

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Band:** 17/18 (1891)  
**Heft:** 12

## **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:** 16.10.2024

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

modellirte Gruppe ist klar und deutlich im Aufbau und decorativ sehr wirksam, wenn auch die Anbringung der Figur auf dem Adler etwas fragwürdig erscheint. Die reizvolle freie Behandlung des Ganzen liesse sich indessen in der Ausführung nur in Metallguss durchführen. Der Ausführung in Savonièrestein ist zu wenig Rechnung getragen, es sind viele weit freitragende Theile da, welche den Einflüssen unseres Klimas kaum lange Stand halten würden.

Der gleiche Vorwurf lässt sich auch dem Entwurf No. 11 machen, welcher infolge seiner originellen Auffassung und geschickten Modellirung in Concurrenz mit No. 9 trat. Die Composition ist zwar weniger klar als bei No. 9, doch wird das Verworfene, was dem kleinen Modell in einzelnen Partien noch anhaftet, sich bei der Modellirung in grösserem Masstab leicht beseitigen lassen. Die Mittelfigur ist zu sehr zurückgebogen. Die Architektur, welche als Extrasockel unter der Gruppe angebracht ist, erscheint überflüssig.

Es kann keiner der drei in engerer Wahl gebliebenen Entwürfe, als in allen Theilen befriedigend, ohne Weiteres für die Ausführung empfohlen werden.

Die Jury beschloss:

Die ihr zur Prämiiung der zwei bis drei relativ besten Entwürfe zur Verfügung gestellten 1500 Fr. in zwei erste Preise von je 600 Fr. und einen zweiten Preis von 300 Fr. zu zerlegen und *die beiden ersten Preise den auf gleicher Linie stehenden Projecten No. 9 und No. 11, den zweiten Preis dem Project No. 3 zuzusprechen.*

Die Eröffnung der Namenscouverts seitens der anwesenden Mitglieder des Verwaltungsrathes ergab als Autoren der prämiirten Projecte:

No. 9. Motto: „Faust“ I. Preis (600 Fr.):

Herrn Ludwig Dürnbauer in Wien

No. 11. Motto: „Im Reiche der Musen“ I. Preis (600 Fr.):

Herrn Franz Vogl in Wien.

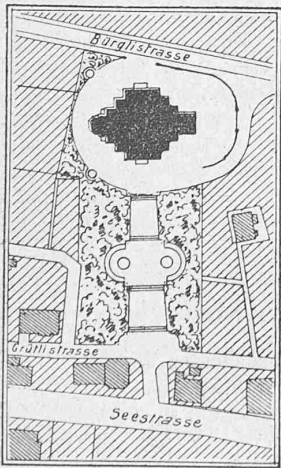
No. 3. Motto: „Den Bau zu ehren, wer will mir's wehren“, II. Preis: (300 Fr.) Herr Prof. König in Wien.

Zürich, im Febr. 1891. sig. F. Bluntschli. sig. A. Geiser.  
 „ A. Böcklin. „ G. Gull.  
 „ R. Dorer. „ H. Helmer.

## Wettbewerb für eine reformirte Kirche auf der Bürglerterrasse in Enge bei Zürich.

### II.

Der in unserer letzten Nummer veröffentlichten Tafel mit den beiden Façaden lassen wir heute Darstellungen des Lageplanes und der beiden Grundrisse (vide S. 74) des mit dem II. Preise ausgezeichneten Entwurfes unseres Collegen Arch. Martin folgen. Wie aus dem Lageplan ersehen werden kann, stellt Arch. Martin die Längsachse der Kirche parallel zur Seestrasse und dem See, so dass die rechts auf letzter Tafel dargestellte Façade dem See zugewendet ist. Es ist dies eine Anordnung, welche sich dem vorhandenen Platz besser anpasst und in Folge dessen auch noch von einer Reihe anderer Bewerber bevorzugt worden ist, abgesehen davon, dass bei dem vorliegenden Entwurfe auch noch andere Gründe für diese Stellung der Kirche sprechen.



## Miscellanea.

**Internationale Kunst-Ausstellung in Berlin.** Der Brief, den der Präsident der „Société centrale des architectes français“ Herr *Charles Garnier* an den Vorsitzenden der „Vereinigung Berliner Architekten“ Herrn *von der Hude* gerichtet hat und worin die Nichtbetheiligung der französischen Architekten begründet wird, lautet nach der deutschen Bauzeitung folgendermassen:

Monsieur et honoré confrère,

Vous avez dû recevoir la lettre que je vous ai adressée en réponse à votre communication et vous avez vu que notre Société devait se tenir dans une grande réserve: Mais depuis ce moment il s'est produit une sorte de crise qui va rendre bien difficile la participation des artistes à votre exposition. — Vous le savez, je n'ai pas à juger les motifs qui font agir les uns ou les autres, ni à me prononcer sur l'opportunité du voyage de l'impératrice Frédéric — je constate seulement qu'en ce moment l'entente est difficile et que l'ère des difficultés n'est pas encore terminée.

En tout cas et en restant dans la question artistique, la seule qui puisse être traitée entre confrères, je déplore que les forces vives des deux grandes nations ne puissent encore se rapporter sur les manifestations fécondes de l'art ou de la science, et je veux espérer, qu'un jour viendra bientôt, où, les différences politiques étant résolues, nous pourrions tous marcher ensemble, reconnaître les mérites de chacun et profiter les uns comme les autres des efforts faits dans la voie du progrès et de la paix artistique.

Quoi qu'il en soit, monsieur et honoré confrère, nous n'ignorons pas ici la valeur des architectes d'outre Rhin et, quelques soient les souvenirs et les violences qui nous séparent, nous n'en estimons pas moins leurs travaux et leur amour de l'art.

Ce sont les seules paroles d'apaisement et d'espérance, que je puisse vous adresser voulant rester avec vous en seules relations confraternelles et gardant en moi-même la religion de l'amour de la patrie, que nous ne saurions oublier.

Et maintenant, monsieur et honoré confrère, laissant de côté ces douloureuses pensées, je viens à vous qui êtes un artiste de grand talent vous remercier d'avoir pensé à moi dans cette occasion dont le résultat n'est pas celui qu'on aurait pu espérer.

Croyez à un sentiment d'estime confraternelle.

Paris, le 27 Fév. 91.

Charles Garnier.

**Einheitliche Gestaltung des Oberbaues der schweizerischen Normalbahnen.** Wie wir in der „Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“ lesen — die „Schweizerische Bauzeitung“ wurde mit der Mittheilung des bezüglichen Actenstückes nicht beehrt — hat das schweizerische Eisenbahndepartement an die Präsidialverwaltung des schweizerischen Eisenbahnverbandes folgendes Schreiben gerichtet:

„Das im Eisenbahnwesen mehr und mehr sich kundgebende Bestreben, im Interesse der Verkehrserleichterung und Betriebssicherheit in möglichst vielen Zweigen zu einheitlichen Normen zu gelangen, hat im internationalen wie im internen Verkehr schon zu nennenswerthen Resultaten geführt, wie die internationalen Vereinbarungen über technische Einheit, Zollverschluss der Güterwagen, Frachtverkehr, die Schweizer Normalien über Güterwagen, Kuppelungen und Zugbaken, Wagenachsen, Radreifen, Buffer u. s. w.“

Dagegen zeigt sich im Oberbau der schweizerischen Normalbahnen immer noch eine auffallende Verschiedenartigkeit in den zur Anwendung kommenden Typen und zwar nicht nur bei den älteren, successive verschwindenden Constructionen, sondern auch bei den in letzter Zeit auf mehreren Bahnen neu eingeführten Oberbaunormen, betreffend Schienen, Schwellen u. s. w. Es ist dies ein mit vielen Inconvenienzen und Nachtheilen verbundener Uebelstand, auf dessen Beseitigung ernstlich Bedacht genommen werden sollte. — So sehr wir im Hinblick auf die Einführung schwerer Locomotiven und die Erhöhung der Zuggeschwindigkeiten die Verwendung stärkerer Oberbaumaterialien begrüßen, müssen wir doch wünschen, dass die einzelnen Bahnverwaltungen hierbei nicht einseitig vorgehen möchten, sondern dass eine Verständigung sämtlicher Verwaltungen über einheitliche Formen und Dimensionen stattfinde. Indem wir Ihnen obige Frage unterbreiten, laden wir Sie ein, dieselbe ihrem Verbands zur baldigen Behandlung vorzulegen und sehen Ihrer Mittheilung über das Resultat der dahingehenden Berathungen und die gefassten Beschlüsse entgegen.“

**Die Entwicklung der technischen Wissenschaften.** In einem lesenswerthen Aufsatz des Centralblattes der Bauverwaltung weist Landesbauinspector Egon Zöller darauf hin, wie die neueste Entwicklung der technischen Wissenschaften, vornehmlich der engen Wechselwirkung zwischen den ausübenden Technikern und den technischen Hochschulen zu verdanken sei. Dem ersteren steht das weite Feld der Beobachtung offen; er ist in der Lage, zu erfahren, inwiefern die Lehren der Wissenschaft mit der Wirklichkeit übereinstimmen und auf welchem Gebiete Lücken vorhanden sind. Solche Erfahrungen haben schon für den Einzelnen Werth, aber derselbe wird noch bedeutend erhöht, wenn durch

die Veröffentlichung der gemachten Beobachtungen, durch die Sammlung, Sichtung und Prüfung derselben in unseren technischen Hochschulen die Wissenschaft ergänzt und bereichert wird. Dem ausübenden Techniker liegt daher die *Pflicht ob* — und diesen Ausspruch können wir allen unseren in der Praxis stehenden Lesern nicht tief genug zu Gemüthe führen — *seine Leistungen*, die von ihm ausgeführten Bauten, Maschinen u. s. w. zu *veröffentlichen*, falls und soweit denselben eine besondere Eigenthümlichkeit zukommt. Die Kenntniss solcher Ausführungen, seien es Eisenbahnen oder Canäle, Wohnhäuser oder Kirchen hat nicht nur ein wissenschaftliches, sondern auch ein culturgeschichtliches Interesse. Indem die wissenschaftliche Technik diese Bauausführungen sammelt und zusammenstellt, macht sie die darin niedergelegte Arbeit allen Technikern zugänglich und gewährt denselben einen reichen Schatz practischer Vorbilder.

**Eine Verbesserung des Holzpflasters** wurde von Ingenieur Mallet in Paris dadurch zu erreichen gesucht, dass die Holzklötze senkrecht zur Faserrichtung einem starken Druck ausgesetzt wurden. Dies hatte zur Folge, dass die Jahrringe zusammengepresst wurden, mehr derselben auf die Quadrateinheit der Strassenoberfläche kamen und das Holz in Folge dieser Dichtung sich gegen Abnutzung widerstandsfähiger erwies. Chef-Ingenieur v. Tavernier, welcher die Strassen und Promenaden von Paris unter sich hat, äussert sich über den Erfolg dieses Verfahrens dahin, dass die beabsichtigten Resultate, geringere Abnutzung an der Oberfläche und geringere Dehnung quer zur Strassenaxe zwar erreicht worden seien, die für die Zusammenpressung aufgewendeten Kosten aber nicht im Verhältniss stünden zu den Vortheilen der Mallet'schen Klötze; man wäre daher in Paris von der weitem Verwendung derselben wieder abgekommen, was um so eher geschehen konnte, als sich natürliches mit Creosot getränktes Holz als vollkommen genügend erwiesen habe, falls nur die Vorsicht gebraucht werde, dass nicht Klötze von verschiedenen Holzarten gleichzeitig zur Verwendung gelangen, sondern eine Strasse z. B. ausschliesslich mit einer Holzart gepflastert wurde.

Gegentheils ist man in London von diesem Verfahren des Tränkens in Creosot und des Verlegens mit etwa 1 cm breiten mit Asphalt ausgefüllten Fugen abgekommen, indem man die ungetränkten aber senkrecht zu den Längsfasern stark zusammengepressten Klötze ohne nerkliche Fugen verlegt. Während früher meist das Holz der schwedischen Föhre, welche ihres langsamen Wachsthum wegen sehr dicht gelagerte Jahrringe besitzt, verwendet wurde, sind in neuerer Zeit ausgedehnte Versuche mit einer mahagoniartigen, schweren, harten und dauerhaften westaustralischen Holzart, „Jarrah“ genannt, gemacht worden. Im Ganzen sollen in den letzten 10 Jahren etwa 800 000 m<sup>2</sup> Holzpflaster in den Strassen Londons verlegt worden sein. Von den 2800 km Gesammtlänge der Strassen dieser Stadt haben 1276 km Quarz- und Kies-, 916 km Macadam-, 460 km Granit-, 85 km Holz- und 20 km Asphalt-pflaster.

**City- und South-London-Bahn.** Wir haben schon früher erwähnt, dass, entgegen den ungünstigen Berichten der *Electrotechn. Zeitschrift*, diese unseren Lesern bekannte electricische Tiefgrundbahn den an sie gestellten Anforderungen entspreche. Nun lesen wir in der *Electrotechn. Zeitschrift* selbst, dass sich die Directoren genannter Bahn mit der Anwendung der Electricität als Betriebskraft, trotz gelegentlicher Störungen wegen Versagens der Dampfmaschinen, für höchst befriedigt erklärt haben. Die mittlere Zahl der täglich beförderten Personen beträgt 15 000 und diese Zahl wird, wenn erst das Wetter günstiger und die Bahn bekannter sein wird, sicherlich wachsen. Zur Abfertigung der alle fünf Minuten verkehrenden Züge haben sich die vorhandenen Ausweichevorrichtungen in den Stationen als ungenügend erwiesen; es sollen daher in der Stockwell-Station weitere gebaut werden. In der Erzeugerstation in Stockwell wird eine vierte Dampfmaschine nebst Dynamo aufgestellt und ferner das rollende Material um zwei weitere Züge und vier Locomotiven vermehrt werden. Es werden dann noch viel mehr Züge verkehren können. Ferner ist das Parlament um Genehmigung zum Baue einer Zweiglinie von der King William Street nach der Bank und von dort unter der Moorgate Street, Finsbury-Pavement und der City Road hinweg nach der Statue in Islington angegangen worden.

**Die schweizerische Bundesversammlung** tritt am 31. März zu der beschlossenen ausserordentlichen Frühjahrssitzung zusammen. Dem Tractandenverzeichniss entnehmen wir folgende Gegenstände: Botschaft und Beschlussesentwurf betreffend Ankauf von Centralbahnactien, Gesetz betreffend kaufmännisches Bildungswesen, Veröffentlichung der Verhandlungen der eidg. Räte, Revision der Bundesverfassung, Landesmuseum, Eisenbahnconcessionen: Lauterbrunnen-Jungfrau, Basel-Sissach-Aarau, Brunnen-Frohnapf, St. Gallen-Rapperswyl und Samstagern-Zug, Lauterbrunnen-Visp, Land-

quart- oder Felsenau-Chur, Huttwyl-Wollhausen und Interlaken-Harder, Revision des Posttaxengesetzes, Postgebäude in Zürich (Erweiterung des Bauplatzes), in Neuenburg (Erwerbung eines Bauplatzes) und in Glarus, Erhöhung des Bundesbeitrages an die schweiz. meteorologische Centralanstalt, internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (Ratification).

## Concurrenzen.

**Feste Strassenbrücke in Würzburg.** Die Ausschreibung dieser schon im letztjährigen Sommer in Aussicht gestellten, auf deutsche Reichsangehörige beschränkten Preisbewerbung (vide Bd. XVI S. 56) ist nunmehr erfolgt. Termin: 1. August d. J. Preise: 4000, 2000 und 1500 Mark. Das Preisgericht besteht aus den HH. Oberregierungsrath Ebermayer in München, Oberbaurath von Leibbrand in Stuttgart und städt. Oberbaurath von Zenetti in München. Programm, Lageplan und Flussprofile etc. etc. können gegen Erlegung von 5 Mark von der Magistrats-Kanzlei in Würzburg bezogen werden. —

**Kirche in Zwickau.** (Bd. XVI S. 110). Eingetragen: 53 Entwürfe. I Preis: Abesser & Kröger in Berlin. II Preis: Joh. Vollmer in Berlin. III Preis: Carl Emil Scherz in Dresden. Zum Ankauf empfohlen die Entwürfe mit den Bezeichnungen: „Kirche zu St. Moritz I.“ und „9740 m<sup>3</sup>“.

## Literatur.

**Série de prix applicables aux travaux du Bâtiment, élaborée par Alfred Rychner et Louis Perrier, Architectes.** Deuxième édition 1891. Neuchâtel, Librairie A. G. Berthoud. Prix 4. Fr. 50 Cts.

Von dieser im Jahre 1880 erschienenen und in Bd. XII Nr. 11 der „Eisenbahn“ besprochenen Preisliste liegt eine zweite Auflage vor. Was damals über diese nützliche, in der Westschweiz sehr geschätzte Arbeit unserer Collegen Rychner und Perrier Günstiges gesagt wurde, kann heute nur vollinhaltlich bestätigt werden, um so mehr als die zweite Auflage gegenüber der ersten noch wesentlich gewonnen hat. So bildet der unter dem Titel: „Renseignements techniques et administratifs“ beigegebene Anhang eine werthvolle Bereicherung des handlichen Büchleins. Dass die Liste den heutigen veränderten Verhältnissen angepasst und entsprechend umgearbeitet wurde, braucht wohl kaum besonders hervorgehoben zu werden.

## Nekrologie.

† **Friedrich Endell.** In der Nacht vom 8. auf den 9. dies erlag zu Berlin den Folgen eines Schlaganfalles, der ihn 14 Tage vorher heimgesucht hatte, Oberbaudirector Friedrich Endell, der oberste Hochbaubeamte des preussischen Staates, im Alter von erst 48 Jahren.

† **Friedrich Bürgi.** Am 14. dies verunglückte bei einer Segelpartie auf dem Neuenburger-See Ingenieur Friedrich Bürgi (Mitgl. d. G. e. P.), ein junger talentvoller Mann, der erst vor zwei Jahren die Ingenieurschule des eidg. Polytechnikums mit Diplom absolvirt hatte.

† **Adolf Wenger,** der Erfinder der nach ihm benannten continuirlichen Bremse für Eisenbahnfahrzeuge, Ingenieur der P. L. M., ist kürzlich gestorben.

Redaction: A. WALDNER  
12 Brandenkenstrasse (Selnau) Zürich.

## Vereinsnachrichten.

### Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

VII. Sitzung vom 25. Februar 1891.

Vorsitzender: Hr. Ing. Mezger, anwesend 62 Mitglieder und Gäste. Aufnahme in den Verein: H. Fridol. Dinner, Masch.-Ing. in Ennenda.

Hr. Masch.-Ing. Naville macht sehr interessante Mittheilungen über das prämirte Project der Firma Escher Wyss & Cie. für Gewinnung der Wasserkräfte des Niagara mit Vorweisung von zahlreichen Plänen. Das Referat hierüber wird in der „Schweiz. Bauzeitung“ erscheinen.

### Gesellschaft ehemaliger Studirender

der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

#### Stellenvermittlung.

Gesucht ein erfahrener Ingenieur nach Centralamerika zur Besorgung von Aussteckungen für Minenbau und Ingenieurarbeiten. (786)

Auskunft ertheilt

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