

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 63/64 (1914)
Heft: 22

Vereinsnachrichten

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: 15.03.2025

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

Eidgenössische Technische Hochschule. Doktorpromotion.
Die Eidgenössische Technische Hochschule hat dem diplomierten Fachlehrer in Naturwissenschaften Herrn *Karl Heusser* aus Glattfelden (Zürich) die Würde eines Doktors der Naturwissenschaften (Dr. sc. nat.) verliehen. (Dissertation: Die Entwicklung der generativen Organe von *Himantoglossum Hircinum* Spr.)

Konkurrenzen.

Neue Kolonnade in Franzensbad. Einen Ideen-Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für den Neubau einer Kolonnade in Franzensbad erlässt das Bürgermeisteramt für Bewerber Deutschlands und der österreichisch-ungarischen Monarchie zum 7. Januar 1915 bei drei Preisen von 3000, 2500 und 2000 Kronen. Dem Preisgericht gehören u. a. an die Herren Oberbaurat Professor Theodor Bach in Prag, Oberbaurat Ludwig Baumann in Wien, Oberbaurat Alfred Foltz in Wien, sowie Professor Em. v. Seidl in München. Unterlagen gegen 10 Kronen durch das Bürgermeisteramt in Franzensbad.

„Pont Butin“ in Genf. Mit Termin auf den 22. Februar 1915 schreibt das Baudepartement des Kantons Genf unter schweizerischen Ingenieuren und Bauunternehmern einen Ideenwettbewerb aus zur Gewinnung von Entwürfen für eine gemauerte Brücke über die Rhone zwischen dem Plateau von St. Georges und jenem von Aire. Die Brücke soll zugleich die Verbindungsbahn Genf-Eaux-Vives und eine Fahrstrasse aufnehmen.

Wir verweisen für heute auf eine bezügliche Ankündigung auf der ersten Inseratenseite dieser Nummer und hoffen demnächst aus dem Programme näheres mitteilen zu können.

Nekrologie.

† **E. Cherbuliez.** Am 20. November starb in Zürich nach kurzer Krankheit Dr. Emil Cherbuliez im Alter von 78 Jahren. Der Verstorbene war am 3. März 1837 in Genf geboren, als Sohn des später am eidg. Polytechnikum wirkenden Professors der Nationalökonomie Antoine-Elysée Cherbuliez. Nach zweijährigem Studium an der philosophischen Fakultät der Universität Lausanne studierte er 1855 bis 1858 an der Mechanisch-technischen und an der Ingenieur-Abteilung der Eidg. Techn. Hochschule. Die Teilnehmer an der Jubiläumsfeier im Juli 1905 werden sich wohl noch der warmen Worte erinnern, die Cherbuliez als Studierender vom ersten Semester für die Reorganisation mit voller Studienfreiheit fand. Im Jahre 1860 wurde er als Lehrer an die Kantonsschule in Pruntrut, 1861 als solcher an die Kantonsschule in Bern berufen. Von 1872 bis 1898 war er Direktor der Oberrealschule (Gewerbeschule) in Mülhausen i. Els., um deren Entwicklung er sich sehr verdient gemacht hat. Er wurde sodann zum Direktor der Oberrealschule in Strassburg ernannt, und wirkte dort bis 1902, in welchem Jahre er nach 42jähriger Schultätigkeit in den Ruhestand trat. Nach Zürich übersiedelt, habilitierte er sich im Jahre 1908 als Privatdozent an der Eidg. Techn. Hochschule, an der er Vorlesungen aus dem Gebiete der Physik hielt.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER.
Dianastrasse 5, Zürich II.

Vereinsnachrichten.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

PROTOKOLL

der II. Sitzung im Vereinsjahr 1914/15

Mittwoch den 18. Nov. 1914, abends 8 Uhr, auf der „Schmiedstube“.

Vorsitzender Ingenieur Prof. Dr. *W. Kummer*. Anwesend 80 Mitglieder und Gäste.

Der Präsident heisst die als Gäste in unserm Kreise anwesenden Herren Rektor Dr. E. Bosshard, Ing. O. H. Ammann in New York, sodann den Referenten, Privat-Dozent B. Zschokke, bestens willkommen. Das Protokoll der letzten Sitzung ist in der „Bauzeitung“ noch nicht erschienen, die Behandlung wird deshalb auf die nächste Sitzung verschoben.

In der *Konstituierung des Vorstandes* ist keine Veränderung eingetreten und es amten demnach als Vizepräsident Ingenieur J. Girsberger, als Quästor Architekt O. Pflughard und als Aktuar Architekt A. Hässig.

Der Vorsitzende nimmt Bezug auf die stattgefundene Abstimmung über die *Linksufrige Zürichseebahn*. Die jahrelangen Bemühungen des Vereins haben damit für die Hauptbahn ihren befriedigenden Abschluss gefunden. Es ist zu hoffen, dass Detailfragen, wie der Anschluss der Sihltalbahn, ebenfalls noch in befriedigender Weise gelöst werden können. Bei Behandlung dieser Angelegenheit hatten Mitglieder unseres Vereins mehrfach Gelegenheit, ihre Meinung öffentlich zum Ausdruck zu bringen und es ist dies im Allgemeinen in einer Weise geschehen, die geeignet ist, das Ansehen des Vereins zu heben. Es ist deshalb umso mehr zu bedauern, dass Herr Dr. Ing. H. Bertschinger schon im Juli bei der Beratung im Grossen Stadtrat¹⁾ wie auch kürzlich wieder an einer öffentlichen Parteiversammlung versucht hat, unsern Vereinsbeschluss, die Frucht jahrelanger Arbeit berufener Fachmänner, das einmütige als wertloses Zufallsmehr, das andremal als blosser Folge einer Agitation hinzustellen. Der Präsident spricht im Namen des Vorstandes sein Bedauern aus über dieses Verhalten des Herrn Dr. Bertschinger, das einen Verstoss gegen unsere in den Statuten des S. I. A. ausgesprochenen Grundsätze bedeutet.

Für die nächste Sitzung ist ein Vortrag in Aussicht genommen von Architekt Prof. R. Rittmeyer in Winterthur über:

„Eindrücke von der Werkbund-Ausstellung und -Versammlung.“

Der geschäftliche Teil ist damit ohne Diskussion erledigt.

Herr Privat-Dozent *B. Zschokke* spricht nun über: „Neueres über Rost und Rostschutz“. (Referat folgt).

Der Präsident eröffnet die Diskussion, indem er dem Vortragenden seine sehr interessanten Ausführungen bestens verdankt und auf die spezielle Bedeutung des Rostschutzes im Maschinenwesen hindeutet. Es sprechen noch die Herren Ing. Schoop, Rektor Dr. Bosshard, Ing. Trautweiler, Ing. Ammann und der Referent. Als bemerkenswert seien aus der Diskussion hervorgehoben die Äusserungen von Rektor Dr. Bosshard, der, gestützt auf eigene Versuche in Dampfkesseln, die passivierende Wirkung der Chromatlösungen als auf Bildung einer schützenden Oxydschicht beruhend erklärt. Unser Schweizer Kollege Ing. O. H. Ammann, der als Bauleiter-Stellvertreter beim Bau der bekannten Hellgate-Brücke über den East-River in New York tätig ist,²⁾ teilte mit, dass in Amerika über die Rostschutzmittel noch völlig unabgeklärte und sich z. T. widersprechende Meinungen vertreten werden.

Schluss der Sitzung 10¹/₄ Uhr.

Der Aktuar: *A. H.*

Umbau der Sihltalbahn.

Am 15. November haben die Stimmberechtigten der Stadt Zürich mit 21303 Ja gegen 1487 Nein dem Verträge zwischen den Bundesbahnen und der Stadt über den Umbau der linksufrigen Zürichseebahn die Zustimmung erteilt und überdies den Grossen Stadtrat „ermächtigt“, der Sihltalbahn unter noch vertraglich zu vereinbarenden Bedingungen einen Beitrag (1,7 Millionen) an die Kosten ihres Umbaus zu leisten.

Die Äusserungen in der Tagespresse zu unserer Kritik vom 4. November betr. die Sihltalbahn und die Aufrufe der politischen Parteien vor der Abstimmung brachten es einmütig zum Ausdruck, dass die Ausführung des jetzt wesentlich verbesserten Projektes für den Umbau der Bundesbahnen nicht mehr verzögert werden dürfe wegen der vielen, durch die Niveauekreuzungen von Bahn und Strassen verursachten Störungen und besonders wegen der Notwendigkeit, Arbeitsgelegenheiten zu beschaffen. Manche liessen durchblicken, dass Verbesserungen an der Sihltalbahn-Einführung darum nicht ausgeschlossen seien. In dieser Erwartung hat der Vorstand des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins darauf verzichtet, vor der Abstimmung unrichtige Behauptungen zu widerlegen, weil auch er der Annahme des Hauptvertrages keine Schwierigkeiten bereiten wollte.

Die Frage des *Umbaus der Bundesbahnstrecke* ist nun in der Hauptsache zu allgemeiner Zufriedenheit gelöst. Jedermann anerkennt jetzt die Verdienste des Ingenieur- und Architekten-Vereins, obschon seine Opposition gegen das Bederstrassenprojekt 1910 damals gar nicht gerne gesehen wurde. Wir glauben schon heute, unsere Ausführungen vom 4. November 1914 bestätigen und unsere Begehren betreffend die Sihltalbahn *jetzt* stellen zu müssen, damit sie bei Vornahme der durch den Grossen Stadtrat gewünschten

¹⁾ Vergl. Seite 53 (Spalte rechts) laufenden Bandes.

²⁾ Siehe Band LXIII, Seite 198; Projektbeschreibung Bd. L, S. 190.

Aenderungen am Projekte der Bundesbahnstrecke und bei Ausarbeitung des definitiven Projektes und der Expropriationspläne für die Sihltalbahn mitberücksicht und erhebliche Verzögerungen vermieden werden können.

Die von uns für die *Sihltalbahn* vorgeschlagenen Anordnungen sind kein Provisorium. Sie bestehen im Prinzip schon jahrzente lang und mögen gleich andern Verkehrseinrichtungen so lange weiter dienen, als das vorteilhafter erscheint. Entsteht später das Bedürfnis, den Personenverkehr der Sihltalbahn weiter nördlich zu führen, so kann man sich dann bei unserem Vorschläge den Anforderungen anpassen, beim städtischen Projekte aber nicht.

Zwei Gründe sind es, aus denen der Stadtrat unsern Vorschlag ablehnte. Sie sind auf den Seiten 9 und 20 der „Weisung“ der Stadtrates an die Stimmberechtigten angeführt.

Fürs erste sei unsere Lösung „städtebaulich ungünstiger“. Warum, wird nicht gesagt. Wir haben durch Pläne bewiesen, dass der Bebauungsplan am Sihlhölzli sich nach unserem Projekte ebenso gut löst, dass am rechten Ufer der Sihl beide Lösungen gleiche Vor- und Nachteile haben (Uetlibergbahn mit Industriegeleisen) dass ferner durch unsern Vorschlag die zwei neuen Niveaure Kreuzungen von Strassen mit der Sihltalbahn, die beim städtischen Projekte entstünden, vermieden werden und dass Bahnhof und Bahnhofplatz in Enge wesentlich gewinnen. Wie sehr der neue Bahnhofplatz, der für den Alfred Escherplatz eingetauscht wird, der Verbesserung bedarf, zeigt die Begründung, die der Grosse Stadtrat *seinem* Begehren auf Verbesserung dieses Platzes beifügte: „Die unregelmässige Gestalt des Vorplatzes zieht nach sich, dass am Südende des Aufnahmegebäudes die Verkehrsrichtungen zu und von der Station sich auf einer ziemlich beengten Fläche unübersichtlich kreuzen“.

Zu weiterer Begründung der Ablehnung unserer Vorschläge wurde zweitens behauptet, die Kosten und Minderwerte hätten für die Stadt Aufwendungen ergeben, „die nicht oder nur wenig unter der Belastung geblieben wären, welche die Einführung der Sihltalbahn in die Station Enge bewirkt hätte“. Diesem gegenüber stehen die Ergebnisse der vergleichenden Kostenschätzungen, die unser Kommissionspräsident dem Regierungsrate samt Plänen und Belegen unterbreitet hat.

I. Projekt des Stadtrates.

a) Umbau der Sihltalbahn, gemäss Voranschlag des Tiefbauamtes. Neuer Bahnhof in Enge 855 000 Fr., Verbindungsgeleise nach Giesshübel 1 418 000 Fr., Erweiterung der Station Giesshübel 280 000 Fr.	zus. 2 553 000	
Abzüglich Erlöse	353 000	2 200 000 Fr.
Wahrscheinliche Kostenüberschreitungen, begründet mit Kontrollrechnungen und Erfahrungen bei der rechtsufrigen Zürichseebahn		500 000 „
		2 700 000 Fr.
b) Wiedereinstellung der von den Baukosten der Sihltalbahn abgerechneten, aber weiter in Benützung bleibenden Geleisehälfte Uetlibergbahn etwa		100 000 „
c) Verlegung des Uetlibergbahnhofs an die Holzgasse, geschätzt auf etwa		150 000 „
d) Erweiterung des neuen Bahnhofplatzes Enge. Kosten gemäss Vorlage des Hochbauamtes 900 000 Fr. oder bei vereinfachter Ausführung noch etwa		690 000 „
	Etwa	3 640 000 Fr.

Weitere Erlöse:

a) Für Mehrerlös bei Verkauf des vordern Teils des Selnauareals über den kapitalisierten Betrag des ausfallenden Pachtzinses hinaus etwa		110 000 „
b) Wertvermehrung des Landes rechts der Sihl. Sie tritt nicht ein, denn die Uetlibergbahn und das Industriegeleise bleiben und die Kosten der allfälligen Verlegung der Geleise sind nicht angerechnet worden		—
	Nach Projekt des Stadtrates etwa	3 530 000 Fr.

II. Vorschlag des Zürcher Ing.- und Arch.-Vereins.

a) Gütergeleise Giesshübel-Wiedikon. Belegt durch Kostenschläge Oberingenieur Moser und Architekt Pflughard. Abzüglich Erlöse etwa	£30 000	
Erweiterung des Bahnhofs Giesshübel etwa	220 000	1 050 000 Fr.
b) Vergrößerung des neuen Bahnhofplatzes in Enge durch Zurückschieben des Bahnhofs etwa	150 000 „	
c) Für Unvorhergesehenes etwa	100 000 „	
	Nach Projekt des Ing.- u. Arch.-Vereins etwa	1 300 000 Fr.

NB. Die Kosten für allfällige künftige Ueberführung der Zurlindenstrasse rechts der Sihl fallen ausser Rechnung, weil sie für beide Projekte die gleichen bleiben.

Das städtische Projekt für die Sihltalbahn ergibt danach eine Mehrbelastung für die Stadt von etwa 2 230 000 Fr. Unsere Mehrkostenschätzung, die auf über 1 1/2 Mill. Fr. lautete, findet in obigem reichliche Bestätigung.

Die Gründe, die offiziell für den Anschluss der Sihltalbahn in Enge angeführt wurden, schlagen also bei näherem Zusehen ins Gegenteil um. Die Forderung auf Wiedererwägung *dieses* Teiles der Vorlage ist daher vollauf berechtigt. Neben den erwähnten Vorteilen für die Stadt bestehen die verkehrstechnischen, volkswirtschaftlichen und militärischen Vorteile. Kommt dazu, dass unser Wunsch auch vom Regierungsrate unterstützt wird, der zu diesem Beschlusse kam, trotzdem er speziell für die Interessen der Sihltalbahn eintritt und auf die jahrelangen Bemühungen der Bundesbahnen und der Stadt Zürich Rücksicht nimmt. Das muss diejenigen stutzig machen, welche die städtischen Interessen wahren wollen. Die Bevölkerung darf erwarten, dass der Grosse Stadtrat von der ihm durch die Gemeinde vertrauensvoll erteilten Vollmacht keinen Gebrauch mache, wenn er bei näherer Prüfung erkennt, dass die Voraussetzungen bei der Vollmachtserteilung irrümliche waren.

Zürich, 17. November 1914.

Der Vorstand des Zürcher Ing.- u. Arch.-Vereins.¹⁾

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

EINLADUNG

zur

III. Sitzung im Vereinsjahr 1914/1915

auf

Mittwoch den 2. Dezember 1914, abends 8 Uhr, auf der Schmiedstube.

TRAKTANDEN:

1. Geschäftliche Mitteilungen.
2. Vortrag mit Projektionen von Prof. R. Rittmeyer, Architekt in Winterthur, über: „Eindrücke von der Werkbund-Ausstellung und -Versammlung“.

Studierende und eingeführte Gäste sind willkommen.

Der Präsident.

Gesellschaft ehemaliger Studierender der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich.

Stellenvermittlung.

Importante Société de Mines de Cuivre du Chili étant à même de pouvoir livrer tout le cuivre dont la Suisse aura besoin, *cherche un représentant sérieux et compétent, ayant des relations dans toutes les grandes usines de la Suisse.* (1948)

Auskunft erteilt kostenlos

Das Bureau der G. e. P. Rämistrasse 28, Zürich I.

¹⁾ Zu diesen Darlegungen des Vorstandes des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins gibt das „Bauwesen I“ am 21. November 1914 in einer Einsendung an zürcherische Tagesblätter der Meinung Ausdruck, die Bevölkerung bekannt war oder nicht, kommt weniger in Betracht, als der Umstand, dass jene Begründung den Stimmberechtigten noch kurz vor der Abstimmung amtlich bestätigt wurde. Da sich der Stadtrat in einem so wichtigen Teile offenbar geirrt hat, wird man von ihm erwarten dürfen, dass er den Irrtum wieder gut mache, ohne dass man sich un-demokratische Gesinnung vorwerfen lassen muss. Der Vorstand des Vereins darf sich übrigens trösten, mit der Regierung in guter Gesellschaft zu sein.

Die Forderung auf Wiedererwägung wird gestellt, weil nachgewiesen wurde, dass die in der Weisung enthaltene Begründung für die Ablehnung des Vorschlages des Ingenieur-Vereins *den Tatsachen nicht entspricht*. Ob das Einzelne bekannt war oder nicht, kommt weniger in Betracht, als der Umstand, dass jene Begründung den Stimmberechtigten noch kurz vor der Abstimmung amtlich bestätigt wurde. Da sich der Stadtrat in einem so wichtigen Teile offenbar geirrt hat, wird man von ihm erwarten dürfen, dass er den Irrtum wieder gut mache, ohne dass man sich un-demokratische Gesinnung vorwerfen lassen muss. Der Vorstand des Vereins darf sich übrigens trösten, mit der Regierung in guter Gesellschaft zu sein.

Das Bauwesen I bezeichnet die vorstehenden Berechnungen als zum Teil unrichtig. Als Schätzungen machen sie allerdings nicht den Anspruch, auf Franken und Rappen genau zu sein, doch fehlen sie nicht um Millionen. Sie sind auch weder zu optimistisch für das empfohlene, noch zu pessimistisch für das gegnerische Projekt. Dieser Vorwurf trifft viel eher für die *Kostenangaben des Bauwesens I* zu, was an zwei Beispielen gezeigt werden möge:

1. Die Kostenangaben des Tiefbauamtes für das Verbindungsgeleise von Giesshübel nach Enge ergeben für die Expropriationen und Entschädigungen nur 335 000 Fr., obwohl dieses Tracé unter teuern Privatgrundstücken, unter mehreren Villen und abzubrechenden Häusern hindurchführt. Für das *gleichlange* Verbindungsgeleise Giesshübel-Wiedikon dagegen sind 510 000 Fr. eingesetzt, trotzdem dieses Geleise grösstenteils das bestehende Bahntracé oder das alte, kostenlos abzutretende Sihlbett benützt und zum Rest eine breite öffentliche Strasse unterfährt. — Sogar die *Baukosten* werden für den Vorschlag des Ingenieur-Vereins teurer angegeben (1 020 000 Fr. gegen 998 000 Fr.), obwohl der Tunnel nach Wiedikon offen und grösstenteils im alten Sihlbett gebaut werden kann und etwa 160 m kürzer wird, als der bergmännisch zu bauende Tunnel im Moränenhügel um die Kirche herum, zu dem Brücke und Tunnelenerweiterungen noch dazu kommen!

2. Das Tiefbauamt hat einen Vorschlag der S.B.B. für das Verbindungsgeleise Giesshübel-Wiedikon zu einem ähnlichen, seither verlassenen Projekt 1911, lautend auf 1 370 000 Fr. eingelegt. Zieht man von diesem für den nach neuestem Projekte 300 m kürzeren Tunnel und die geringeren Expropriationen usw. die entsprechenden Beträge ab, so stellt sich die Rechnung noch auf rund 828 000 Fr. Das Tiefbauamt, das 1908 *selbst* ein Projekt mit 850 000 Fr. berechnete, gibt heute die Kosten auf 1 480 000 Fr. an, und trotz solcher Differenzen wurde von höchster Stelle vor der Abstimmung geschrieben, die Kostenangaben der S.B.B. und des Tiefbauamtes lauteten „übereinstimmend“ auf 1 800 000 Fr.!

Unter solchen Umständen muss man sich nicht wundern, dass das Bauwesen I die Nachprüfung der Berechnungen von fachkundiger und unbefangener Seite lieber vermeiden möchte.

Die Redaktion des Vereinsorgans.