

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 57/58 (1911)
Heft: 5

Artikel: Zur Besetzung der Kreisdirektion V der S.B.B.
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-82563>

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: 26.11.2024

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

Zur Besetzung der Kreisdirektion V der S. B. B.

Auf der Tagesordnung der für den 10. d. M. anberaumten Sitzung des Verwaltungsrates der S. B. B. steht endlich auch der dem Bundesrat zu machende Vorschlag zur Besetzung der durch Ingenieur Lussers Rücktritt frei gewordenen Stelle in der Kreisdirektion V. Ueber die in Frage kommende Kandidatur scheinen die massgebenden Stellen noch nicht einig geworden zu sein. Wie man hört, soll aber die Tessiner Regierung Alles aufbieten, damit eine ihr genehme Persönlichkeit gewählt werde. Nachdem ihr von den Bundesbehörden zugestanden wurde, sofern sich ein geeigneter Kandidat finde, die Stelle durch einen Tessiner zu besetzen, haben die politischen Umtriebe im Kanton selbst weitere Fortsetzung gefunden; es musste entschieden werden, ob diese Verwaltungsstelle der S. B. B., gleich einer Pfründe des Kantons Tessin, im Sopracenero oder im Sottocenero, in Bellinzona oder Locarno zu vergeben sei! Die Regierung scheint sich jetzt für Locarno entschieden und einen ihr geeignet scheinenden Kandidaten gefunden zu haben. Auch dieser gehört dem technischen Personal der S. B. B. nicht an, sodass dank der *Bundespolitik* und entsprechend den Bedürfnissen der *Tessiner Kirchturmspolitik*, an die leitende Stelle des Baudepartements im Kreise V weder der dazu direkt berufene Oberingenieur, noch einer der beiden im Baudepartement des Kreises V z. Z. tätigen, anerkannt tüchtigen Ingenieure tessinischer Nationalität, sondern auch bei dieser Kandidatur zunächst eine der tessinischen Regierung genehme, aber z. Z. der S. B. B. fernstehende Persönlichkeit treten würde.

Sind sich die leitenden Stellen im Bunde und in den Schweizerischen Bundesbahnen wohl des deprimierenden Eindrucks bewusst, den diese ostentative und rücksichtslose Uebergehung des zum Vorrücken in höhere Stellen berechtigten und qualifizierten eigenen Personals der S. B. B. auf dessen Beamtenkörper machen muss?

Miscellanea.

Einführung der linksufrigen Zürichseebahn. Das vom Tiefbauamt Zürich ausgearbeitete Projekt für die Umlegung der linksufrigen Zürichseebahn vom Hauptbahnhof Zürich bis Wollishofen, über das der Stadtrat Zürich sich mit der Generaldirektion der S. B. B. schon im letzten Frühjahr geeinigt hat, ist Ende Dezember v. J. endlich öffentlich aufgelegt worden (siehe Bd. LVI, Seite 362 und 371). Dem Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein ist es in seiner Sitzung vom 1. Februar d. J. durch die Verfasser, die Herren Stadtgenieur *V. Wenner* und dessen Adjunkt Ingenieur *A. Tobler*, vorgelegt worden. Ueber den Verlauf der stark besuchten Sitzung, deren Verhandlungen sich bis Mitternacht hinzogen, wird das Protokoll s. Z. einlässlich berichten. Hier beschränken wir uns auf Mitteilung der Ergebnisse.

Das Projekt selbst werden wir unsern Lesern vorführen können, sobald der auf den 10. d. M. einberufene Verwaltungsrat es, was wohl nach den Anträgen der ständigen Kommission (Bd. LVII, S. 42) keinem Zweifel mehr unterliegt, genehmigt haben wird. Wir können sie aber schon heute darauf verweisen, dass es gegen das von uns in Bd. XLII Nr. 15 vom 10. Oktober 1903 veröffentlichte Projekt des Tiefbauamtes nur in untergeordneten Punkten abweicht.

Nachdem Stadtgenieur *Wenner* eine gedrängte Uebersicht über die Vorgeschichte des Projektes gegeben, erläuterte es Ingenieur *Tobler* eingehend an Hand zahlreicher ausgestellter Pläne unter vielfachen vergleichenden Hinweisen auf ebenfalls ausgestellte Pläne zu einem Projekte mit Bahnhof Enge an der Grütlistrasse.

Nach einer zur Besichtigung der Pläne eingeschalteten Pause setzte die Diskussion ein; a. Oberingenieur Dr. *R. Moser* gab eine zwar weiter ausgreifende, aber gedrängte Darstellung der Entstehung der linksufrigen Bahn überhaupt, worin die Lage der Station Enge am See erklärt wurde, sowie des Umbauprojektes zur Einführung der Bahn in den Hauptbahnhof Zürich. Er erinnerte an die vielen jahrelangen Arbeiten und Bemühungen des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins, der wiederholt Studien vornehmen und Projekte ausarbeiten liess und sich auf Grund derselben mehrfach entschieden und einstimmig gegen die nun von Stadt und S. B. B. angenommene Lösung ausgesprochen hat. Hinsichtlich der von Herrn Tobler gebrachten Vergleiche der einzelnen Projekte bestritt er deren Richtigkeit in vielen wesentlichen Punkten und erklärte die Schilderung der Stellungnahme des städtischen „Baukollegiums“ zu dem Projekte, wie

sie Herr Tobler gegeben hatte, als nicht zutreffend. Er kritisierte das vorliegende endgültige Projekt sehr scharf, das ihm einer Stadt wie Zürich unwürdig erscheint, abgesehen von der Kostensumme, die besonders auch hinsichtlich der vielen, durch Unterfahrung von bebauten Quartieren bzw. Villen bedingten Entschädigungen viel zu niedrig eingestellt sei.

Prof. *Hennings* schloss sich dieser Kritik unumwunden und bestimmt an und bestritt auf das entschiedenste, namentlich auch das, was vom Vortragenden über die Stellungnahme des „Baukollegiums“ gesagt worden war. Auch er hob hervor, dass das vom Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein vorgezogene billigere und bessere Projekt mit Station Enge vor der Kirche an der Grütlistrasse vom Tiefbauamt stiefmütterlich behandelt, bzw. nicht richtig dargestellt worden sei.

Prof. *Hilgard*, der für den Ingenieur-Verein mehrere Projekte ausarbeitete, hat hinsichtlich der Behandlung, die das Projekt mit Station an der Grütlistrasse durch das Tiefbauamt erfahren hat, den gleichen Eindruck wie die Vorredner und schliesst sich der von den Herren Moser und Hennings an dem heute vorliegenden Projekt geübten Kritik an.

Architekt *Pfleghard* bestätigt, dass im städtischen „Baukollegium“ die Vorlage wiederholt von allen nicht im städtischen Bauwesen angestellten Mitgliedern ganz entschieden abgelehnt wurde.

Nach mehrfacher Replik des Vortragenden und der votanten wurde schliesslich ein Antrag von Ingenieur *Weissenbach* auf Zustimmung zum vorliegenden Projekt, da jetzt nichts mehr dagegen zu tun sei, mit sozusagen allen Stimmen gegen jene der Ingenieure und Angestellten der städtischen Bauverwaltung abgelehnt.

Ein Antrag, den Oberingenieur Dr. *Moser* namens der vier noch in der Sektion Zürich weilenden Mitglieder der alten Eisenbahnkommission stellte, dahin zielend, der Verein solle unter Hinweis auf seine wiederholten, einstimmig gefassten Beschlüsse die Vorlage, wie er's in früheren Jahren getan, ablehnen und sich namentlich gegen die vorgeschlagene Gestaltung der Station Enge verhalten, erhielt seinerseits nur eine relativ geringe Anzahl von Stimmen.

Dagegen wurde ein Antrag des Vorstandes mit überwältigendem Mehr angenommen, nach dem der Verein erklärt, dass *gewichtige Bedenken gegen das Projekt die nochmalige Prüfung desselben nötig machen*.

Die Sitzung schloss mit der Wahl einer mit dieser Prüfung zu beauftragenden Kommission von 15 Mitgliedern.

Pressgas für gewerbliche Zwecke. Neben dem gewöhnlichen Niederdruck-Steinkohlengas, dessen steigende Verwendung als Brennstoff in industriellen Anlagen hier unlängst gewürdigt worden ist,¹⁾ gelangt neuerdings sog. Pressgas mehr und mehr zur Anwendung, mit dem höhere Temperaturen, wie mit Niederdruckgas, sowie eine besonders feine Regulierbarkeit und daher eine grosse Wirtschaftlichkeit erzielt werden können. Zur Umwandlung des von den Gasanstalten gelieferten Niederdruckgases in Pressgas dient dann vorzugsweise ein mit automatischer Oelung ausgerüstetes Gas-Rotationsgebläse, das bei Pressung eines Gasquantums von 28 m³/std auf den in Pressgasanlagen vorkommenden Normaldruck von 100 mm Quecksilbersäule eine Antriebsenergie von etwa 1 PSstd benötigt. Zur Regelung der Pressgasflammen dienen anstelle der gewöhnlichen Gashähne der Niederdruckanlagen sogen. Präzisionsdüsenregulatoren, deren Bedeutung darin besteht, dass sie das Ausströmen des Pressgases unter vollem Drucke ermöglichen und die Flammenregulierung durch die Einstellung einer feinen Nadel bewirken. Die Pressgasflamme mit ihrer hoch liegenden Temperatur gestattet es nun, vorzügliche Wirkungen sowohl in ihrer Ausbildung als Pressgaslichtquelle, als auch in ihrer Ausbildung als Pressgasheizbrenner zu erzielen. In der letztern Form findet sie vielfach Anwendung in Brennern für Schriftgiessereien und für Metallschmelzereien überhaupt, sodann für Lötarbeiten, Schmiedefeuer, sowie zum Härten von Stahl, zum Umschmelzen von Metallen im Tigel, für Schweissfeuer, für Kochzwecke und zum Plätten. Die gegenwärtige Ausbildung der verschiedenen Pressgasapparate, sowie des zum Betriebe der Anlage erforderlichen Gas-Rotationsgebläses ist kürzlich im „Journal für Gasbeleuchtung und Wasserversorgung“ von Gasinspektor Fr. Messinger, Charlottenburg, einlässlich beschrieben worden, welcher Veröffentlichung Interessenten weitere Einzelheiten entnehmen können.

¹⁾ Band LVI, Seite 23.