R. Grünhut, noch ein paar ergänzende Bemerkungen. Zu den etwas über 30 Mill. Fr. Bahnbaukosten kommen noch 2,2 Mill. Fr. für den Geleiseanschluss Wiedikon-Giesshübel der Sihltalbahn, sowie etwa 15 Mill. Fr. für die unmittelbar durch den Bahnbau veranlassten städtischen Strassen- und Umgebungsarbeiten, deren Vollendung noch ungefähr zwei Jahre beansprucht wird. Die Baukosten des Bahnhofgebäudes Enge erreichen 2,95 Mill. Fr., die indessen durch die Mietzinseinnahmen eine Verzinsung von 6,3% erfahren. Dabei enthält ja der Bau noch verschiedene stille Raumreserven (vergl. Abbildung 26).

Was der Verfasser der Denkschrift über die architektonische Lösung des Bahnhofs Enge sagt (Seiten 129 und 130), ist seine, allerdings von weiten Bevölkerungsschichten geteilte subjektive Meinung; es hätte aber keinen Sinn, die Tatsache zu verschweigen, dass man in Fachkreisen diese Baugestaltung nicht allgemein als einen Bahnhof empfindet. Es sei, abgesehen von verschiedenen Inkonvenienzen der in die gewollte äussere Kontur gezwängten Grundrisse, bloss verwiesen auf den Gegensatz der sehr repräsentativen stadtseitigen Vorhalle zu der vorzüglich gestalteten Bahnseite von famoser Uebersichtlichkeit und Klarheit (vergl. Seiten 128 und 129), von jener wirklich bahnhofmässigen Sachlichkeit, die auch den Bahnhof Wiedikon auszeichnet. Da Obering. Grünhut in seiner Einleitung zum Kapitel Bahnhof Enge (Seite 129) hinsichtlich der Problemstellung die „S. B. Z.“ zitiert, behalten wir uns vor, auf diesen Punkt zurückzukommen, um allen Missverständnissen vorzubeugen. Es erscheint dies umso nötiger, als unter dem Eindruck des Monumentalbaues die Volksstimme schon bedenklich laut nach „entsprechender“ Platzvergrösserung ruft.

C. J.

Mitteilungen.

Ausbau der Linie Stuttgart-Schaffhausen auf Doppelspur. In den auf Seite 343 letzten Bandes (18. Dezember 1926) erschienenen Betrachtungen über verschiedene Projekte zur Abkürzung der nördlichen Zufahrten zum Gotthard ist darauf hingewiesen worden, dass die *Hegaubahn* sowohl vom Standpunkte der allgemeinen schweizerischen Interessen als auch von dem der beteiligten Landesgegend das Zweckmässigste und Bauwürdigste sei. Die Ausführung der Hegaubahn setzt deutscherseits u. a. die Beseitigung der Spitzkehre bei Immendingen voraus (vgl. Abbildung 1, Seite 342 der erwähnten Nummer). In diesem Zusammenhang sind die folgenden Mitteilungen der württembergischen Presse von Interesse, die den Abschluss eines Vertrages zwischen der Deutschen Reichsbahngesellschaft und dem württembergischen Staat über den Ausbau der Strecke Osterburken-Stuttgart-Hattingen auf Doppelspur melden. Der Vertrag sieht folgende Arbeiten vor: 1. Doppelspur Osterburken-Jagstfeld (Kosten 8 Mill. M.); 2. Doppelspur Herrenberg-Eutingen mit Umbau des Bahnhofes Eutingen (5 Mill. M.); 3. Doppelspur Horb-Rottweil mit Bahnhofumbau in Rottweil unter Verlegung des Neckars (27 Mill. M.); 4. Doppelspur Rottweil-Tuttlingen-Immendingen bzw. Hattingen mit *Beseitigung der Spitzkehre bei Immendingen* durch Bau einer *direkten Linie Tuttlingen-Hattingen*, diese zunächst eingleisig, aber mit Bahnkörper für Doppelspur (20 Mill. M.); 5. Fertigstellung des Stuttgarter Hauptbahnhofs und viergleisiger Ausbau der Strecken Stuttgart-Ludwigsburg und Stuttgart-Esslingen (24 Mill. M.). Schon im April soll mit den Arbeiten begonnen werden, die innerhalb sechs Jahren fertigzustellen sind.

Form ohne Ornament nennt sich eine kürzlich eröffnete Ausstellung im Zürcher Kunstgewerbemuseum, in der die mit der Ausstellung „das neue Heim“ angeschlagene Tonart folgerichtig weiterklingt. Es sind Arbeiten aus den verschiedensten Stoffgebieten zu sehen, maschinelle und kunstgewerblich-handwerkliche Produkte, von denen die maschinell hergestellten meist selbstverständlicher wirken, weil bei diesen die Einfachheit nicht den Charakter gesuchter Askese annimmt, sondern das Gegebene ist; vorzüglich in ihrer, von Tagesmoden unabhängigen klassischen Richtigkeit einige Lederarbeiten, ein Sattelzeug, Reisetaschen. Am gefährdetsten ist das

¹⁾ Zu beziehen bei J. E. Wolfensberger, z. „Wolfsberg“, Zürich 2, für 12 Fr.

ornamentlose Seelenheil der Metallarbeiten: hier liegt, besonders bei Silber, die Versuchung nahe, dass die ganze Form als solche zum Ornament wird. Ornamentlosigkeit ist eben eine doch zu ausschliesslich negative Richtlinie, hinter der als positive Kraft das Streben nach Klarheit, nach Einfachheit ohne Schwulst und Krampf steht; der schwer verdauliche Salat historischer und moderner „Stile“ hat uns den Magen verdorben und wir müssen nun eine Zeitlang Diät halten; ob wir uns dann gerade lebenslänglich vom soliden, und unter allen Gesichtspunkten gesunden Zwieback der absoluten Ornamentlosigkeit ernähren werden, ist eine Frage, die sich vorläufig nicht beantworten lässt. Den Architekten interessieren besonders einige gute Stühle, Leuchtkörper, Stahl-Bureauöbel. P. M.

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

Schweizer. Verband für die Materialprüfungen der Technik.

11. Diskussionstag.

Donnerstag, den 10. März 1927 in Zürich.

Beginn 10¹⁵ Uhr, im Hörsaal I der E. T. H., Schluss 17¹⁵ Uhr.

TRAKTANDEN:

Vormittag (10¹⁵ Uhr). „Ueber die Kerbschlagprobe (Schlagbiegeprobe)“. — Referent: Dr. E. Honegger, Privatdozent an der E. T. H. in Zürich.

Nachmittag (14¹⁵ Uhr). „Das neue Regulativ über die Prüfung der Behälter für den Transport verflüssigter oder verdichteter Gase.“ Weitere Ergebnisse der Festigkeitsuntersuchungen der E. M. P. A. als Grundlage für das endgültige Regulativ. — Referent Prof. Dr. M. Roš, Zürich.

Jedermann, der sich für die Fragen des Materialprüfungswesens interessiert, ist zur Teilnahme eingeladen.

Vereinsnachrichten.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

X. Sitzung im Vereinsjahr 1926/27

Mittwoch, den 9. März 1927, 20¹⁵ Uhr, auf der Schmidstube.

Vortrag (mit Lichtbildern) von Herrn Dipl. Ing. Frank Mäckbach, Professor an der Handelshochschule Berlin:

Die Rationalisierung der Gütererzeugung.

Eingeführte Gäste und Studierende sind willkommen!

S. T. S.	Schweizer. Technische Stellenvermittlung Service Technique Suisse de placement Servizio Tecnico Svizzero di collocamento Swiss Technical Service of employment
-----------------	---

ZÜRICH, Tiefenhöfe 11 — Telefon: Seinau 5426 — Telegr.: INGENIEUR ZÜRICH
Für Arbeitgeber kostenlos. Für Stellensuchende Einschreibgebühr 2 Fr. für 3 Monate.
Bewerber wollen Anmeldebogen verlangen. Auskunft über offene Stellen und Weiterleitung von Offerten erfolgt nur gegenüber Eingeschriebenen.

Es sind noch offen die Stellen: 21, 37, 47, 49, 57, 59, 61, 63, 65, 67, 73, 78, 79, 80, 84, 86, 88, 90, 92, 94.

Jüngerer *Architekt*, E. T. H., mit Auslandpraxis und erfolgreicher, selbständiger Tätigkeit in Zürich und Umgebung, sucht seriösen, zuverlässigen Associé mit guten Beziehungen. (1304 b)

Ingénieur ou *technicien-mécanicien*, comme collaborateur avec apport en espèces, pour Atelier de Constructions mécaniques en Alsace (estampage, articles de série). (57 a)

Ingenieur oder *Techniker* mit abgeschl. maschinentechnischer Bildung und mehrjähriger Werkstatt- und Bureaupraxis, gründlicher Kenntnis der deutschen und franz. Sprache, Offizier der Schweizer-Armee, für Eidg. Munitionsfabrik. Anmeld. bis 10. März 1927. (83)

Chimiste pour parfumerie fine, avec longue pratique dans industrie similaire, connaissant la comptabilité, l'expédition, le transvasage etc. Représentant de parfumerie à Genève. (85)

Tüchtiger, jüngerer *Eisenbeton-Techniker* (Bauführer) mit guter Praxis, für Silo-Bau. Sofort. Baugeschäft der deutschen Schweiz. (98)

Tüchtiger *Hochbau-Techniker*, guter, flotter Zeichner, mit Praxis für Bureau und Bau, Architekturbureau in Zürich. (100)

Tüchtiger *Hochbau-Techniker*, Architekt, guter Zeichner für Bureauarbeit. Eintritt sofort. Architekturbureau in Zürich. (102)

Tüchtiger *Bauführer*, mit Zürcher Verhältnissen vertraut. Eintritt sofort. Architekturbureau in Zürich. (106)

Zuverlässiger und erfahrener *Architekt* oder *Bautechniker* für den Aussendienst (Bauleitung usw., exkl. Acquisition). Deutsch und Französisch. Finanzielle Beteiligung (gegen Sicherstellung). Bedeutende Firma. Schweiz. (110)

Jüngerer, tüchtiger *Bauführer*, mit abgeschl. Technikumbildung und Bureaupraxis auf Architekturbureau, in Architekturbureau der deutschen Schweiz. Dauerstelle. (112)