

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 71/72 (1918)
Heft: 22

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: 15.03.2025

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

kurzer Bericht in der „Z. d. V. D. I.“ vom 26. Oktober Auskunft. Von den dort aufgeführten 36 Arbeitsausschüssen haben einzelne ihre Arbeit abgeschlossen, so der Ausschuss für *Normaldurchmesser* mit der bereits ausgegebenen D I-Norm 3, der Ausschuss für *Zeichnungen* und der Ausschuss für *Gewinde*. Die wichtige Frage der Gewinde ist dadurch zu einer wirtschaftlich befriedigenden Lösung gebracht worden, dass in Zukunft nur noch das Witworth- und das S I-Gewinde als normal gelten. Eine umfangreiche abgeschlossene Arbeit liegt ferner in dem vom Verein Deutscher Motorfahrzeug-Industrieller zusammen mit der Verkehrstechnischen Prüfungskommission geschaffenen sogenannten *V. P. K. Normalien für den Kraftwagenbau* vor. Laufende Mitteilungen über den Fortgang der Arbeiten des Normenausschusses sollen fortan in der vom Verein deutscher Ingenieure herausgegebenen neuen Monatschrift „Der Betrieb“ gemacht werden.

Das Basler Münster-Photographien-Werk (vergl. S. 126), dessen Zustandekommen hauptsächlich Herrn Dr. Jules Coulin zu verdanken ist, kann vom 27. November bis 5. Januar 1919 besichtigt werden im Kunstgewerbemuseum der Stadt Zürich.

Zugleich sind dort die Entwürfe zu dem *Arbeiter-Wohnhaus-Wettbewerb* ausgestellt, dessen Ergebnis wir auf Seite 214 in letzter Nummer mitgeteilt haben.

Verein deutscher Ingenieure. Die auf den 1. und 2. Dez. angesetzte 59. Hauptversammlung des Vereins, deren Programm wir auf Seite 163 dieses Bandes mitteilten, ist auf unbestimmte Zeit verschoben worden.

Nekrologie.

† F. Leiber. Nach kurzer heftiger Krankheit ist in der Morgenfrühe des letzten Sonntags im blühenden Alter von kaum 33 Jahren unser erster Zeichner, Herr Fritz Leiber, von uns geschieden. Bald nach vollendeter Schulzeit kam er, mit 15 Jahren, zu uns auf die „Bauzeitung“, wo er das technische Zeichnen erlernte; durch ausdauernden Fleiss brachte er es darin zu einer wahren Meisterschaft. Was alle seine Arbeiten auszeichnete, mochten sie Architektur- oder Bauingenieur-Werke, Maschinen- oder theoretische Konstruktionen betreffen, war neben peinlicher Genauigkeit die für die Zwecke der Verkleinerung notwendige Klarheit und verständnisvolle Hervorhebung des Wesentlichen. Nicht nur die schönsten der Strichzeichnungen in der „Bauzeitung“, auch z. B. die neuen Musterblätter der zeichnerischen Normalien des S. I. A. und manche andere Präzisionsarbeit für uns nahestehende Kollegen sind von seiner Hand. Wer immer mit Leiber zu tun hatte, wird mit uns seinen frühen Heimgang betrauern und wird ihm wie wir ein dankbares Andenken bewahren. A. Jeger.

Konkurrenzen.

Schulhausbauten und öffentliche Anlage auf dem Milchbuck in Zürich (Seiten 37, 116 und 176). In diesem auf Zürcher Architekten beschränkten Wettbewerb sind rechtzeitig 52 Entwürfe eingegangen. Das Preisgericht wird voraussichtlich nicht vor Mitte Dezember zu deren Beurteilung zusammentreten können.

Literatur.

Gutachten über das Projekt der S. B. B. vom Juni 1916 zur Erweiterung des Hauptbahnhofes Zürich, erstattet im April 1918, im Auftrag des Regierungsrates des Kantons Zürich und des Stadtrates von Zürich durch Prof. W. Cauer (Charlottenburg), Dr. Ing. C. O. Gleim (Hamburg) und Prof. Dr. K. Moser (Zürich). Ein Textband (Aktenformat) mit 9 Geleiseskizzen und eine Mappe mit 26 Faltplänen. Zu beziehen beim Verlag Rascher & Cie., Zürich, für 20 Fr.

Wir beeilen uns, unsere Leser auf das Erscheinen dieses ausserordentlich reichhaltigen und wertvollen Gutachtens aufmerksam zu machen. Wir werden noch wiederholt Gelegenheit haben, auf dessen Inhalt zurückzukommen, empfehlen aber Anschaffung und Studium der Arbeit heute schon und eindringlich Allen, die sich für die Zürcher Bahnhof- und Stadterweiterungsfragen interessieren. Unter Hinweis auf unsern Hauptartikel in dieser Nummer geben wir nur die Schlussfolgerungen des Gutachtens nachstehend

wieder; die bezügl. Fragestellung geht ohne weiteres aus den Antworten der Experten hervor, die sich über das Erweiterungsprojekt S. B. B. 1916 (siehe Bd. LXVIII, S. 230 bis 233) wie folgt äussern:

„Zu Frage 1: Das von den S. B. B. für die Erweiterung des Hauptbahnhofes Zürich vorgelegte Projekt (1916) weist zwar eine Reihe von wesentlichen Verbesserungen gegenüber dem jetzigen Bahnhof auf; es genügt aber im ganzen nicht dem gegenwärtigen und in absehbarer Zukunft zu erwartenden Verkehr und den Anforderungen, die an einen modernen Bahnhof in Bezug auf Sicherheit und Leistungsfähigkeit, sowie zur Wahrung der städtebaulichen Interessen gestellt werden müssen.

Zu Frage 2: Die Gruppierung der Streckengeleise bei der Einführung in den Personenbahnhof Zürich ist im Hinblick auf den durchgehenden Verkehr und die spätere Erweiterungsmöglichkeit nicht zweckmässig.

(Frage 3 wird nach Frage 7 behandelt.)

Zu Frage 4: Die Anordnung der Anlagen für den Personen-, Gepäck-, Güter-, Zoll- und Postverkehr mit den zugehörigen Zufahrt- und Rangiergeleisen ist, wie schon aus der Beantwortung der Frage 1 hervorgeht, nur zum Teil zweckentsprechend.

Zu Frage 5: a) Die vorgesehene Anlage des Empfangsgebäudes und der Perrons ist weder zweckmässig, noch für absehbare Zeit genügend. b) Ja, es sind im Personenbahnhofs starke Hemmungen und Stauungen der Reisenden und des Gepäckverkehrs zu erwarten. c) Durch Hebung der Geleise, durch die Anlage eines Untergeschosses für die Unterbringung und den Transport des Gepäcks und eines Personentunnels für den Ausgang der ankommenden Reisenden lassen sich wesentliche Verbesserungen erzielen, aber nicht unter Beibehaltung des alten Aufnahmegebäudes.

Zu Frage 6: Ja, es empfiehlt sich, das heutige Aufnahmegebäude zu beseitigen und durch ein organisch mit der Perronhalle verbundenes Gebäude zu ersetzen. Für dieses Gebäude wird auf das Expertenprojekt (Bl. I, VI bis X, sowie auf Abschnitt II des Gutachtens) verwiesen.

Zu Frage 7: Der Ankauf weiterer Liegenschaften ist aus den verschiedenen Gründen nicht nur empfehlenswert, sondern notwendig: 1. Um die Breite des Perrons zu vergrössern und um alle Geleise an den Kopfperron zu führen; 2. um das Aufnahmegebäude auskömmlich und würdig gestalten zu können; 3. um südlich des Aufnahmegebäudes einen besondern Ankunftsvorplatz zu schaffen; 4. um den Eilgut- und Postbahnhof leistungsfähig ausbauen zu können.

Zu Frage 3: Die Anordnung des Rangierbahnhofes ist für seine eigenen Aufgaben und für seine Verbindung mit dem Personenbahnhof und der Eilgutanlage, sowie im Hinblick auf den Einfluss, den seine Lage und Gestalt auf den Personenbahnhof hat, im allgemeinen zweckentsprechend. Es empfiehlt sich aber, den Bahnhof nach dem Expertenprojekt mit umgekehrter Richtung des Stationsrangierens und dadurch kürzer und breiter anzuordnen, zugleich höher zu legen und die Durchschneidung durch die Personenhauptgeleise zu beseitigen, und zwar hauptsächlich aus folgenden Gründen: 1. Um seine Leistungsfähigkeit zu erhöhen; 2. Um die Streckeneinläufe und Anschlüsse zu verbessern; 3. Um für die Entwicklung des Abstellbahnhofes mehr Platz zu gewinnen.

Im Anschluss hieran wird dringend empfohlen, das Gelände für eine etwa künftige erforderliche Erweiterung der Ortsgüteranlagen auf der Nordseite des Rangierbahnhofes schon jetzt sicherzustellen.

Zu Frage 8: Die Zufahrtverhältnisse zum Personen-, Zoll-, Post- und Eilgut-, sowie zum Güter- und Rohmaterialienbahnhof lassen sich verbessern.

Zu Frage 9: Das von den S. B. B. vorgelegte Projekt gestattet die Anlage eines Binnenschiffahrt-Hafens in der Nähe von Zürich. Durch dasselbe wird die Verbindung des letzteren mit dem Zürichseebecken in dem Falle erschwert, als diese Verbindung durch den Schanzengraben gelegt werden soll.

Zu Frage 10: Die Experten haben Anlass, folgende besonderen Anregungen zu geben:

A) Statt des verbesserten Kopfbahnhofes einen *Durchgangsbahnhof* nach dem beigefügten Projekt anzustreben.

B) Als Variante zu den beigefügten Projekten die *Sihltalbahn* und *Uetlibergbahn an den Personenbahnhof heranzuführen*.

Begründung zu A: Die im Unterabschnitt II, D, 5 ausführlich erörterten Betrieb-Vorteile eines Durchgangsbahnhofes sind, kurz zusammengefasst, die folgenden:

a) Die von Osten einfahrenden Züge können in Fortsetzung ihrer Fahrriichtung zum Abstellbahnhof gelangen, und die in umgekehrter Richtung verkehrenden Züge können ihre Fahrt vom Abstellbahnhof bereits in ihrer demnächstigen Fahrriichtung antreten.

b) Vermöge der die Perrongeleiseanlage durchdringenden drei Dienstgeleise ist beim Durchgangsbahnhof das Ostende dem Westende in Bezug auf alle zur Zugumbildung und zum Lokomotivwechsel dienenden Rangierbewegungen annähernd gleichgestellt; beispielsweise ist das Umstellen eines Schutzwagens von einem Zugende an das andere möglich, ohne dass der Zug im übrigen bewegt wird.

c) Wegen Verteilung der Streckengeleise-Einläufe auf beide Bahnhof-Enden sind bei Rangierbewegungen weniger Zugfahrten zu kreuzen.

d) Der Zeitverlust durch vorsichtiges Einfahren fällt fort.

e) Der Hauptvorteil besteht darin, dass in drei von den vier Verkehrsbeziehungen, in denen direkte Zugdurchläufe in Betracht kommen, diese ohne Richtungsänderung stattfinden können. Dies bedingt einmal Entlastung des Bahnhofes und eine viel wirtschaftlichere und sparsamere Ausnutzung der Betriebsmittel und des Personals, und dann eine schnellere Abfertigung der Züge und folglich Abkürzung der Fahrzeit, sodass man künftig in grösserer Zahl solche Zugdurchläufe anordnen wird.

f) Als besondere in den Verhältnissen Zürichs und der Projektgestaltung begründete Vorteile kommen noch hinzu eine wesentliche Abkürzung des Weges für die rechtsufrige Bahn, die Ermöglichung von Zugfahrten Oerlikon-Oerlikon im Kreislauf, und die Ermöglichung von sonstigen Zugdurchläufen im Nahverkehr.

g) Aus den berührten Umständen zusammen ergibt sich eine bessere Geleiseausnutzung. Nach der im Unterabschnitt II, D, 1 angestellten überschläglichen Ermittlung kann nach vollem Ausbau ein Bahnhof nach dem Bundesbahnprojekt täglich leisten höchstens 660 Züge, ein Kopfbahnhof nach dem Expertenprojekt höchstens 1000 Züge, ein Durchgangsbahnhof nach dem Expertenprojekt höchstens 1400 Züge.

Diesen Vorteilen gegenüber sind die Mehrkosten des Durchgangsbahnhofes nicht unangemessen hoch."

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten.

Zu beziehen durch *Rascher & Cie.*, Rathausquai 20, Zürich.

Lehrgang der Härtetechnik. Von Dipl.-Ing. *Joh. Schiefer*, Oberlehrer an den Kgl. verein. Maschinenbauschulen und den Kursen für Härtetechnik an der Gewerbeförderungsanstalt für die Rheinprovinz unter Mitwirkung von *E. Grün*, Fachlehrer der Kurse für Härtetechnik an der Gewerbeförderungsanstalt für die Rheinprovinz. Mit 170 Textabbildungen. Berlin 1918. Verlag von Julius Springer. Preis geh. M. 7,60, geb. 9 M.

Wettbewerb für alkoholfreie Gemeindestuben und Gemeindehäuser. Vom *Zürcher Frauenverein für alkoholfreie Wirtschaften*. Eine Wegleitung für Vereine und Gemeinden. Zürich 1918. Zu beziehen bei der Zentrale Olivenbaum d. Z. F. V. f. a. W. Preis geh. 1 Fr.

Werkstättebuchführung für moderne Fabrikbetriebe. Von *C. M. Lewin*, Diplom-Ingenieur. Zweite, verbesserte Auflage. Berlin 1918. Verlag von Julius Springer. Preis geb. 10 M.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER,
Dianastrasse 5, Zürich 2.

Vereinsnachrichten.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

EINLADUNG

zur I. Sitzung im Vereinsjahr 1918/1919
auf *Mittwoch den 4. Dezember*, abends punkt 8 Uhr,
auf der Schmiedstube.

TRAKTANDEN:

1. Vereinsgeschäfte: Protokoll, Jahresbericht, Jahres-Rechnung, Festsetzung des Jahresbeitrages und Wahlen. Mitteilungen des Vorstandes.
2. Vortrag von Privatdozent Ing. *M. A. Besso*, Zürich:
Unfälle und Sicherheitsmassnahmen im Aufzugswesen.

EINLADUNG

zur II. Sitzung im Vereinsjahr 1918/1919
auf *Dienstag den 10. Dezember*, abends punkt 8 Uhr,
auf der Schmiedstube.

TRAKTANDEN:

1. Protokoll und Mitteilungen.
2. Vortrag von Oberingenieur *W. Morf*, Zürich (gewesener Bauleiter der Amanus-Gebirgstrecke der Bagdadbahn):
Der Bau der Bagdadbahn im Lichte der Kriegswirtschaft.
Eingeführte Gäste und Studierende sind willkommen.
Der Präsident.

Gesellschaft ehemaliger Studierender der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich. Maschineningenieur-Gruppe Zürich der G. e. P.

Nächste Zusammenkunft

Freitag den 13. Dezember 1918, abends 8 Uhr,
im Zunfthaus zur „Saffran“ (2. Stock).

Traktanden: Bericht des Gruppen-Ausschusses; Festsetzung des Programms für 1919; Ergänzungswahl in den Gruppen-Ausschuss. Nachher gemütliches Beisammensein.

Der Gruppen-Ausschuss.

Stellenvermittlung.

On cherche pour la France deux jeunes *ingénieur-dessinateurs* bien au courant de la construction d'usines métallurgiques, pour la reconstruction d'usines actuellement détruites. (2154)

On cherche pour la France un *ingénieur* spécialiste en appareils de levage, pour diriger le bureau de construction d'ateliers importants. (2156)

Important bureau de béton armé de la Suisse romande *cherche jeune ingénieur* diplômé, si possible promotion 1918, entrée immédiate. (2157)

On cherche pour la France, pour usines de bois ouvrés et usine de carbonisation de bois, des *chefs de service* pour l'exploitation forestière et la conduite des usines. (2158)

On cherche pour la France un dessinateur *ingénieur-architecte* de 24 à 28 ans, très au courant de la construction et résistance des matériaux. (2159)

Gesucht zur Leitung eines Mineralbruch-Betriebes im Wallis ein *Ingenieur* mit kaufmännischen Kenntnissen, der das Deutsche, das Französische und das Italienische beherrscht. (2160)

Auskunft erteilt kostenlos

Das Bureau der G. e. P.
Dianastrasse 5, Zürich.

An unsere Abonnenten!

Infolge der durch die Kriegsverhältnisse bedingten, ganz unverhältnismässig gesteigerten Papierpreise und Erhöhungen der Arbeitslöhne sowie aller übrigen Spesen, welche Verhältnisse sich wohl noch lange nicht bessern werden, sind wir genötigt, zur Deckung eines kleinen Teiles unserer Mehrkosten für die Herstellung der Zeitschrift vom 1. Januar 1919 an den *Abonnementspreis etwas zu erhöhen*, wie folgt:

Für direkte Abonnenten im Inland und für solche im Postabonnement auf 30 Fr. jährlich, für direkte Abonnenten im Ausland (Weltpostverein) 36 Fr. jährlich. Die Mitglieder des S. I. A. und der G. E. P., deren Organ die „Schweiz. Bauzeitung“ ist, erhalten sie vom 1. Januar 1919 zum Preise von 24 Fr. in der Schweiz und 29 Fr. im Ausland (Weltpostverein), wenn sie ihre Bestellung direkt an die Unterzeichneten richten.

Wie üblich werden wir uns erlauben, den Abonnementsbetrag, wo nicht Anderes vereinbart ist, in der ersten Woche 1919 mit Nachnahmekarte auf Grund obengenannter Preise einzuziehen. Jene Abonnenten, die vorziehen sollten, um Nachnahmespesen zu sparen, die Zahlung durch Mandat (auf Postcheckkonto Nr. VIII 6110) oder in baar zu entrichten, bitten wir, solches noch im Laufe des Monats Dezember zu besorgen.

Ungeachtet der Ungunst der Zeiten werden wir Alles aufbieten, um die uns von unsern werten Lesern bisher gezollte Anerkennung auch weiterhin in vollem Masse zu rechtfertigen. Wir halten uns ihnen sowie unsern geehrten Mitarbeitern bestens empfohlen.

SCHWEIZERISCHE BAUZEITUNG

A. & C. Jegher.