

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 11/12 (1888)
Heft: 24

Wettbewerbe

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: 27.12.2024

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

Uznach und Ebnat-Rapperswyl sowie eine Variante zu erstgenannter Linie vor. Zum gemeinsamen Ausgangspunkt auf Toggenburger Seite ist somit die jetzige Endstation der Toggenburgerbahn Ebnat gewählt, da alle thalabwärts gelegenen Punkte sowohl bezüglich Höhe der Baukosten als aus betriebstechnischen Gründen weniger geeignet sind. Ebenso ist das erste Theilstück Ebnat-Ricken-Gebertingen von $km\ 0 - km\ 10$ resp. $km\ 12$ für sämtliche Projecte das gleiche. Das Tracé dieser Strecke zieht sich nach Ueberschreitung der Thur bei Kappel in nördlicher Richtung gegen das Rickenbachtobel hin und biegt bei $km\ 3$ nach Westen auf das Schönenberger Plateau ab. Von hier läuft die Linie in wesentlich gerader und südwestlich gerichteter Erstreckung, stets auf dem südlichen flachen Rande des Rickenbachtobels gelegen und parallel zu demselben bis zum Dorf Ricken bei $km\ 7$, wo mit $795\ m$ Meereshöhe der höchste Punkt der ganzen Strecke erreicht ist. Von Ricken bis Gebertingen verbleibt das Tracé in der Nähe der Landstrasse Ricken-St. Gallen-Kappel, entfernt sich bei Gebertingen nach Kreuzung derselben in nordwestlicher Richtung davon und erreicht die Strasse wieder bei $km\ 12$ mittelst einer Kehrcurve, von welcher $670\ m$ in einen Tunnel entfallen. Kurz hinter dieser Stelle trennt sich die Rapperswyl von der Uznacher-Linie. Letztere geht weiter nach Südosten, unterhalb dem Kloster Sion vorbei bis zur Station Gommiswald, die mit $595\ m$ ü. M. bei $km\ 14$ disponirt ist. Bis zur Station Uznach der V. S. B. sind von hier ab noch $181\ m$ Gefälle zu überwinden, welche bei der für dieses Project angenommenen Maximalsteigung von 30% eine bedeutende Entwicklung erfordern. Diese lässt sich, durch die Terraingestaltung begünstigt, mittelst dreier Kehrcurven ohne besondere Bauschwierigkeiten erzielen und man erreicht so durch drei parallel übereinander liegende Linien die Station Uznach bei $km\ 22,15$, wobei die Einmündung in vortheilhaftester Weise von oben her erfolgt. Die oben erwähnte Variante zu diesem Project, bei welcher der Kostenersparniss halber eine Maximalsteigung von 50% eingeführt ist, vermeidet den Tunnel bei Gebertingen und die zwei unteren Schleifen bei Uznach und die bauliche Länge derselben reducirt sich auf $18,35\ km$.

Das zweite Project Ebnat-Rapperswyl entfernt sich etwa einen Kilometer unterhalb Gebertingen vom ersten mittelst einer nach Westen abbiegenden Kehrcurve und erreicht nach Ueberschreitung mehrerer Tobel bei $km\ 17$ die Station St. Gallen-Kappel. Von hier ab geht dieses Tracé in westlicher und vorherrschend gerader Richtung stets oberhalb und ziemlich parallel der Landstrasse laufend bis zur Station Eschenbach bei $km\ 21$ und weiter an der Lehne hin. Bei $km\ 24$ wird die Strasse überschritten und bei $km\ 26$ unweit des Klosters Wurmsbach erfolgt die Einmündung in die V. S. B. Die bauliche Länge dieses Projects, welches mit 30% Maximalsteigung durchgeführt ist, beträgt mithin $26\ km$. Der Minimalradius ist für alle Projecte zu $250\ m$ festgesetzt. Die Baukosten der drei Projecte werden wie folgt angegeben:

Ebnat-Uznach	22,15 km lang	4 740 000 Fr.,	per km	214 000 Fr.
Variante hiezu	18,35 " "	3 610 000 " "	" "	197 000 "
Ebnat-Rapperswyl	26 " "	5 720 000 " "	" "	220 000 "

wobei freilich die Unterbauarbeiten nur schätzungsweise eingesetzt werden konnten. Ueber die Grösse des Verkehrs und die zu erwartende Rendite sind von Herrn Gysin eingehende Untersuchungen angestellt worden; dieselben ergeben, dass bei selbständigem Betrieb der Linien, wie übrigens vorauszusehen war, eine nennenswerthe Rendite kaum erzielt wird, dass aber immerhin mindestens die Betriebskosten gedeckt werden. Günstiger gestalten sich die Verhältnisse, wenn man die Bahnen als Verlängerung und Bestandtheil der Toggenburgerbahn auffasst, und es berechnet sich in diesem Falle eine etwa zweiprocentige Verzinsung des Anlagecapitals, während die Toggenburgerbahn allein bisher eine solche von $2,5\%$ erreichte. Bezüglich des Ausmündungspunktes im Linthgebiet endlich gibt der Berichterstatter wegen der centraleren Lage Uznach ganz entschieden den Vorzug und er glaubt, dass trotz der geringen finanziellen Ergebnisse seiner Untersuchungen eine baldige Ausführung dieser Verbindung nicht ausbleiben werde, da allgemeine wirtschaftliche Gründe, wie insbesondere die jetzigen ganz ungenügenden Verkehrsmittel zwischen den beiden Cantonstheilen und auch gewisse strategische Vortheile für dieselbe sprechen.

Zahnradbahn am Bolanpass, Indien. Am 30. März a. c. haben unter der Leitung des von der englisch-indischen Regierung mit der Montirung beauftragten Ingenieurs *Fritz A. Graf* aus Winterthur die officiellen Proben auf der gelegten Zahnradstrecke der Bahn über den Bolanpass stattgefunden, deren Resultate in nachfolgender Tabelle zusammengestellt sind.

Diese Zahnradstrecke hat eine Steigung von 40% und kleine

Curven von $180\ m$ Radius bei einer Spurweite von $1676\ mm$. Die Probefahrten wurden ausgeführt mit *Abt'schen* Zahnradlocomotiven combinirten Systems von 54 Tonnen maximalem Dienstgewicht und gewöhnlichen Adhäsionsmaschinen mit Schlepptender und 74 Tonnen Dienstgewicht.

Resultate vom 30. März 1888.

Locomotiven	Anzahl Wagen			Gewicht der Wagen Tonnen	Fahrtgeschwindigkeit in Kilometer
	Beladen	leer	Total		
1 Abtmaschine	8	2	10	158	12.9
id.	9	4	13	$186\frac{3}{4}$	nicht notirt
2 Abtmaschinen	9	4	13	$186\frac{3}{4}$	14.8
id.	9	4	13	$186\frac{3}{4}$	20.0
id.	9	13	22	269	9.6
id.	9	17	26	304	9.6
2 Adhäsionsmaschinen	9	4	13	$186\frac{3}{4}$	16.1
id.	10	6	16	$221\frac{1}{4}$	14.6
id.	11	8	19	$259\frac{1}{4}$	10.5
1 Abtmaschine	11	8	19	$259\frac{1}{4}$	6.4

Mit der Maximalbelastung von $259\frac{1}{4}$ Tonnen konnte eine Abtlocomotive auf der Maximalsteigung anhalten und anstandslos wieder anfahren, was bei dieser Belastung für die zwei Adhäsionsmaschinen zusammen nicht möglich war.

Verband deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine. Der Vorstand veröffentlicht sub dato 8. Juni ein vorläufiges Programm der vom 13. bis 16. August in Cöln stattfindenden VIII. Wanderversammlung des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine (vide S 36 d. Bl.). Vorträge haben zugesagt: Stadtbaumeister *Stübben* in Cöln über Cöln und seine Bauten; Arch. *Wielhase* in Cöln über die alte Bauhätigkeit der Rheinlande; Oberbaudirector *Franzsin* in Bremen über die Zollanschluss-Bauten daselbst und die Weser correction; Geh. Ob. Brth. *Grüttefen* in Berlin über die neueren Umgestaltungen der grösseren preussischen Bahnhöfe; Baurath *Pescheck* in Paris über den Eiffelturm und andere Bauten der Pariser Weltausstellung und Ob. Brth. *von Schmidt* in Wien über die Dome Oesterreich-Ungarns. In der am 11. August stattfindenden Abgeordneten-Versammlung gelangen u. A. folgende Fragen zur Berathung: Messung der Durchbiegung eiserner Brücken; Anschluss der Gebäude-Blitzableiter an die Gas- und Wasserleitungen; Wiedereinführung der Meisterprüfung im Baugewerbe; Erriichtung eines Semperdenkmals in Dresden.

Eine „Deutsche Allgemeine Ausstellung für Unfallverhütung“ soll von April bis Juli 1889 in Berlin im Landes-Ausstellungspalast stattfinden. Die Ausstellungsgegenstände werden bestehen in Maschinen, Apparaten, Vorkehrungen, Werkzeugen, Arbeitsstücken und Arbeitsmaterialien, in Modellen, Plänen, Zeichnungen, Photographien und Beschreibungen, in Vorschriften, Fabrikordnungen, Statuten und Druckwerken, welche sich auf Unfälle und die Unfallverhütung beziehen.

Seethalbahn. Herr Ingenieur *Küpfer*, der seit April d. J. an Stelle des zur Bauleitung der Schmalspurbahn Landquart-Davos übergetretenen Directors *Schucan* die Leitung des Betriebs der Seethalbahn mit Urlaub seitens der Gotthardbahn provisorisch übernommen hatte, theilt uns mit, dass er seine Functionen bei der Gotthardbahn wieder aufgenommen habe, da der mit der Seethalbahn vereinbarte Anstellungsvertrag von den Behörden in London nicht genehmigt worden sei.

An den III. Internationalen Binnenschiffahrtcongress in Frankfurt a. M., welcher im August d. J. abgehalten wird (S. 131), wurde vom schweizerischen Bundesrath Herr Oberbaudirector *v. Salis* abgeordnet.

Brünigbahn. Am 13. ds. fand bei schönem Wetter und unter zahlreicher Betheiligung die feierliche Eröffnung der Brünigbahn statt.

Technische Hochschule in Hannover. Im laufenden Studienjahre 1887/88 wird diese Anstalt von 218 Studirenden und 199 Hospitanten, zusammen von 417 Hörern besucht, 41 mehr als im Vorjahre. Hiervon sind: 78 Architekten, 92 Bauingenieure, 126 Maschineningenieure, 99 Chemiker und Electrotechniker und 22 gehören der Abtheilung für allgemeine Wissenschaften an.

Concurrenzen.

Bebauungsplan für Hannover. Zur Erlangung von Bebauungsplänen für den südlichen Theil der Stadt Hannover schreibt der Magi-

strat derselben eine öffentliche Concurrenz unter den *deutschen* Architecten und Ingenieuren aus. Termin: 1. October a. c. Preise: 1 zu 1500 M., 1 zu 1000 M. und 3 zu 500 Mark. Preisrichter sind die HH. Stadtbaumeister Stübgen in Cöln, Baurath Prof. Köhler, Stadtbaurath Bokelberg und Baurath Walbrecht, sämmtlich in Hannover und drei nicht fachmännische Mitglieder der Stadtverwaltung. Pläne und Programme sind gegen Einsendung von 20 Mark, welcher Betrag bei Einreichung eines Projectes zurückerstattet wird, von der ausschreibenden Behörde zu beziehen.

Knabenasyl in Krakau. Mit dem ersten Preis (2000 fl. ö. W.) ist das Project der HH. *Thaddäus Stryjenski* (Mitglied der G. e. P. 592) und *Ladislaus Ekielski*, Arch. in Krakau, ausgezeichnet worden. Den zweiten Preis (1000 fl.) erhielt Herr *Franz Skowron*, Ingenieur im Hochbaudepartement des Ministeriums des Innern, und den dritten (800 fl.) die Arbeit der HH. *Franz Ohmann* und *Joseph Pokutynski*, Arch. in Krakau. Ausserdem sind zwei weitere Projecte zum Ankauf empfohlen worden. Die mit dem ersten Preis gekrönte Arbeit wurde zur Ausführung bestimmt.

Ausstellungshalle in Dresden. (S. 23 d. Bl.) Den ersten Preis erhielt Arch. *Hauschild* in Dresden, den zweiten die HH. Civilingenieur *C. Scharowsky* in Berlin in Verbindung mit *E. Giese & P. Weidner*, Arch. in Dresden, und den dritten Arch. *Max Rose* in Dresden. Die eingelaufenen 14 (!) Entwürfe sind vom 10. bis 24. dies im Brühl'schen Palast, Augustusstrasse 3 daselbst öffentlich ausgestellt.

Evangelische Kirche in Cöln. (Nr. 2, Seite 18 d. Bd.) Preisvertheilung: 1 Preis (2500 M.) Arch. *Hartel* und *Neckelmann* in Leipzig. Zwei 2. Preise (je 1500 M.) Arch. *H. Wiethase* in Cöln und *F. Wendeler*, Stadtbaumeister in Wien. Es waren im Ganzen nur 9 Entwürfe eingegangen.

Berichtigung. Wir bitten unsere Leser, folgende Errata entschuldigen und verbessern zu wollen: In Nr. 22 S. 143, Spalte 2, Zeile 12 von Oben steht irriger Weise: „zu ähnlichen Schlüssen wie der Verfasser dieses Artikels“, es sollte vielmehr heissen „zu entgegengesetzten Schlüssen“, indem er sagt: „man zeichne nun den Schornstein auf, indem man ihn unten gerade so weit als oben nimmt, berechne, ob seine *Stabilität* genügend ist und vergrößere, wenn dies nicht der Fall sein sollte (unter Beibehaltung sämmtlicher Wandstärken) den *unteren* Durchmesser so lange, bis die Stabilität genügt“ und in Nr. 23, S. 146, Spalte 2, Zeile 32 von unten ist zu setzen „Wagen“ anstatt „Wagenende“.

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

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studirender

der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.

Werthe Kameraden!

Die 20. Generalversammlung unserer Gesellschaft wird Sonntags den 8. Juli in Zürich zur Behandlung folgender Tractanden zusammenreten:

1. Eröffnung. Protocoll. Jahresbericht.
2. Statutenänderung, Resultat der Abstimmung.
3. Wahl des Vorstandes, des Präsidenten und der Rechnungsrevisoren.
4. Rechnung pro 1887 und Budget pro 1889 und 1890.
5. Vertrag mit dem Redactor des Vereinsorgans.
6. Zeit und Ort der nächsten Generalversammlung.

7. Vortrag von Herrn Prof. Dr. Heim.
8. Verschiedenes.

Mit cameradschaftlichem Gruss und Handschlag

Zürich, den 1. Juni 1888

Namens des Vorstandes:

Der Präsident: **H. Bleuler.**

Der Secretär: **H. Paur.**

N.B. Es wird aufmerksam gemacht, dass die auswärtigen Mitglieder sich laut § 5 unserer Statuten an der Generalversammlung schriftlich durch Anträge betheiligen können, welche spätestens einige Tage vor der Generalversammlung dem Ausschusse einzusenden sind.

Zur Beachtung. Die Mitglieder, welche die Generalversammlung in Zürich zu besuchen gedenken, sind gebeten, die ihnen zugestellte Betheiligungs-Erklärung mit ihrer *Unterschrift versehen*, beförderlich einsenden zu wollen.

Programm

für die

20. Generalversammlung der Gesellschaft ehemaliger Studirender der eidg. polytechnischen Schule in Zürich.
am 7., 8. und 9. Juli 1888 in Zürich.

Samstag, den 7. Juli.

Abends 4 h. 30 Empfangs- und Quartier-Comite im Bahnhof bis zum letzten Zuge.

„ 8 h. Freie Vereinigung im Hotel National beim Bahnhof.

Die Festkarten können sowohl im Bahnhof, als von 8 h. an im Hotel National bezogen werden.

Sonntag, den 8. Juli.

Morgens 8 h. Besichtigung des neuen Chemie- und Physik-Gebäudes und der Sammlungen im Polytechnikum.

„ 9 h. Generalversammlung in der Aula des Polytechnikums.

„ 10¹/₂ h. Vortrag von Herrn Prof. Dr. Heim.

„ 12¹/₂ h. Bankett im Hotel Baur am See.

Abends 3 h. Rundfahrt auf dem See.

„ 5 h. Anhalten in Wädenswil. Comers, gegeben vom Vereine der Polytechniker. Rückfahrt.

„ 8 h. Venetianische Nacht. Freie Vereinigung in der Tonhalle.

Montag, den 9. Juli.

Morgens 7 h. Besuch der Maschinenfabrik Escher, Wyss & Cie., der städt. Filter- und Wasserwerksanlage.

„ 10 h. 10 Gemeinschaftliche Fahrt nach Oerlikon. Besuch der Maschinenfabrik daselbst. Frührschoppen.

Nachm. 1 h. Bei genügender Betheiligung Besuch in Winterthur: Schweiz. Locomotivfabrik etc.

Abends 5 h. 30 Rückfahrt. Abschiedsseidel im Hotel Central beim Bahnhof.

Namens des Festcomites:

Der Präsident: **Ls. Wethli.**

Der Secretär: **Md. Kinkel.**

Die Festkarte ist zu 8 Fr. angesetzt, inclusive Coupon zur Dampfschiff-fahrt. (Coupon zur Dampfschiffahrt allein: 3 Fr.)

Allfällige Aenderungen des Programmes oder Zusätze werden zur Zeit durch das Local-Präsidium mitgetheilt.

Stellenvermittlung.

Gesucht ein Ingenieur mit einiger Praxis für Vorstudien und Ausarbeitung eines Bahnprojectes. (555)

Auskunft ertheilt

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

Submissions-Anzeiger.

Termin	Stelle	Ort	Gegenstand
20. Juni	C. Bally	Schönenwerd	Neubau des Schulhauses in Schönenwerd.
21. „	Direction d. öffentl. Arbeiten	Zürich	Abtrittumbaute im Cantonsspital und Malerarbeiten in der landw. Schule im Strikhof.
22. „	Kirchenpflege	Ober-Winterthur	Grössere Thurmreparatur.
23. „	Baucommission	Bülach	Kirchenrenovation.
23. „	Gemeindebauamt	St. Gallen	Neubau der Reitbahn auf der Kreuzbleiche.
24. „	F. Steinhauer, Bez.-Ing.	Burgdorf	Strassencorrection Burgdorf-Heimiswyl. Veranschlagt zu 38390 Fr. und Strassenneubau Heimiswyl-Kaltacker. Veranschlagt zu 35650 Fr.
26. „	Präs. d. Wassercommission	St. Gallen	Herstellung eines Reservoirs mit 1200 m ³ Wasserinhalt.
28. „	Baucommission	Rüti, Ct. Zürich	Primar-Schulhaus-Bau.
30. „	Cantonsingenieur	St. Gallen	Correction der Staatsstrasse bei Krummenau, inclusive Lieferung und Montage des eisernen Oberbaues für eine Brücke. Veranschlagt zu 80000 Fr.
4. Juli	Baudepartement	Basel	Neubau von Dienstwohnungen der Irrenanstalt.