Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **27/28 (1896)**

Heft 3

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

der *Gutehoffnungshütte*. Neben den vortrefflichen Einrichtungen dieser Werkstätten interessierte uns, die aus der Schweiz kamen, besonders ein gerade in der Auslage befindlicher Bogen der Berner Kornhausbrücke.

Der Nachmittag traf uns in den Rheinischen Stahlwerken in Ruhrort, wo wir unter Führung des Herrn Direktors die verschiedenen Werke in Augenschein nahmen. Besonderes Interesse boten hier die grossartigen Gebläsemaschinen und die Fabrikation der Radbandagen. Nach einem Spaziergange am Hafen, unter dessen von uns besichtigten Anlagen eine kleine, für Fussgänger eingerichtete und aus zwei Teilen bestehende Drehbrücke erwähnt sein möge, bestiegen wir wieder die Eisenbahn, welche uns nach Köln brachte, von wo wir nach einer lehr- und genussreichen Wanderung durch die Stadt mit dem Schnellzug nach Zürich zurückkehrten.

Wenn ich auf diese sechstägige Exkursion einen Blick zurückwerfe, so muss ich sagen, dass in der kurzen Frist gar Vieles geleistet, gesehen und gelernt wurde. Der Rückblick bringt aber auch die Liebenswürdigkeit und Gastfreundschaft, mit der wir überall empfangen worden sind, in Erinnerung und der Berichterstatter glaubt deshalb im Sinne aller Teilnehmer zu handeln, wenn er den Herren, die uns auf unsrer Fahrt so freundlich unterstützt haben, auch an dieser Stelle unseren wärmsten Dank ausspricht.

Zürich, den 4. Juli 1896. *Maximilian Marcus*,
Assistent am eidg. Polytechnikum.

Miscellanea.

Jungfraubahn. In der Sitzung des Bundesrats vom 7. Juli sind die Detailpläne für den Bau der ersten Sektion der Jungfraubahn, sowie der Finanzausweis für die Strecke bis zum Tunnelportal am Eigerrothstock und die Wasserkraftanlage genehmigt worden. Wie aus den in den «Schweizer Bahnen» veröffentlichten Bestimmungen des Pflichtenheftes für den anzustellenden Bahnarzt hervorgeht, soll die diesjährige Bauperiode am 1. August mit etwa 100 Arbeitern beginnen. Den Verhandlungen der letzten Sitzungen der wissenschaftlichen Kommission, welche am 4. d. M. in Zürich tagte, ist in Kürze noch folgendes zu entnehmen: Die zur Verfügung stehenden Wasserkräfte der beiden Lütschinen sind doppelt so stark, als früher angenommen wurde. Was die wichtige Frage des Tracés betrifft, so konnte Prof. *Becker* mit der von ihm empfohlenen Variante, nicht durchdringen, obwohl zugegeben wurde, dass dieser Variante gegenüber dem konzessionierten Tracé wegen der wesentlichen Verkürzung der Linie vom technischen und ökonomischen Standpunkte gewisse Vorzüge nicht abzusprechen seien. Nach derselben bleibt der Tunnel ausschliesslich auf der Berner Seite der Jungfraugruppe, geht unter dem Eigergletscher hindurch und mit einer einzigen Zwischenstation (Guggi) direkt bis zum Jungfraujoch, wo er in das ursprüngliche Tracé einmündet. Für das längere Tracé wurden in erster Linie landschaftliche Gesichtspunkte geltend gemacht, wie die den Reisenden gebotene mehrfache Abwechselung im Bilde des Hochgebirges; ferner die Rücksicht auf die Konkurrenz einer eventuellen Eiger- oder Mönchbahn, und schliesslich auch hygieinische Gründe, z. B. die leichtere Gewöhnung des Reisenden an die veränderten Luftdruckverhältnisse und die Möglichkeit für die Passagiere, die Fahrt auf den vier Zwischenstationen bequem unterbrechen zu können. Wie bemerkt, wurde der Antrag Becker mit 8 gegen 2 Stimmen abgelehnt. Dir. *Strub* legte die Detailpläne für die erste Bausektion vor und berichtete über eine Terrainbegehung für die Stationsanlage auf der kl. Scheidegg, welche neuerdings stattgefunden. Gegenüber der Station kl. Scheidegg (an der Lauberhornseite) wird gegenwärtig ein transportables Gebäude für die Ingenieure aufgestellt und verankert, desgl. eine Baracke für 50 Arbeiter zwischen Hotel Bellevue und Eigergletscher; die Errichtung einer zweiten, gleich grossen Baracke ist in der Nähe der Station Eigergletscher vorgesehen. Dir. *Strub* legte auch die Pläne für einen Hochbau bei der Station kl. Scheidegg vor, in welchem der Transformator, die Reparaturwerkstätte, die Lokomotivremise, ein Magazin und Wohnungen für die Betriebsbeamten Platz finden sollen. Die Finanzierung des Unternehmens soll den bezüglichen Mitteilungen des Herrn *Guyer-Zeller* zufolge demnächst stattfinden. Bekanntlich läuft der Termin für den internationalen Wettbewerb am 1. August ab. Behufs Verteilung dieser Arbeiten unter die einzelnen Subkommissionen wird sich die Gesamtkommission im Monat August wieder versammeln.

Elektrische Bahn Budapest-Fiume. In einer Reihe ausländischer Fachblätter wird neuerdings über das Projekt einer elektrischen Vollbahn Budapest-Fiume berichtet, für deren Anlage die «Compagnie de l'Industrie Electrique» in Genf von der ungarischen Regierung die Konzession erhalten habe. Auch soll von der genannten Unternehmung bereits eine grössere Kaution zu diesem Zweck hinterlegt worden sein. Wie wir von authentischer Seite erfahren, steht die Genfer Elektricitäts-Gesellschaft mit diesem Bahnprojekt in gar keinem Zusammenhang und es ist demnach die erwähnte Nachricht in ihrem ganzen Umfang auf eine Mystifikation zurückzuführen.

Umbau des Bahnhofes Zürich. Herr Architekt *Chiodera* in Zürich schreibt uns, dass er *schon vor etwa acht Jahren* im Begriffe stand, ein Bahnhofprojekt auszuarbeiten, das in seinen Grundzügen dem Ernst'schen Projekt sehr ähnlich war. Damals wäre die Ausführung viel leichter gewesen als heute, denn weder der Oerlikoner Viadukt noch die Einführung der rechtsufrigen Linie waren gebaut.

Konkurrenzen.

Zwei evangelische Kirchen für den Vorort Gross-Lichterfelde bei Berlin. (Bd. XXVII S. 47). Unter den rechtzeitig eingegangenen 67 Entwürfen wurden folgende Preise verteilt. a. *Kirche auf der Dorfaue:* I. Preis (2000 M.) Arch. Fritz Gottlob in Berlin; II. Preis (1500 M.) Arch. Heinrich Arnolt in Metz; III. Preis (1000 M.) Arch. Fritz und Wilhelm Hennings in Charlottenburg. b. *Kirche auf dem Wilhelmsplatz:* I. Preis (1200 M.) Reg. Bmstr. Ernst Goldbach in Berlin; II. Preis (800 M.) Arch. Alfred Heubach und Theo Schlieben in Hannover; III. Preis (500 M.) Reg. Bmstr. Carl Wilde in Kolonie Grunewald bei Berlin.

Bürgerspitalgebäude in Laibach (Bd. XXVII S. 54). Eingegangen sind neun Entwürfe. Da sich nach der Begutachtung des Preisgerichts keiner der Entwürfe zur Ausführung eignet, wurden die ausgeschriebenen Preise von 2000 und 1200 Kr. in je zwei gleiche Preise zerlegt und diese folgendermassen verteilt: Je 1000 Kr. an Arch. *Jos. Schrantz*, Bmstr. in Prag und an Arch. *Wilh. Jelinek* in Wien. Je 600 Kr. an Arch. *A. Heinzel* jun. in Agram und an Prof. *Leopold Theyer* in Graz.

Pariser Weltausstellung. *Zwei Palais auf den Elysäischen Feldern.* (Bd. XXVII S. 125.) Am 4. Juli ist der Termin für diesen Wettbewerb abgelaufen. Von 261 eingeschriebenen Bewerbern sind 59 Entwürfe eingegangen.

Litteratur.

Zeitschrift für Architektur und Ingenieurwesen. Verlag: Gebr. *Jänecke* in Hannover. — Unter obigem Titel ist mit Beginn des Monats Juli das neugeschaffene, gemeinsame Organ des Sächsischen Ingenieur- und Architekten-Vereins und des Architekten- und Ingenieur-Vereins zu Hannover erschienen, welches sich als eine Verschmelzung der bisherigen Zeitschriften beider Vereine, der Hannover'schen Zeitschrift und des Civilingenieur darstellt. Aus dem von Prof. *Barkhausen* entwickelten Programm des neuen Unternehmens geht hervor, dass die Herausgabe der Zeitschrift mit den auf die Begründung einer «Verbandszeitschrift» hinzielenden, bisher resultatlos gebliebenen Bestrebungen im Schosse des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine zusammenhängt und sich mit der Zeit wahrscheinlich zu einer solchen auswachsen dürfte. Die gemeinsame Zeitschrift umfasst zwei Publikationen, eine in acht Jahresheften erscheinende Ausgabe und eine Wochenschrift. Aufgabe der Wochenschrift ist neben der Veröffentlichung der Vereins- und Verbandsmitteilungen, der in den Vereinen gehaltenen Vorträge und wichtiger amtlicher Nachrichten, die Erörterung fachlicher Tagesfragen in kleineren Aufsätzen und solcher technischer Gegenstände, die eine schnelle Besprechung erfordern; umfangreichere wissenschaftliche Abhandlungen und mit Zeichnungen auszustattende Darstellungen von Bauten werden in der Jahresausgabe Platz finden. Die Redaktion der Jahreshefte liegt in den Händen von Prof. *A. Frühling* in Dresden für die bauwissenschaftlichen Mitteilungen, und von Geh. Reg.-Rat *W. Keck* in Hannover für die Auszüge aus technischen Zeitschriften und die Beurteilung technischer Werke; die Wochenausgabe bearbeitet Architekt *Chr. Nussbaum*, Docent a. d. technischen Hochschule in Hannover.

Relief-Pläne der Gotthardbahn von Prof. *F. Becker*. Von diesen Plänen sind nun auch die in Lichtdruck ausgeführten Nachbildungen der beiden Tessiner Entwickelungen (Dazio grande und Giornico) erschienen. Masstab 1 : 5000. Blattgrösse 30/50 *cm*. Preis beim Verfasser bezogen Fr. 1.50 per Blatt.

Nekrologie.

† **Dr. Arnold Meyer.** Am 7. d. M. starb in Zürich, im Alter von 52 Jahren, Dr. *Arnold Meyer*, Professor der Mathematik an der hiesigen