

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **3/4 (1884)**

Heft 2

PDF erstellt am: **12.07.2024**

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.

Europa.

	1825	1830	1835	1840	1845	1850	1855	1860	1865	1870	1875
England	40	91	253	1348	4080	10653	13322	16787	21382	23507	27190
Frankreich	—	30	141	426	875	8000	5526	9444	13590	17762	19913
Belgien	—	—	19	333	576	854	1332	1706	2249	2996	3619
Deutschland	—	—	6	468	2127	5855	7824	11087	13899	18664	27951
Oesterreich	—	—	13	143	898	1290	1443	2876	3582	5992	10234
Russland	—	—	—	27	143	500	1044	1590	3926	11240	19427
Italien	—	—	—	—	127	425	909	2000	4034	6173	7702
Holland	—	—	—	17	156	179	314	388	862	1316	1709
Dänemark	—	—	—	—	31	31	31	111	418	764	1270
Ungarn	—	—	—	—	34	219	550	1599	2114	3461	6384
Schweiz	—	—	—	—	2	25	210	1053	1322	1420	1907
Spanien	—	—	—	—	—	27	444	1649	4759	5293	6143
Portugal	—	—	—	—	—	—	35	68	700	719	1034
Schweden	—	—	—	—	—	—	41	530	1302	1733	3987
Norwegen	—	—	—	—	—	—	68	68	278	368	523
Türkei	—	—	—	—	—	—	—	66	66	634	1604
Rumänien	—	—	—	—	—	—	—	—	37	496	1205
Griechenland	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	10
Luxemburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	272	272
Total	40	121	432	2762	9049	23058	33093	51022	74520	102760	142084

Amerika.

	1830	1835	1840	1845	1850	1855	1860	1865	1870	1875
Verein. Staaten	66	1767	4534	7455	14515	29563	49292	56452	85113	120124
Canada	—	—	—	—	61	1960	3496	3590	4311	7882
Mexiko	—	—	—	—	11	16	32	142	281	608
Cuba	—	—	211	399	399	603	637	637	655	698
Jamaika	—	—	19	19	19	26	26	26	44	55
Panama	—	—	—	—	—	79	79	79	79	79
Honduras	—	—	—	—	—	—	—	—	90	106
Costa Rica	—	—	—	—	—	—	—	—	—	47
Porto Rico	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33
Barbados	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10
Brasilien	—	—	—	—	—	18	127	451	787	1427
Peru	—	—	—	—	—	76	88	265	732	1564
Chile	—	—	—	—	—	89	195	439	732	1012
Argentinien	—	—	—	—	—	—	—	299	1035	2047
Paraguay	—	—	—	—	—	—	—	76	76	76
Guyana	—	—	—	—	—	—	—	34	95	109
Uruguay	—	—	—	—	—	—	—	—	98	317
Columbia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31
Venezuela	—	—	—	—	—	—	—	—	13	63
Bolivia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	61
Total	66	1767	4764	7873	15005	32430	53972	62490	94172	136387

Asien, Afrika und Australien.

	1855	1860	1865	1870	1875
Asien:					
Britisch Indien	251	1353	5419	7788	10605
Asiatische Türkei	—	43	148	235	415
Ceylon	—	—	58	58	179
Philippinen	—	—	—	101	449
Java	—	—	—	109	288
China	—	—	—	—	8
Japan	—	—	—	—	66
Total	251	1396	5625	8291	12010
Afrika:					
Egypten	146	442	574	1055	1630
Cap	—	3	105	105	143
Algier	—	—	51	516	536
Mauritius	—	—	106	106	106
Tunis	—	—	—	—	60
Total	146	445	836	1782	2475
Australien:					
Victoria	10	151	227	534	1084
Neu Süd-Wales	24	24	364	552	739
Süd-Australien	21	90	90	323	441
Queensland	—	98	164	356	592
Neu-Seeland	—	—	2	45	414
Tasmanien	—	—	—	72	72
Tahiti	—	—	—	—	34
West-Australien	—	—	—	—	61
Total	55	363	847	1882	3437

Stellen wir die oben erhaltenen Zahlenwerthe für die einzelnen Erdtheile zusammen, so ergibt sich hieraus:

Die Entwicklung des gesammten Eisenbahnnetzes der Erde.

	1825	1830	1835	1840	1845	1850	1855	1860	1865	1870	1875
Europa	40	121	432	2762	9049	23058	33093	51022	74520	102760	142084
Amerika	—	66	1767	4764	7873	15005	32430	53972	62490	94172	136387
Asien	—	—	—	—	—	251	1396	5625	8291	12010	
Afrika	—	—	—	—	—	146	445	836	1782	2475	
Australien	—	—	—	—	—	55	363	847	1882	3437	
Total	40	187	2199	7526	16922	38063	65975	107198	144318	208887	296393

Zu bedauern ist, dass das letzte Quinquennium (Anfang 1876 bis Schluss 1880) nicht mehr in Betracht gezogen werden konnte; doch da es hier mehr auf eine Darstellung des Entwicklungsprocesses ankommt, den das Eisenbahnwesen seit seinem Ursprung durchgemacht hat, so haben schliesslich die allerneuesten Daten nicht einen so entscheidenden Werth.

Interessant ist die aus obiger Tabelle ersichtliche Thatsache, dass Amerika, obschon es mit der Einführung der Eisenbahnen später begann, als Europa, dieses letztere in den dreissiger Jahren gewaltig überflügelt hatte; von 1840 aber verblieb, mit einziger Ausnahme des Jahres 1860, die grössere Ausdehnung unserem Erdtheile.

Obige Zahlen zeigen ferner, dass das Eisenbahnwesen in den drei übrigen Erdtheilen (sowie auch in Süd-Amerika) noch in der Periode der Kindheit liegt, ungefähr so, wie bei uns in den vierziger Jahren. Es darf daher angenommen werden, dass die nächsten vier bis fünf Jahrzehnte dort noch einen grossartigen Aufschwung im Eisenbahnbau sehen werden und dass den Eisenbahn-Ingenieuren, welche bei uns nur mit den grössten Schwierigkeiten Anstellung finden, in fernen Erdtheilen noch ein gewaltiges Feld der Thätigkeit offen steht.

Zum Schluss müssen wir noch bemerken, dass unser Gesamtergebniss nicht überall *genau* mit den von Herrn Streng gegebenen Zahlen zusammenfällt; doch sind die Differenzen meist unerhebliche. Wo der Fehler liegt, konnten wir nicht ergründen. In jedem Fall ist die von Herrn Streng für 1860 gegebene Gesamtzahl von 117 242 unrichtig.

Miscellanea.

Chemin de fer du Pirée à Larissa (Grèce). On sait que le gouvernement hellénique s'est adressé au gouvernement français, afin d'avoir pendant quelques années des ingénieurs des ponts et chaussées pour l'organisation de son service des travaux publics et en particulier pour la création de ses chemins de fer. M. l'ingénieur en chef Rondel et M. l'ingénieur Gotteland ont accepté la mission, et c'est sous la direction de M. Rondel que M. Gotteland, agissant comme ingénieur en chef, vient de terminer le projet du chemin de fer du Pirée à Larissa, lequel, dans son prolongement, ira rejoindre la ligne ferrée aboutissant au port de Salonique. Dès l'achèvement de ces lignes Athènes se trouvera reliée par chemin de fer à tout le reste de l'Europe. Aussi n'a-t-on pas hésité, malgré les difficultés que présente en certains points du tracé, le terrain, à adopter pour ce chemin de fer la voie normale. Espérant que, malgré le peu de ressources que présente encore aujourd'hui le pays traversé, le chemin de fer, grâce au mouvement de transit, arrivera en peu d'années à avoir environ 500 000 tonnes à transporter par an et par *km*, la mission française s'est imposé des conditions de tracé favorable à une grande exploitation; ainsi l'on n'a pas dépassé des inclinaisons de 20 *mm* par *m*, et les courbes les plus raides ont 300 *m* de rayon. La largeur de la plate-forme est fixée à 5,72 *m* et l'épaisseur de la couche de ballast à 0,45 *m*. La longueur totale de la ligne du Pirée à Larissa est prévue à 345 *km*, mais une variante pourrait la réduire à environ 342 *km*. Les chiffres ci-après donnent une idée des conditions dans lesquelles se trouve le tracé projeté:

20,3	p. 100 de la longueur se trouvent en palier.
30,7	— — — — — présentent des déclivités inférieurs à 12 <i>mm</i> par <i>m</i> .
42,0	— — — — — présentent des déclivités de 12 à 18 <i>mm</i> par <i>m</i> .
7,0	— — — — — présentent des déclivités de 18 à 20 <i>mm</i> par <i>m</i> .

Quant aux directions que suit le tracé, il y a:

66,2	p. 100 de la longueur totale en alignements droits.
10,8	— — — — — en courbes de plus de 500 <i>m</i> de rayon.
9,3	— — — — — en courbes ayant des rayons de 500 à 400 <i>m</i> .
13,7	— — — — — en courbes ayant des rayons de 400 à 300 <i>m</i> .

Hôtels particuliers récemment construits à Paris.



Hôtel de M. le Comte de Potocki, Avenue de Friedland. — Vue de l'Escalier.

Architecte: M. J. REBOUL.

Seite / page

10(3)

leer / vide /
blank

Les dépenses pour l'établissement du chemin de fer sont évaluées comme suit:

Infrastructure	39,77 millions de francs.
Superstructure	14,56 —
Matériel roulant	6,91 —
Frais généraux	8,76 —
Ensemble	70 millions de francs.

Soit en moyenne par *km*, environ 203 000 francs. Les travaux d'art à exécuter sont considérables; il y aura 19 tunnels, et dans le nombre il y en a un de 3180 *m*, un de 2150 *m*, deux de plus de 1000 *m* et deux de plus de 700 *m* de longueur. Le gouvernement hellénique a l'intention de concéder ce chemin de fer, en garantissant un minimum de revenu net par an et par *km*.

Verband deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine. Wir haben bereits früher (Bd. III, No. 17) mitgeteilt, dass die diesjährige Generalversammlung des Verbandes in den Tagen vom 24.—29. August in Stuttgart stattfinden wird und können dieser Mittheilung beifügen, dass der Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein in einem an das Central-Comité gerichteten höchst verbindlichen Schreiben zur Theilnahme an den bezüglichen Verhandlungen und Excursionen eingeladen worden ist. Neben der Erledigung der Vereinsgeschäfte werden folgende Vorträge stattfinden:

Die neuesten Forschungen auf dem Gebiete der classischen Baukunst (von Architect Adolf Böttcher-Berlin); das Bauwesen in den Vereinigten Staaten von Nordamerika (von Regierungs- und Baurath Lange, Ingenieur-Attaché bei der deutschen Gesandtschaft in Washington); die deutsche Renaissance als nationaler Stil und die Grenzen ihrer Anwendung (von Architect Hubert Stier-Hannover); die Dimensionierung der Eisenconstructions nach den neuesten Anschauungen (von Professor Dr. Winkler-Berlin); die Prüfung und Verbesserung der Luft in Wohn- und Versammlungsräumen in Bezug auf Temperatur, relative Feuchtigkeit und Reinheit (von Professor Wolpert-Kaiserslautern); die Frage der Restauration der deutschen Baudenkmäler (von Architect Ad. Redtenbacher aus Karlsruhe); die Entwicklung und Ausbildung des Meliorationswesens in technischer und administrativer Hinsicht (von Baurath Rheinhard-Stuttgart); die electricische Kraftübertragung (von Prof. Dietrich-Stuttgart).

Im Fernern umfasst das Programm laut einer Mittheilung des „C. d. B.“ die Ausstellung von technischen Entwürfen interessanter Hoch- und Bahningenieurbauten Deutschlands, den Besuch der Ulmer Münsterbauten, sowie älterer geschichtlicher Bauwerke Württembergs (Maulbronn, Blaubeuren, Bebenhausen u. s. w.). Für die Ausstellung sind bereits werthvolle Anmeldungen eingetroffen. Für den Ausflug nach Ulm hat das württembergische Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, Sonderzüge (als Freifahrten) in entgegenkommender Weise zur Verfügung gestellt. — In dem Vergnügungsprogramm ist für Montag der Besuch der königlichen Schlösser Wilhelma, Rosenstein und Villa Berg, sowie des Stadgartens, für Dienstag Ausflug auf die Hasenbergstation und Silberburg, für Mittwoch Ausflug nach Maulbronn oder in die nähere Umgebung Stuttgarts (Hochbehälter der städtischen Wasserleitung, Zahnradbahn Degerloch) und abends musikalische Unterhaltung in der Liederhalle vorgesehen. Die Empfangsfeier findet den 24. abends 8 Uhr in der Liederhalle, die Eröffnungssitzung den 25. morgens 9 Uhr im grossen Saal des Königsbaues, die weitere Verhandlung im Polytechnikum, das Festessen am 26. in der Liederhalle statt. Allgemeines Interesse endlich beansprucht ein technischer Führer Stuttgarts und Umgebung, ausgestattet mit Grundrissen namhafter Bauten u. s. w., der zum Gebrauch für die Fremden demnächst erscheinen wird.

Alhambra-Theater in London. Bei dem Wiederaufbau des im vorigen Jahre zerstörten Alhambra-Theaters sind, wie das „Wochenblatt für Architecten und Ingenieure“ mittheilt, die ausgedehntesten Vorkehrungen gegen Feuersgefahr getroffen worden. Das Auditorium anlangend, so befindet sich nichts brennbares darin, ausser den Polstern und Rücklehnen der Sitze. Die verschiedenen Gallerien sind aus Beton und Eisen gebildet, aus letzterem auch die Thüren. Die Details für das Eisenwerk, entworfen von Professor Konnelly, bieten vieles Interessante und Eigenartige. Das Dach ist ein Kegeldach aus Schmiedeeisen (ähnlich der Rotunde der Wiener Weltausstellung) mit Beton bedeckt. Für das Theater ist ein ausgedehnter Feuerlöschdienst vorgesehen. Vier Hauptleitungen von 11,5 *cm* Durchmesser, welche an die 90 Hydranten angeschlossen sind, führen vom obersten nach dem untersten Raume des Gebäudes. Jeder beliebige Theil desselben kann mittelst des Schlauches erreicht werden. Dieses Rohrsystem ist mit der Hauptleitung der Wassergesellschaft verbunden und kann noch durch eine Anzahl eiserner Bassins, die im obersten Raume aufgestellt sind, unterstützt werden. Von letzteren,

die stets gefüllt gehalten sind, kann Wasser nur durch die Hydranten entnommen werden, welche mit Siegel versehen sind. Letztere dürfen nur in Gegenwart des Stellvertreters der Wassergesellschaft erbrochen werden. Der Feuerlöschdienst und der gewöhnliche Wasserdienst im Theater sind vollständig getrennt gehalten. Das ganze Gebäude zeigt in all seinen Theilen grosse Solidität und sind die Ausgänge ungewöhnlich weit bemessen. In gleicher Weise, wie für den Zuschauerraum, sind auch für den Bühnenraum weitgehende Vorsichtsmassregeln angeordnet worden. Das für die Scenerie erforderliche leichte Holzwerk, das durch Eisen kaum zu ersetzen geht, ist mit Asbestfarbe, die es wenigstens einigermassen unentzündlich macht, angestrichen. Zwei der verticalen Leitungen von 11,5 *cm* sind hinter der Bühne angeordnet und stehen zwei Feuerwehrleute beständig auf Posten. Ausserdem ist das Bühnenarbeiterpersonal bedeutend verstärkt worden, eine Massregel, die insofern von Einfluss auf die Sicherheit gegen Feuersgefahr ist, als während der Vorstellung kein Theil der Maschinen etc. innerhalb des Bühnenraumes ohne genügende Aufsicht ist.

Serbische Eisenbahnen. Herr *Milasinovic*, Ingenieur der k. serbischen Staatseisenbahn zu Nisch (Serbien), hat die Güte, uns bezüglich der in No. 25, Bd. III veröffentlichten, wie wir angegeben haben der „Zeitschrift des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“ entnommenen Notiz zu schreiben: „Es ist nicht richtig, dass die Linie Belgrad-Nisch-Pirot im Laufe des Monats August dem Verkehr übergeben wird. Dies wird nur mit der Theilstrecke Belgrad-Nisch (243 *km*) und zwar erst Ende September der Fall sein können. Die Linie Nisch-Pirot ist noch gar nicht in Angriff genommen worden, und dürfte vor nächstem Frühjahr kaum zum Bau kommen. Ausserdem ist zu bemerken, dass als Hauptlinie der serbischen Bahnen die Linie Belgrad-Nisch-Wranja zu betrachten ist, da derselben für den internationalen Verkehr eine ungleich grössere Bedeutung zukommt, als der Linie Nisch-Pirot-Sofia-Constantinopel. Was den Ausbau der türkischen und bulgarischen Anschlussbahnen betrifft, so kann darüber bis zur Stunde nichts Bestimmtes gesagt werden. Der Ausbau derselben ist zwar durch internationale Verträge gesichert; ob aber auch die hierfür fixirten Termine eingehalten werden können, ist eine schwer zu beantwortende Frage und sie hängt stark von den politischen Wechselfällen ab, wie dies die jüngsten Vorfälle an der serbisch-bulgarischen Grenze dargethan haben, welche entschieden ungünstig auf den Bau der Linie Nisch-Pirot influiren werden.“

Telephonwesen in Frankreich. Der Minister des Post- und Telegraphenwesens hat einen Gesetzesentwurf ausgearbeitet, welcher die Telephon-Concessionen in einheitlicher Weise reguliren soll. Im Jahre 1879 wurde in Frankreich die erste Telephon-Concession durch einen Ministerialerlass ertheilt, dann folgten Concessionen für eine Reihe von Städten wie Paris, Lyon, Bordeaux, Marseille, Nantes, Lille, Havre etc. Gleichzeitig errichtete der Staat Telephonverbindungen in Rheims, Roubaix, Tourcoing, St. Quentin und Troyes. Die im Jahre 1879 ertheilten Concessionen verfallen nunmehr am 8. Sept. d. J. und es wird unter Wahrung aller Rechte des Staates die Verlängerung derselben auf weitere fünf Jahre beantragt. Im Fernern will der Staat seine Versuche hinsichtlich der telephonischen Verbindung einzelner Städte unter sich weiter führen, sowie auch öffentliche Sprechstationen dem Publicum zugänglich machen. Von den Concessionen bezieht der Staat eine Gebühr von 10% des Nettoertrages. Diese Gebühr erstieg sich im Jahre 1879 auf 2424 Fr., 1880 auf 15 616 Fr., 1881 auf 59 290 Fr., 1882 auf 142 637 Fr. und 1883 auf 217 145 Fr. Der voraussichtliche Ertrag des laufenden Jahres wird auf 280 000 Fr. beziffert.

Eine neue Mahl- und Schrotmühle hat sich die Firma Wilhelm Hartmann & Cie. in Fulda, Hessen, patentiren lassen. Das Wesen der betreffenden Erfindung besteht in einer eigenthümlichen Nachahmung der Mühlsteine. Diamantharte, mit Zähnen versehene Stahlstreifen werden abwechselnd mit etwas niederen eisernen Zwischenlagen zusammengesetzt und bilden so eine Mahlscheibe, die in nichts als im Material von einem Mühlstein abweicht. Durch die ausserordentlich hohe Schneidefähigkeit dieser vorstpringenden Stahlzähnen, welche von beliebiger Feinheit hergestellt werden können, ist bei gleicher Leistung eine bedeutende Reduction des Durchmessers der Mahlscheiben gestattet, wodurch deren Gewicht ausserordentlich reducirt wird. Eine solche Mahlscheibe wiegt nämlich bloss ungefähr 25 *km*, während ein Mühlstein etwa eine Tonne schwer ist. Die Haltbarkeit dieser Mahlscheiben soll grösser sein als die der Steine und der Preis derselben soll nur den zehnten Theil desjenigen der Mühlsteine betragen. Das Schärfen dieser Mahlscheiben fällt gänzlich weg, indem die erwähnten Stahlstreifen durch neue ersetzt werden können, was jedoch erst nach sehr langem Gebrauch nothwendig wird. Das Einsetzen solcher neuer Streifen ist äusserst einfach und

billig. Die Mühlen werden auch für Handbetrieb eingerichtet und es soll ein kräftiger Mann pro Stunde 40—60 km mittelfeines Roggenmehl vermahlen können.

Electriche Beleuchtung in München. Der Magistrat von München ist mit der Firma Schuckert in Nürnberg in Unterhandlung getreten, wegen versuchsweiser Beleuchtung mehrerer Strassen und Plätze der inneren Stadt mit electricchen Bogenlampen, nachdem die genannte Firma ein diesbezügliches Anerbieten gemacht hatte. Beleuchtet sollen werden der Marienplatz, die Neuhauser-, Kaufinger-, Wein- Theatiner-Strasse durch im Ganzen 16 Bogenlampen, für deren Betrieb im städtischen Brunnenhause in der Blumenstrasse eine Turbinen-Anlage hergestellt wird. Zwei Lampen und zwar am Marienplatz sollen auf hohen Candelabern, die übrigen an quer über die Strassen gespannten Ketten angebracht, die Cabel werden oberirdisch geführt werden. Die Gesamtlänge der zu beleuchtenden Strassen beträgt 1 240 m. Die Firma wird, wie die „Deutsche Bauzeitung“ mittheilt, die gesammte Installation der Stadt für 6 Monate unentgeltlich zur Benutzung überlassen und beansprucht für die Deckung der Betriebskosten nur den Betrag, welcher für die durch die electriche Beleuchtung entbehrlich werdende Gasbeleuchtung zu entrichten wäre.

Schwarzwasser-Brücke. Von dem rechtmässigen Nachfolger der Brückenbaufirma G. Ott & Cie. in Bern erhalten wir soeben nachfolgende Zuschrift mit der Bitte um Veröffentlichung derselben:

Bern, den 7. Juli 1884.

An die Redaction der Schweiz. Bauzeitung in Zürich.

Mit grossem Bedauern muss ich Ihnen mittheilen, dass die Herren Röhliberger & Simons, gegenwärtig in Mailand, uns in der Publication der Zeichnungen der Schwarzwasserbrücke zuvorgekommen sind; ich erhielt kürzlich beiliegende Brochüre zugesandt. In wiefern diese Herren berechtigt waren über Zeichnungen von Brückenbauten der Firma G. Ott & Cie. zu verfügen, ohne zuerst meine Einwilligung einzuholen, wird eine nähere Untersuchung zeigen. Einstweilen überlasse ich es den Lesern Ihrer Zeitung, sich über die Handlungsweise der Betreffenden ein Urtheil zu bilden.

Hochachtungsvoll zeichnet

M. Probst, Ing.

Wir fügen diesen Zeilen bei, dass uns die Zeichnungen für die Schwarzwasserbrücke sowohl, als für die Kirchenfeldbrücke schon längst zum Zwecke der Veröffentlichung übergeben worden sind und dass die Verzögerung bloss daher rührt, weil der hiezugehörende uns von competentester Seite zugesagte Text bis anhin nicht erhältlich war.

Internationale Ausstellung in New-Orleans. Das Hauptgebäude für diese Ausstellung, über welche wir schon früher berichtet haben, wird ganz ausserordentliche Dimensionen erhalten. Dasselbe wird 420 m lang und 280 m breit, es überdeckt somit einen Raum von 117 600 m², d. h. mehr als die Ausstellung in Philadelphia. Die mittlere Höhe des Gebäudes beträgt 18 m; es erhält einen 35 m hohen Thurm, dessen Zinne vermittelt Elevatoren erreicht werden kann. In der Mitte des Gebäudes befindet sich eine Concerthalle, die für 11 000 Zuhörer und 600 Musikanten ausreichen soll. Beleuchtet wird das Innere des Gebäudes vermittelt 15 000 Incandescenz- und 700 Bogenlampen, von welcher letzteren fünf eine Leuchtkraft von 36 000 Kerzen halten sollen. Die Kraft zur Bewegung sämmtlicher Maschinen und zur Beleuchtung wird mindestens 3000 Pferdestärken betragen. Die Gesamtkosten des Gebäudes sind auf zwei Millionen Franken veranschlagt.

Sculpturhalle in Basel. Zur Aufnahme der gegenwärtig im Museum untergebrachten Gypsabgüsse antiker Kunstwerke wird der Bau einer besondern Sculpturhalle neben der Kunsthalle am Steinenberg angeregt. Die Skizzen sind bereits vollendet, so dass der Bau nächstes Frühjahr begonnen und innert Jahresfrist fertig gestellt werden kann. Die Baukosten sind auf 80 000 Fr. veranschlagt, wovon der Basler Kunstverein die Hälfte übernehmen will, vorausgesetzt dass der Staat, die historisch-antiquarische Gesellschaft und das Museum für die andere Hälfte eintreten.

Wiener Stadtbahn. Es kann als feststehend angesehen werden, dass das Project der Wiener Gürtelbahn durch Herrn Fogerty und das von ihm vertretene Consortium nicht zur Ausführung gebracht wird, dagegen beabsichtigt die österreichische Länderbank den Ankauf des Projectes und der Concession von Fogerty zum Preis von 312 500 Franken nebst einer Abfindungssumme.

Necrologie.

† **Oberbaudirector Streichhan.** In Weimar ist am 19. Juni Oberbaudirector Streichhan, welcher 34 Jahre lang das Bauwesen seines

Heimatlandes geleitet und sich durch zahlreiche Staatsbauten ein dauerndes Andenken gesichert hat, seinen längeren Leiden erlegen.

† **Maurice Ouradou.** Am 27. Juni ist in Paris im Alter von 61 Jahren der Architect Maurice Ouradou gestorben. Derselbe war ein Schüler von Viollet-le-Duc, in dessen Namen er eine Reihe grösserer Arbeiten, wie z. B. die Restauration der Notre-Dame-Kathedrale zu Paris leitete. Der Verstorbene hat sich auch als Architectur-Schriftsteller einen Namen gemacht.

Concurrenzen.

Grauholz-Denkmal. Dem „Bund“ ist soeben der Bericht der in unserm Band III, Seite 120 genannten Preisrichter für diese Concurrenz eingesandt worden. Wir entnehmen demselben was folgt: Im Ganzen wurden 29 Projecte eingesendet, wovon jedoch 20 als ungenügend eliminirt werden mussten. Unter denselben befanden sich ferner zwei Projecte, die als Plagiate bezeichnet werden müssen, nämlich Motto „Zur Belebung der historischen Wissenschaft und des vaterländischen Gefühls“, welches die genaue Nachbildung eines Monumentes in Biberach; ferner Project „Semper“, welches bereits in einem der letzten Jahrgänge einer bekannten Zeitschrift zu finden ist. Nachdem sich die Jury über folgende allgemeine Punkte geeinigt: „Es seien in Hinsicht des gewählten Standortes, ferner in Anbetracht der nicht zu überschreitenden Kostensumme nur solche Projecte zur Prämiirung zu bezeichnen, in welchen der Composition möglichst einfache Linien und auf grössere Entfernung wirkende Massen zu Grunde gelegt seien“ — wurden von den restirenden neun Projecten noch die drei folgenden eliminirt: 1. „Patria“, als zu ärmlich in den Details und zu mager im Aufbau. 2. „Steiger“, bei welchem die Verbindung des Unterbaues mit dem Obelisk nicht richtig vermittelt schien. 3. „Den Helden im Grauholz“, als zu ungenügend in Behandlung der architectonischen Formen und unglückliche Anbringung der sculpturellen Zugaben.

Von den sechs restirenden Projecten wurde der erste Preis zuerkannt dem Projecte mit dem Motto „Unum optimum est augurium pro patria oppugnare“, als dem Projecte, welches mit geringen Modificationen (Vereinfachung der Trophäe) den gestellten Forderungen sowohl hinsichtlich des Standortes als der ausgedrückten Idee am besten entsprechen dürfte. Der zweite Preis dem Project mit dem Motto „Dem alten Bern“, dessen einfache, würdige Form unter Voraussicht der Entwicklung des Unterbaues und proportioneller Abkürzung des Säulenstumpfes ebenfalls den Vorwurf eines zweckmässigen Denkmals bieten dürfte. Der dritte Preis dem Projecte mit dem Motto „Berna“, als im Allgemeinen den verlangten Anforderungen entsprechend. Dem Projecte „Dominus vobiscum“, dessen originelle Auffassung in hohem Masse gewürdigt wurde, konnte ein Preis nicht ertheilt werden, da dasselbe nur unter Weglassung der Geländerpartie mit Sitzbank in den finanziellen Rahmen zu bringen war, welche Zuthaten jedoch als ein integrierender Theil des Ganzen zu betrachten sind. Das Project Motto „Pro Aris et Focis“, dessen hübscher Aufbau grossen Anklang fand, konnte aus diesem Grunde auch nicht berücksichtigt werden, da die vorgeschriebene Kostensumme um ein Bedeutendes überschritten wird. Das Project „Eule“ wurde den übrigen nachgestellt, weil für den projectirten Standort dessen Höhe zu gering erschien, sowie hinsichtlich der ganz unmotivirten Treppenanlage und zu directer Verwendung von anderwärts bereits bekannten Motiven.

Im Beisein der Jury wurden die Couverts der prämiirten Projecte durch den Herrn Präsidenten des Centralcomites eröffnet und ergaben sich als Autoren: Des Projectes mit dem Motto „Unum optimum etc.“ Herr Architect Lambert, Firma Lambert und Stahl in Stuttgart, Silberburgstrasse 166 II; des Projectes mit dem Motto „Dem alten Bern“ Herr Architect Hirsbrunner in Bern; des Projectes mit dem Motto „Berna“ Herr Friedrich Schneider, Architect in Bern.

Redaction: A. WALDNER
32 Brändschenkestrasse (Selnau) Zürich.

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studirender
der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.
Stellenvermittlung.

Gesucht: Ein Ingenieur oder Förster (ca. 23 Jahre alt) mit Praxis in topographischen Aufnahmen nach Asien (Tabakplantage). (382)
Auskunft ertheilt

Der Secretär: H. Paur, Ingenieur,
Bahnhofstrasse - Münzplatz 4, Zürich.