

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 43/44 (1904)
Heft: 3

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: 14.03.2025

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

male Schulung versagt blieb. Unter diesen befinden sich oft vorzügliche Elemente. Es muss nämlich bemerkt werden, dass in diesem Falle allein das Maturitätszeugnis zum Eintritt berechtigten würde. Ältere Aspiranten müssten daher nochmals auf die niedrige Schulbank sitzen. Eine nette Perspektive!

Vorschläge zur Abänderung des Aufnahme-Verfahrens, namentlich solche, die bezwecken Ausnahmebestimmungen für Nichtschweizer zu schaffen, werden als undurchführbar bezeichnet. Wie solche lauten sollen, habe bis jetzt noch niemand gesagt. Wir glauben, dass Schutzmassregeln zur Fernhaltung ungeeigneter Elemente bereits bestehen: Art. 4 des Aufnahme-Regulativs vom 24. November 1881 lautet:

„Die Aufnahmeprüfung zerfällt in zwei Abteilungen, nämlich in diejenige bezüglich der *allgemeinen Bildung* und in diejenige bezüglich der mathematischen und physikalisch-chemischen Fachkenntnisse.“

Zur allgemeinen Bildung gehört nun auch eine tüchtige *sprachliche Bildung*. Wie es mit dieser bestellt ist, haben wir vielfach aus Schriften von Studierenden und Absolventen ersehen können. Es haben uns Aufsätze vorgelegen, in denen kaum ein einziger korrekter deutscher Satz zu finden war; von Schönheit oder Eleganz der Ausdrucksweise gar nicht zu reden. Man setze doch hier den Hebel an und verlange kategorisch gründliche Kenntnis und Beherrschung der deutschen oder der französischen Sprache, dann werden die Elemente, die man nicht will, unsere Hochschule nicht mehr überfluten.

Gegen die Einführung regelmässiger Aufnahmeprüfungen im Frühjahr spricht sich der Bericht ablehnend aus, da dann alle wichtigern Kurse doppelt gehalten und neue Professuren begründet werden müssten.

Die Diplom-Prüfungen haben sich bewährt, einzig wäre noch zu untersuchen, ob sie nicht in drei Teile anstatt in zwei zerlegt und ob die Wiederholung einer Prüfung schon nach Ablauf eines Semesters, anstatt eines Jahres ermöglicht werden sollte. Unter einlässlicher Begründung wird vom Zuzug von Praktikern als Examinatoren abgeraten.

Es folgt nun noch die Frage der *Kompetenzverhältnisse* des Lehrer-Kollegiums. Diese ist interner Natur und sie eignet sich daher kaum zu öffentlicher Besprechung. Auswärtsstehende werden erstaunt sein zu vernehmen, dass das Lehrer-Kollegium fast keine Kompetenzen, sondern in den meisten Fällen nur ein Vorschlagsrecht an den Schulrat hat, der endgültig entscheidet. Namentlich in Prüfungsangelegenheiten (Aufnahme und Diplom) sollte doch der Entscheid dem Kollegium zufallen, dessen Mitglieder die Prüfung abzunehmen haben. Auch bei Besetzung von Lehrstellen und Erteilung von Lehraufträgen sollte das Lehrer-Kollegium wenigstens *angehört* werden. Bei solchen für die Prosperität einer Hochschule *wichtigsten* Fragen war bisher der Einfluss des Lehrkörpers gleich Null. Woher kommt das? Zum Teil von den frühern, engen Verhältnissen, die nun für die gross gewordene Anstalt nicht mehr passen, zum Teil aber auch daher, weil in jenen Zeiten an der Spitze des Schulrates ein Mann von aussergewöhnlicher Menschenkenntnis stand, dem keine Mühe zu gross, keine Zeit zu kostbar war, um sich in Berufsfragen eine eigene Meinung zu bilden und der sie auch mit Nachdruck zu begründen verstand. Begreiflich ist, dass man allseitig gerne und willig sich seiner Autorität unterordnete.

Endlich kommt noch die Titel-Frage. Wenn alles durchgeführt, was beantragt wird, so darf sich unsere Anstalt mit vollem Recht „Technische Hochschule“ nennen. Zwar wird es noch geraume Zeit dauern, bis im hiesigen Sprachgebrauch das kurze und vertraute „Poly“ dem längern Titel weichen wird.

Haben wir in der Tat eine „Technische Hochschule“, so ist zu erwarten, dass ihr die Kompetenzen nicht vorenthalten werden, die auswärtige Anstalten gleichen Ranges und die Universitäten unseres Landes haben, nämlich das Recht zur Erteilung des Dokortitels. Dann wird es nicht mehr vorkommen, dass die Chemiker, Mathematiker und Naturforscher ihren Doktorhut bei der Universität holen müssen und dass Männer wie Amsler-Laffon und Sulzer-

Steiner von *auswärtigen technischen* Hochschulen zu Ehrendoktoren ernannt werden, weil unsere Anstalt hierfür keine Kompetenz hat.

Dass auch die französische Schweiz der Anregung nicht so fern steht, wie allgemein angenommen wird, beweist die kürzlich in Lausanne erfolgte Erteilung des „Docteurs-ès-sciences“ an vier hervorragende Ingenieure. Nur komme man nicht mit dem kaiserlich deutschen Fraktur-„Dr. Ing.“; da wäre die Bezeichnung: Dr. arch., Dr. chem. u. s. w. oder Doktor der Baukunst, Doktor der Mathematik, Doktor der Naturwissenschaften schon zutreffender.

Wir schliessen unsere Betrachtung mit dem Wunsche, dass der eidg. Schulrat sich auf die Höhe der Anträge des Professoren-Kollegiums aufzuschwingen vermöge und sie genehmigen werde. Dies wäre die erste und schönste Gabe für die herannahende Feier des fünfzigjährigen Bestandes unseres Polytechnikums.

A. Waldner.

Miscellanea.

Elektrische Schmalspurbahn Brig-Gletsch. Von den Ingenieuren X. Imfeld und E. Strub ist ein Konzessionsbegehren zum Bau und Betrieb einer Bahnverbindung von Brig mit dem obern Rhonetal eingereicht worden. Das Projekt sieht die Erstellung einer meterspurigen Bahn auf eigenem Bahnkörper vor, die in einer Längenentwicklung von 43 km einen Höhenunterschied von 1081 m überwindet. Die aus Motor- und Anhängewagen bestehenden Züge sollen elektrisch, mittels Einphasen-Wechselstrom, befördert werden und zwar für den grössten Teil der Linie, d. h. von Brig bis Oberwald in üblicher Weise durch direkte, oberirdische Stromzuleitung. Die Höchststeigung auf dieser Strecke beträgt 6 bis 7 ‰. Von Oberwald bis Gletsch, d. h. auf etwa 3,5 km nötigt der zu überwindende Höhenunterschied zur Einlegung einer Zahnstange, auf deren Steigungen von 15 bis 20 ‰ die Züge der Adhäsionsbahn durch eine elektrisch betriebene Lokomotive befördert werden sollen. Der geringste Krümmungshalbmesser ist für die Adhäsionslinie mit 60 m, für die Zahnstangenstrecke mit 80 m angenommen. Diese Steigungs- und Krümmungsverhältnisse ermöglichen es, sämtliche Örtlichkeiten des Tales zu bedienen. Die Gesamtkosten der Anlage einschliesslich der elektrischen Einrichtungen sind zu 5 800 000 Fr. bzw. zu 135 000 Fr. für einen km veranschlagt.

Ein Kunst- und historisches Museum in Luzern. Die Kunstgesellschaft von Luzern hat eine Eingabe an den Stadtrat gerichtet, in der sie die Gemeinde ersucht, entweder auf dem Gelände westlich vom Hotel National ein Kunst- und historisches Museum zu erbauen und ihr dessen beide obere Stockwerke zu Ausstellungszwecken einzuräumen oder der Kunstgesellschaft den Bauplatz zur Errichtung eines solchen Museums zu überlassen.

Eidg. Polytechnikum. Wir erhalten folgende erheitende Zuschrift: «Ich muss nachträglich dagegen protestieren, dass die Bauzeitung vom 2. d. M. in Bezug auf die Zustände am Polytechnikum von *Zer-«Fahrenheit»* spricht. Der angewendete Masstab, bzw. die Skala ist ungerecht, denn ein aler Rechtsgrundsatz sagt: «In dubio pro Réaumur».

Anlage eines Parkes in Oerlikon. Die Gemeinde Oerlikon hat beschlossen, für die Jugend und die zahlreiche Arbeiterschaft eine bequeme Gelegenheit zur körperlichen Erholung zu schaffen und die etwa 2 ha grosse Laubwaldung im sog. «Allenmoos» in der Nähe der Schulhäuser zu einem öffentlichen Parke auszugestalten.

Konkurrenzen.

Vergrößerung des Kurhauses Interlaken (Bd. XLII S. 205, Bd. XLIII S. 28). Als Verfasser des mit einer Ehrenmeldung bedachten Entwurfes Schwarzes Dreieck auf rotem Dreieck (gez.) nennen sich uns die Herren Yonner & Jaquillard, Architekten in Neuchâtel.

Literatur.

Der Zeitungskatalog für 1904 der Annoncen-Expedition Rud. Mosse ist in 37. Auflage wiederum in der seit Jahren bewährten Form der Schreibmappe mit Kalendarium erschienen. Von der Beigabe von Anzeigen- und Cliché-Entwürfen ist diesmal Abstand genommen worden im Hinblick auf den von der Firma für ihre Kunden hergestellten besondern Cliché-Katalog, der 1200 Clichés zu wirkungsvoller Ausstattung von Anzeigen enthält.

Als besondere Beilage bringt der Katalog eine 20 Seiten starke bildliche und beschreibende Darstellung des Neubaus der Firma in Berlin, Ecke Jerusalemer- und Schützenstrasse, bei der wir leider die Nennung des entwerfenden und ausführenden Architekten vermissen. Das reich ausgestattete und praktische Buch wird Jedermann wertvoll und willkommen sein.

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

Vereinsnachrichten.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

In Ausführung des im Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein am 18. November 1903 gefassten Beschlusses hat dessen Eisenbahnkommission ihren in der genannten Sitzung erstatteten Bericht betreffend das

Projekt des Tiefbauamtes Zürich für den Umbau der linksufrigen Zürichseebahn¹⁾

schriftlich abgefasst und dem Vereinsvorstand eingereicht. Von diesem ist er mit einem auf der Diskussion in der Vereinssitzung vom 18. November fassenden Begleitschreiben dem Stadtrat Zürich eingereicht worden.

Das Gutachten der Eisenbahnkommission hat folgenden Wortlaut:

«**Bericht der Eisenbahnkommission**
des zürcherischen Ingenieur- und Architekten-Vereines
zum Projekte des Tiefbauamtes der Stadt Zürich für den Umbau der linksufrigen Zürichseebahn vom Juni 1903.

Im Auftrage des Vorstandes des zürcher. Ingenieur- und Architekten-Vereines hat die Eisenbahnkommission das Projekt des Tiefbauamtes der Stadt Zürich für den Umbau der linksufrigen Zürichseebahn vom Juni 1903 eingehend geprüft und ist zu folgenden Schlüssen gekommen:

Es ist vor allem aus zu begrüssen, dass der Stadtrat von Zürich es unternommen hat, die für die Stadt Zürich so ausserordentlich wichtige, einschneidende und auch dringliche Frage des Umbaus der linksufrigen Zürichseebahn durch sein Tiefbauamt in gründlicher Weise studieren zu lassen und dass er auf diesem Wege zur Ausarbeitung eines Projektvorschlages gelangt ist.

Die Eisenbahnkommission erblickt mit Befriedigung in diesem Projekte eine weitgehende Wiederaufnahme der Anregungen, die der Verein in seinen verschiedenen Projektstudien²⁾ für den Umbau dieser Bahnlinie gegeben hat. Sie anerkennt, dass verschiedene dieser Anregungen im städtischen Projekte eine sehr richtige Weiterbildung und erfolgreiche Detailbearbeitung gefunden haben.

Das Projekt darf in seiner Anlage vom Ausgangspunkte an der Langstrasse bis jenseits der Sihl als eine durchaus annehmbare Lösung bezeichnet werden. Es wird weder vom Standpunkte des Eisenbahnbaues oder Betriebes, noch von demjenigen der städtischen Verkehrsansprüche aus im wesentlichen angefochten werden können.

Die Verlegung des neuen Traces neben das bestehende ist mit Rücksicht auf die erleichterte Bauausführung zu begrüssen, soweit nicht unverhältnismässig hohe Expropriationskosten damit zusammenhängen.

Das Strassennetz des Kreises III wird durch die projektierte Linie an keinem Punkte mehr beeinträchtigt. Die Anlage neuer Strassen und Bauquartiere hat eine gute Lösung gefunden. Die Stationsanlage Wiedikon entspricht den Betriebs- und Verkehrsansprüchen. Die Verlegung und Ueberführung der Sihl ist zu begrüssen; nur ist die vorgesehene Höherlegung des Sihlbettes als zu weitgehend zu bezeichnen.

¹⁾ Bd. XLII S. 182.

²⁾ Bd. XXXVII S. 135, Bd. XXXIX S. 37.

Die Führung der Bahn im Kreise II und die Anlage der Station Enge geben dagegen der Kommission zu Bedenken Anlass; sie kann die Vorlage des Tiefbauamtes in diesen Punkten nicht unterstützen, sondern sieht sich zu folgenden kritischen Ausführungen veranlasst:

Die vom Tiefbauamte gewählte Lage der Station Enge hat eine Traceführung zur Folge, wie sie auf einer Hauptverkehrslinie, wie die linksufrige Zürichseebahn — als Gotthard- und Arlberg-Linie — wenn möglich vermieden werden muss. Die sehr stark von der Hauptrichtung abweichende S-Kurve sowie die Steigungsverhältnisse derselben sind zu beanstanden, nachdem in frühern Projekten bereits eine bessere Linienführung gezeigt worden ist.

Die erwähnte S-Kurve hat auch einen nachteiligen Einfluss auf die Station Enge; annähernd die halbe Länge aller Stationsgeleise liegt in den Kurven, zudem liegen Anfang und Ende der Station im Tunnel. Die Uebersichtlichkeit der Station leidet hierdurch ausserordentlich; der Betrieb wird erschwert. Die Geleisanlagen sind sehr knapp bemessen; spätere Erweiterungen der Station sind soviel wie ausgeschlossen, denn die eingezwängte Lage im tiefen Einschnitt zwischen hohen Stützmauern und die zwei Tunnelabschlüsse lassen kaum mehr an Vergrößerung denken. Auch die zwei Nebenbahnen, die in die Station eingeführt sind, die Sihlalbahn und die Uetlibergbahn, dürften räumlich ungenügend berücksichtigt sein. Die bei einem derartigen Anschlussbahnhofe erforderlichen Aufstell- und Rangiergeleise fehlen gänzlich, sodass die vorgesehene Einführung der Sihlalbahn-Güterzüge in das Hauptgeleise nicht statthaft ist.

Einen weitern wesentlichen Fehler der Stationsanlage bildet die Stellung des Aufnahmegebäudes am einen Ende der Perrons, eine Anlage, die für eine Durchgangsstation unzulässig ist. Mit dieser Lösung wurde scheinbar erreicht, dass die Station nicht weiter vom Verkehre abgerückt wird, als die bisherige Station Enge. Wenn das Gebäude aber in die richtige Lage, ungefähr in die Mitte der Perrons, gerückt wird, so kommt es bereits so weit ab zu liegen, dass demgegenüber die ältern Projekte, die die Station in die Landoltsche Wiese an der Bedergasse verlegt haben, wieder in den Vordergrund treten müssten, da jene Projekte für das Bahntrace und die Stationsanlage ganz wesentliche Vorteile bieten.

Angesichts dieser Mängel des Traces im Kreise II und der Stationsanlage von Enge kommt die Kommission zu dem Schlusse, dass die verschiedenen Vorschläge des Ingenieur- und Architektenvereines in den Eisenbahnprojekten von 1898 und 1901 noch immer als bessere Lösungen zu bezeichnen sind, und dass zu wünschen ist, die Behörden der Stadt Zürich möchten durch das Tiefbauamt noch weitere Studien in diesem Sinne an Hand nehmen lassen und namentlich bei den bevorstehenden Unterhandlungen mit der Leitung der schweizerischen Bundesbahnen eine bessere Lösung dieser Verhältnisse im Auge behalten.

Für die Eisenbahnkommission
des Zürcher. Ingenieur- und Architekten-Vereines,
Der Präsident: *Paul Ulrich.*»

Zürich, im November 1903.

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)

Auskunft erteilt *Das Bureau der G. e. P.,*
Brandschenkestrasse 53, Zürich.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Auskunftstelle	Ort	Gegenstand
17. Jan.	Linthingenieur-bureau	Glarus	Erstellung von Steinhauarbeiten oberhalb dem Schloss Grynau in einer Gesamtlänge von etwa 500 m.
21. »	Baudirektion der Stadt St. Gallen	St. Gallen	Lieferung von etwa 1200 m Granitrandsteinen von 30/25 cm Querschnitt für die Gemeinde St. Gallen.
23. »	Oberingenieur des Kreises IV der S. B. B.	St. Gallen	Lieferung und Montierung von 14 eisernen Brücken im Gesamtgewicht von 184 t für die zweite Spur Oberwinterthur-Romanshorn.
23. »	Betriebs-Bureau des städtischen Gaswerkes	Schlieren (Zürich)	Lieferung und Aufstellung eines Stationsgasmessers von mindestens 2500 m ³ stündlichem Durchlass für das städtische Gaswerk in Schlieren.
23. »	Sekretariat des Baudepartements	Basel	Schlosser- und Zimmerarbeiten für die Einfriedigungen der Tiergehege für den neuen Tierpark in den Langen Erlen in Basel.
23. »	Buchegger, Gemeinderat	Bernhausen (Thurg.)	Erstellung eines Reservoirs von 50 m ³ Inhalt, Liefern und Legen von 3760 m Gussröhren u. s. w. zur Wasserversorgung der Gemeinde Heldswil.
25. »	Baubureau des Kantonsschulgebäudes	Lugano (Tessin)	Lieferung von Eisenarbeiten für das Kantonsschulgebäude in Lugano (grosse und kleine Dachoberlichter, Treppengeländer u. s. w.)
30. »	N. Diethelm, Gemeindevorstand	Siebnen (Schwyz)	Bau der Schwendenerstrasse auf etwa 2,6 km Länge.