

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **81/82 (1923)**

Heft 13

PDF erstellt am: **19.09.2024**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

### **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

## Miscellanea.

**Bauwesen I und III der Stadt Zürich.** Im Hinblick auf den damals bevorstehenden Umbau der Linksufrigen und der Sihltalbahn, das Problem des Hauptbahnhof-Umbaus, die Verwertung der Ergebnisse des Wettbewerbs „Gross-Zürich“ und den Kriegswohnungsbau wurden vor vier Jahren das Hochbauamt (Stadtbaumeister), Hochbauinspektorat und Heizamt als besondere Abteilung „Bauwesen III“ vom Bauwesen I provisorisch abgetrennt. Nachdem sich die damaligen Erwartungen auf rasche Wiedergesundung von Wirtschaft und Verkehr in den vier Jahren nicht nur nicht erfüllt, sondern z. T. ins Gegenteil verkehrt haben, sind auch die bezüglichen baulichen Aufgaben nicht so dringlich. Mit dem heutigen Tage werden daher das „Bauwesen III“ aufgehoben und seine drei Aemter wieder dem Bauwesen I angegliedert. Ueber die Vorzüge einer einheitlichen Leitung von Hoch- und Tiefbau sagt die „Weisung“ u. a.: „Bei allen städtebaulichen Arbeiten der Bauverwaltung I (Bebauungspläne, Baulinien, Quartierpläne, Bauordnungen, Grünflächen, Promenaden, Friedhöfe, Heimatschutz, Brückenbauten, Stellungnahme zu Bahnprojekten u. s. w.) haben neben den Ingenieuren die Architekten, vor allem der Stadtbaumeister, mitzuwirken. Die Mitwirkung des Stadtbaumeisters bei diesen Arbeiten hat in den letzten Jahren einen wesentlichen Teil seiner Arbeitszeit in Anspruch genommen. Kurz, im modernen Städtebau hängen die Fragen des Hoch- und des Tiefbaues derart eng zusammen, dass die beteiligten Aemter stets in enger Fühlung miteinander arbeiten müssen, was erfahrungsgemäss sicherer und reibungsloser erreicht wird, wenn sie unter einer einzigen Leitung stehen. Wenn und solange daher eine einheitliche Leitung möglich ist, sollte auf sie nicht verzichtet werden.“ — Man wird diesen Sätzen in Fachkreisen wohl rückhaltlos zustimmen und die Wiedervereinigung vorab des Stadtbaumeisters mit dem Bauwesen I im Hinblick auf dessen städtebauliche Aufgaben nur begrüssen.

**Bevölkerungs- und Verkehrs-Entwicklung von Genf** zeigen einen ganz eigenartigen, von *allen* andern Schweizerstädten abweichenden Charakter, auf den unter Hinweis auf die graphischen Darstellungen in Abb. 1 auf Seite 153 dieser Nummer hier noch kurz aufmerksam gemacht sei. Die Bevölkerungszunahme der drei grössten Schweizerstädte vollzog sich, in runden Zahlen für einige wenige Zeitpunkte herausgegriffen, wie folgt:

|  | 1860   | 1880   | 1900    |
|--|--------|--------|---------|
| Genf (samt Plainpalais, Eaux-Vives, Carouge u. Petit Saconnex) . . . | 60 000 | 76 000 | 105 000 |
| Zürich (im heutigen Umfang) . . .                                    | 45 000 | 78 000 | 151 000 |
| Basel (im heutigen Umfang) . . .                                     | 39 000 | 62 000 | 109 000 |

Die im Jahre 1860 noch weitaus grösste Stadt der Schweiz ist 20 Jahre später von Zürich, und wieder nach 20 Jahren auch von Basel überholt worden. Es leuchtet wohl ein, dass dieses abnormal langsame Wachstum, neben andern Gründen, seine hauptsächlichste Erklärung in der wirtschafts-geographisch exponierten Lage Genfs, in seinen ganz abnormalen Hinterland-Beziehungen findet. In dieser Hinsicht ist Genf noch viel schlimmer dran als Basel, und man erkennt auch aus obigen paar Zahlen die Wichtigkeit der „Zonenfrage“, der drohenden weitem Verschlechterung der jetzt schon zu seiner natürlichen Alimentation ungenügenden Situation des „Völkerbund“-Sitzes. Hierauf aufmerksam zu machen scheint uns gerade im gegenwärtigen Zeitpunkt nicht uninteressant, da der Wettbewerb für das „Internat. Arbeitsamt“ in Genf läuft, und da die Regierung der Grande Nation meint, sich über den Volkswillen der kleinen Schweiz in Wahrung der Lebensinteressen Genfs hinwegsetzen zu können.

**Schweiz. Wasserwirtschaftsverband.** Die Hauptversammlung des S. W. V., die am 24. März in Zürich tagte, fasste anschliessend an einen Vortrag von Generaldirektor A. Schrafl über die Elektrifikation der S. B. B. einstimmig folgende Resolution: „Die Versammlung begrüsst lebhaft das von der Generaldirektion der S. B. B. vorgeschlagene Programm für eine beschleunigte Elektrifikation der S. B. B.!) Sie sieht darin den geeigneten Weg, dem gesamten Netz in absehbarer Zeit die betriebstechnischen und wirtschaftlichen Vorteile der elektrischen Zugförderung zu verschaffen, unser Verkehrswesen von den Unsicherheiten und der Teuerung des Kohlenbezugs aus dem Ausland durch die Nutzbarmachung

der eigenen Naturkräfte zu befreien, und die Arbeitslosigkeit auf wirksame und zugleich produktive Weise wesentlich zu mildern. Mit Rücksicht auf die in Frage stehenden grossen volkswirtschaftlichen Interessen erachtet die Versammlung einen Beitrag des Bundes von 60 Millionen Franken (gleich etwa 13% der bezügl. Kosten, *Red.*) als Notstands-Kredit an die Kosten der beschleunigten Elektrifikation der S. B. B. für gerechtfertigt.“

**IV. Internationaler Strassenkongress in Sevilla.** Vom 7. bis 13. Mai findet in Sevilla der vierte internationale Strassenkongress statt, an dem neben den offiziellen Delegierten des Bundesrates sich einige Schweizer Ingenieure beteiligen werden. Die zur Behandlung kommenden Fragen über die heutigen Probleme des Strassenbaues und des Strassenverkehrs lassen interessante Diskussionen und Ergebnisse der Verhandlungen erwarten. An den Kongress wird sich eine grössere Exkursion anschliessen nach den klassischen Stätten alter maurischer Herrlichkeit, nach Granada und Cordoba. Die französischen und spanischen Bahn- und Dampfschiffgesellschaften haben für die Kongressteilnehmer Fahrpreis-Ermässigungen von 20 bis 50 Prozent bewilligt. Auch weitere Interessenten am Kongress haben Gelegenheit, sich anzuschliessen. Anmeldungen müssen *bis zum 5. April* bei der ständigen Geschäftsstelle der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachmänner, Selnaustrasse 11, Zürich (Tel. Selnau 84.48) eintreffen, die auch die weitere Auskunft über das Programm der schweizerischen Reisegruppe erteilt.

**Erweiterung der Universität Basel.** Um dem herrschenden Raummangel abzuwehren, empfiehlt der Regierungsrat Baselstadt dem Grossen Rat den Ankauf der Liegenschaft Petersplatz Nr. 14 (1640 m<sup>2</sup>) zum Preise von 202 000 Fr. Wir erinnern daran, dass im Jahre 1915 ein Wettbewerb zur Gewinnung von Entwürfen für ein neues Kollegengebäude am Petersplatz veranstaltet worden ist (vgl. die Darstellung der prämierten Entwürfe in Bd. 67, S. 189 und 202, 15. und 22. April 1916). Der erwähnte Ankauf berührt in keiner Weise diesen Neubau, mit dessen Vorarbeiten die zuständigen Stellen gegenwärtig eifrig bemüht sind, ohne dass freilich heute schon abzusehen wäre, auf welchen Zeitpunkt er wird bezogen werden können.

**Fünfzig Jahre Eisenbahndienst** vollendet mit heutigem Tage Ingenieur *H. E. Mezger*, Direktor des III. Kreises der S. B. B. Seit dem Abschluss seiner Studien an der E. T. H. im Frühjahr 1873 stand er im Dienste der N. O. B. Anfänglich beim Bau der Bötzenbergbahn und der Glarnerlinie beschäftigt, wurde Mezger 1894 als Vertreter Schaffhausens in die Direktion der N. O. B. berufen, mit der auch er 1902 „verstaatlicht“ wurde, wenn man so sagen darf. Dem pflichtgetreuen Beamten zum heutigen Tage unsern besten Glückwunsch!

**Die Anforderungen an einen Kantons-Ingenieur** scheinen noch nicht überall der Bedeutung der Beamtung entsprechend eingeschätzt zu werden. Wie eine Anekdote aus der guten alten Zeit mutet eine Stelleausschreibung in einem kantonalen Amtsblatt dieses Jahres an, auf die wir, leider erst nach Ablauf der nur 13-tägigen Anmeldefrist, von einem Leser aufmerksam gemacht werden; der Name tut daher nichts mehr zur Sache. Ueber die Anforderungen heisst es da: „Bewerber müssen im Besitze des Aktivbürgerrechtes sein.“ — Punkt; weiter nichts.

## Konkurrenzen.

**Turn- und Sporthalle im Altenberg in Bern.** Die städtische Baudirektion II hat im Auftrage des Gemeinderates unter acht bernischen Architekturfirmer einen engern Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für eine Turn- und Sporthalle auf der ehemaligen Trübbesitzung im Altenberg durchgeführt. Die Projekte wurden bis 10. März 1923 eingereicht. Das zur Beurteilung eingesetzte Preisgericht hat am 22. und 23. März seine Aufgabe erledigt, wobei ein erster Preis nicht erteilt wurde, weil keines der Wettbewerbsprojekte ohne weiteres zur Ausführung geeignet ist. Die gemäss den Wettbewerbsbedingungen an die drei besten Entwürfe auszurichtende Preissumme von 5000 Fr. wurde wie folgt verteilt:

- I. Rang (1800 Fr.) *Gebr. Louis*, Architekten,
- II. Rang ex aequo (1600 Fr.) *K. Indermühle*, Architekt.
- II. Rang ex aequo (1600 Fr.) *Klauser & Streit*, Architekten.

Ausserdem werden alle acht Entwürfe mit je 500 Fr. entschädigt.

Die Projekte sind vom 27. März bis zum 6. April in der Turnhalle des städtischen Gymnasiums öffentlich ausgestellt.

) Vergl. „S. B. Z.“ vom 3. Febr. (S. 47) und vom 3. März d. J. (S. 106).