

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 49/50 (1907)  
**Heft:** 26

**Artikel:** Eindrücke von der Mailänder Ausstellung 1906  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-26830>

### **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:** 01.04.2025

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

INHALT: Das Landhaus «zum Flühli» in Meggen. — Eindrücke von der Mailänder Ausstellung 1906. — Wettbewerb für ein drittes Wasserwerk der Stadt Genf «La Plaine». — Mitteilungen über Dieselmotoren-Anlagen in der Schweiz. — Bau des zweiten Simplontunnels. — Miscellanea: Die Kosten unserer verschiedenen Lichtquellen. Geschmiedete Stahlräder für Eisenbahnwagen. Wasserundurchlässigkeit des Betons. Neubau einer protestantischen Kirche in Oberstrass-Zürich. — Nekrologie: † Lord Kelvin. —

Konkurrenzen: Sekundarschulhaus auf dem Heiligenberg in Winterthur. Kantonales Bank- und Verwaltungsgebäude in Sarnen. Einheitliche architektonische Gestaltung der Hochbauten am neuen Bahnhofplatz in St. Gallen. — Vereinsnachrichten: Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein, Gesellschaft ehemaliger Studierender der eidg. polytechnischen Schule in Zürich: Stellenvermittlung.

Tafel XI: Das Landhaus «zum Flühli» in Meggen.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur unter der Bedingung genauerster Quellenangabe gestattet.

## Abonnements-Einladung.

Auf den mit dem 4. Januar 1908 beginnenden XXVI. Jahrgang der „Schweizerischen Bauzeitung“ kann bei allen Postämtern der Schweiz, Deutschlands, Oesterreichs, Frankreichs und Italiens, ferner bei sämtlichen Buchhandlungen, sowie auch bei den Herren **Rascher & Cie.**, Meyer & Zellers Nachfolger in Zürich und bei dem Unterzeichneten zum Preise von 20 Fr. für die Schweiz und 25 Fr. für das Ausland abonniert werden. Mitglieder des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins oder der Gesellschaft ehemaliger Polytechniker geniessen das Vorrecht des auf 16 Fr. bzw. 18 Fr. (für Auswärtige) ermässigten Abonnementspreises, sofern sie ihre Abonnementserklärung einsenden an den

Zürich, den 28. Dezember 1907.

Herausgeber der Schweizerischen Bauzeitung:

**A. JEGHER**, Ingenieur,  
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

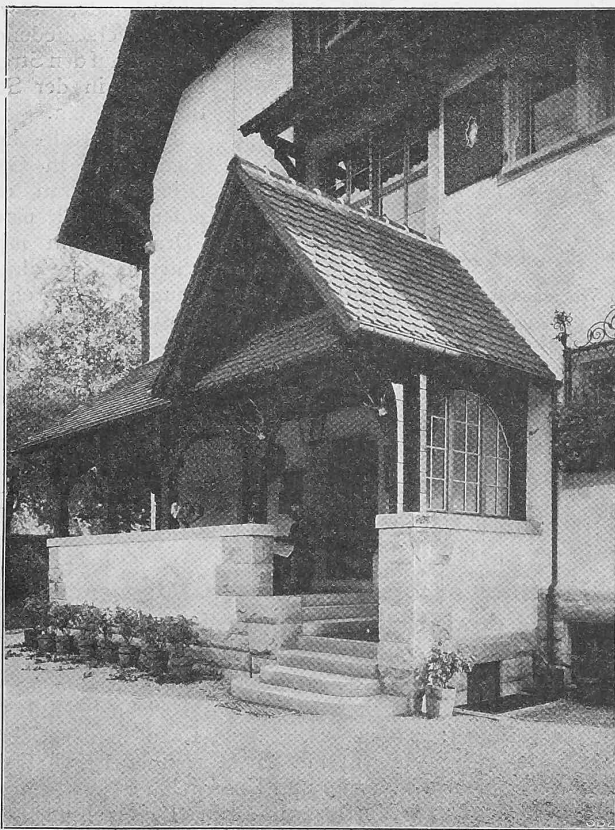


Abb. 1. Haupteingang mit Vorlaube.

### Das Landhaus „zum Flühli“ in Meggen.

Erbaut von *Pflegard & Haefeli*, Architekten in Zürich.  
(Mit Tafel XI.)

Der Bauherr, der seinen ständigen Wohnsitz in Norddeutschland hat, ist Eigentümer eines ziemlich ausgedehnten Landgutes am Vierwaldstättersee, direkt neben der Besitzung „Schloss Neu-Habsburg“, in Vordermeggen. Von der weit landeinwärts hinziehenden Strasse senkt sich das Grundstück in leichtem Gefälle gegen das Wohnhaus, das dem Rande des etwa 12 m über dem Seespiegel liegenden Plateaus nahe liegt; von dort fällt steil ein Felshang zum See und einem kleinen Hafen mit Bootshaus hinab. Die selten schöne Aussicht und ein reicher alter Baumbestand haben die Stellung des Hauses bestimmt; dessen Zweck ist es, dem Bauherrn und seiner Familie bei ihrem regelmässigen Sommeraufenthalt in der Schweiz als Wohnsitz

zu dienen. Daneben war aber auch die Möglichkeit der Benützung des Hauses im Winter vorzusehen. So ergab es sich, dass für das Aeussere besonders stark der Charakter des Landhauses ausgesprochen und dafür die alterproben Bauweise der Urkantone zu Rate gezogen wurde, ein Vorgehen, das auch darum angezeigt erschien, um mit den grossen und reichen Linien des nachbarlichen Schlosses nicht in Konkurrenz treten zu müssen.

Um das Erdgeschoss völlig für Wohnräume benützen zu können, ist die Küche mit ihren reichlichen Nebenräumen ins Untergeschoss verlegt worden, das durch einen Aufzug für Speisen und Wäsche mit den übrigen Stockwerken in Verbindung steht; ausserdem führt auch die Kellertreppe aus der Küchenabteilung direkt in die Office neben dem Esszimmer. Dem geräumigen Hausflur ist eine behagliche Laube vorgelagert (Abb. 1).

Der Bauherr, ein begeisterter Freund und Sammler alter Kunstwerke, Bilder, wie Möbel oder sonstiger kunstgewerblicher Gegenstände, hat das Haus mit solchen Dingen reich ausgestattet und damit dem Ganzen einen besondern Reiz verliehen.

Mit den Erdarbeiten wurde im August 1905 begonnen, die Fertigstellung erfolgte im September 1906. Die Deckenkonstruktionen über Keller und Erdgeschoss sind feuersicher. Die Baukosten stellen sich mit der Bauleitung auf Fr. 46,50 für den  $m^3$ , gemessen vom vermittelten Gelände bis zum Kehlgebälk.

### Eindrücke von der Mailänder Ausstellung 1906.

#### IV. Gruppe 10. Eisenbahnsignalwesen, Weichenanlagen, Ausrüstung der Eisenbahnen.

(Schluss.)

Aus dem, was über die österreichische Ausstellung berichtet wird, sei nur folgender Satz wiedergegeben:

„Die Maschinenfabrik von Stephan Götz & Söhne führte in einer sehr reichhaltigen Ausstellung Weichen- und Geleiseanlagen der österreichischen Bahnen vor. Darunter auch die Schilhan'sche Zungenanordnung (Einkerbung in der Zunge), welche ein Entgleisen der Fahrzeuge verhindert, wenn solche in die halbgestellte Weiche einfahren. Die Anordnung ist voriges Jahr auch von den S. B. B. probiert worden, funktionierte aber bloss bei nicht zentralisierten Weichen. Daneben zeigte Stephan Götz seine Stellwerkeinrichtungen, mechanische und pneumatische, die Signalkonstruktionen, Sperr- und Entgleisungsvorrichtungen, Barrieren verschiedener Art mit Läuteapparaten, Auslösevorrichtung für Wechselstrom zur Festhaltung der Weichen- und Signalhebel bei Zwischenstationsapparaten; alles in allem eine äusserst interessante Ausstellung, obwohl verschiedene Konstruktionen, besonders die Kettenhebel für die Weichenstellung, den bei uns gebräuchlichen nachstehen.“

Hinsichtlich der *schweizerischen* Beteiligung in dieser Gruppe äussert sich der Berichterstatter schliesslich wie folgt:

„Die schweizerische Ausstellung über Eisenbahnanlagen und Eisenbahnsignalwesen durfte sich neben denjenigen ganz wohl sehen lassen. Man konnte nur bedauern, dass die Plazierung so ungünstig war. Die neuen Geleiseanlagen der Bundesbahnen mit Schienen von 46 und 49 kg per m für die Hauptlinien und 36 kg für weniger stark befahrene Strecken sind den Anlagen in Deutschland, Frankreich und Italien ebenbürtig und stehen weit über denjenigen in Oesterreich und Ungarn. Auch die Signaleinrichtungen und die zentralen Weichen- und

Stellwerkanlagen dürfen zu den besten gerechnet werden. Die Bundesbahnen hatten neben dem Simplontunnels und demjenigen, wie er auf Hauptlinien zur Ausführung kommt, auch neue Weichenanlagen ausgestellt, die entschieden viel kräftiger gebaut und ebenso gut konstruiert sind, wie die von den deutschen, italienischen und österreichischen Bahnen vorgeführten.



Abb. 7. Aus dem Herrenzimmer.

### Das Landhaus „zum Flühli“ in Meggen.

Erbaut von *Pflegard & Haefeli*, Architekten in Zürich.

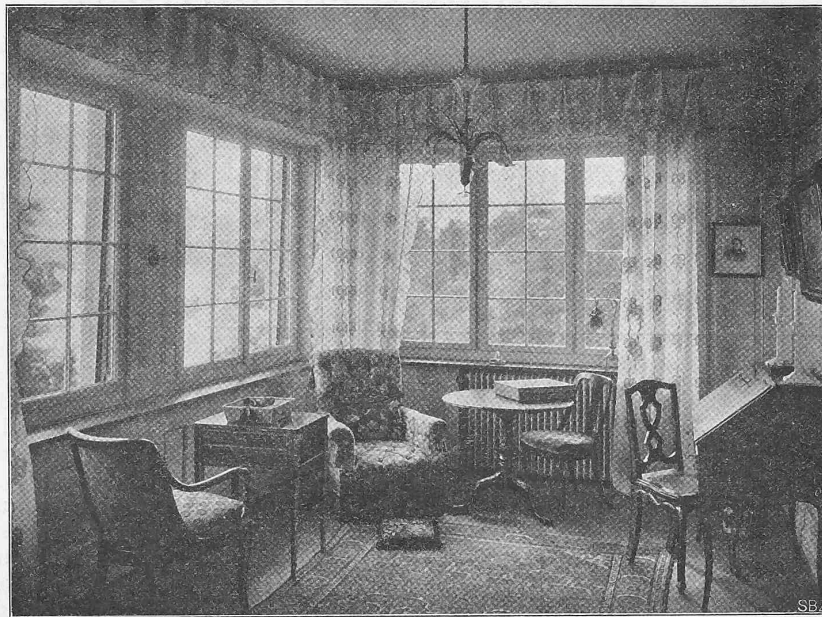


Abb. 6. Blick in die Fensternische des Wohnzimmers im ersten Stock.

Es dürfte deshalb erwartet werden, dass auch für das Befahren dieser Weichen nicht mehr länger, zum Schaden des raschern Verkehrs, Bestimmungen aufrecht erhalten werden, die im Ausland längst aufgegeben worden sind.

Ein Modell über die zentralen Weichen- und Signalstelleinrichtungen mit Streckenblock zeigte auch dem Laien, in welcher vollkommener Weise der Zugsverkehr auf den Strecken und in den Stationen gesichert wird. Daneben war eine Photographie der Sicherungseinrichtung auf der Kreuzungsstation im Simplontunnel, die Petardeneinrichtung daselbst, die im Tunnel angewandten elektrischen Lichtsignale, sowie die verschiedenen Signale auf den Strecken und in der Station zu sehen.

Die von Roll'schen Eisenwerke in Gerlafingen waren mit einem Modell einer Drahtseilbahn mit Strub'scher Zahnstange, nebst einer grossen Anzahl Pho-

tographien von durch die Giesserei Bern ausgeführten Drahtseilbahnen vertreten. Welche Anerkennung die Anlagen dieses Werkes gefunden haben, geht wohl am besten daraus hervor, dass dasselbe seit 1897 für 29 km Bergbahnen in der Schweiz, in Frankreich, Deutschland, Italien, Spanien, Oesterreich, Russland und Schweden die Einrichtungen geliefert hat und dass die mit dieser Bahnstrecke überwundene Höhen zusammen 12000 m betragen.“

### Wettbewerb für ein drittes Wasserwerk der Stadt Genf „La Plaine“.

#### II.

Der mit dem zweiten Preise ausgezeichnete Entwurf mit dem Motto: „Sécurité“, dessen Lage in der Uebersichtskarte auf Seite 314 mit B bezeichnet ist, hat die Herren Ingenieur *G. Auran* und Unternehmer *Streit-Baron*, beide in Genf, zu Verfassern. Die Begutachtung des Entwurfes durch die Preisrichter geht aus dem auf Seite 314 bereits veröffentlichten Teil des Berichtes derselben hervor. Hinsichtlich der Einzelheiten des Projektes dieser Bewerber verweisen wir auf die hier folgenden Abbildungen nach den uns von den Genannten freundlichst überlassenen Projektplänen. Ausserdem fügen wir zu weiterer Erklärung einige Angaben aus dem Begleitberichte zu diesem Entwurfe bei.

Zur Auswahl des Platzes sind die Projektanten durch die vorliegenden Sondierungen des Baugrundes geführt worden, sowie durch die Erwägung, dass die Foundationen zum Wehr und zum Turbinenhaus nach dieser Anordnung in einzelnen Abschnitten durch Abdämmung der Baugruben ganz im Trockenen ausgeführt werden könnten, wodurch an Kosten gespart und ferner grössere Gewähr für tadellose Ausführung erzielt würde. Die Sohle des nach System Stoney projektierten Wehres, bei dessen Entwerfung die in Chèvres und in der Beznau bewährten Ausführungen zu Rate gezogen sind, liegt, wie aus der Schnittzeichnung auf Seite 329 ersichtlich, 3,50 m über der natürlichen