

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **19/20 (1892)**

Heft 18

PDF erstellt am: **13.09.2024**

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.

nöthigen Zeit zum Erwecken der Festigkeit habe ich denn hauptsächlich hinsichtlich der Zapfenbrüche als Maschinen-Ingenieur studirt, und ich glaube, dass die Herren Eisenbahn-Ingenieure dieser Anschauung auch für ihre Brücken werden pflegen müssen.“

Damit möge unsere Berichterstattung ihren Abschluss finden. Für alles Weitere verweisen wir nochmals auf die von uns benutzte Quelle, die „Zeitschrift des österr. Ingenieur- und Architekten-Vereins“, Heft Nr. 8 und 10 dieses Jahres.

Zur Erhaltung des Kaufhauses in Zürich.

Unsern Lesern sind die Bestrebungen, welche von mehreren Gesellschaften in Zürich ins Werk gesetzt worden sind, um den bereits gefassten Beschluss, betreffend die Schleifung des Kaufhauses, wieder rückgängig zu machen, bekannt.

Vor Allem handelte es sich darum, erstens sowol den Behörden des Bundes, als auch denjenigen der Stadt Zürich, zweitens und namentlich aber der Einwohnerschaft dieser Stadt den Beweis zu leisten, dass durch eine zweckmässige Renovation des alten, in Verfall gerathenen Hauses ein Bau geschaffen werden kann, der dem Bilde der Altstadt wol ansteht und der durch seine inneren Einrichtungen den bedauerlichen Mangel beseitigt, welcher sich hinsichtlich central gelegener und gut beleuchteter Ausstellungs-Räume hier in immer höherem Masse geltend macht.

Diese Aufgabe hat der zürcherische Ingenieur- und Architekten-Verein in verdankenswerther Weise durchgeführt. Vorerst musste durch eine genaue Aufnahme des Kaufhauses in seinem jetzigen Zustande eine Grundlage geschaffen werden. Die Aufnahme erfolgte bereits im December letzten Jahres durch Herrn Architekt Hans Roth. Sie besteht in der Darstellung des Grundrisses, zweier Schnitte, dreier Façaden im Masstab von 1:100 und einiger Details (Fenster) im Masstab von 1:20. — Sodann wurde unter den Architekten des Vereins ein engerer Wettbewerb ohne Preise veranstaltet, an welchem sich die Herren Prof. Bluntschli, Arch. Chiodera & Tschudy, Arch. Gros, Arch. Gull, Arch. Koch-Abegg und Arch. Gebr. Reutlinger betheilig haben. Die bezüglichlichen Entwürfe wurden in der Vereinssitzung vom 23. März ausgestellt und von den betreffenden Verfassern mündlich erklärt und erläutert. Wir verweisen mit Rücksicht hierauf auf die in Bd. 15 d. B. erschienenen Vereinsnachrichten und bringen heute (auf S. 122) einige Schaubilder der Entwürfe der Herren Prof. Bluntschli und Arch. Gull in starker Verkleinerung zur Darstellung, um einige Anhaltspunkte über die äussere Gestaltung des renovirten Baues zu geben, indem wir uns vorbehalten, eventuell später auch noch auf die übrigen Entwürfe einzutreten. Da über die Verwendung des Erdgeschosses die Ansichten noch nicht abgeklärt sind, so verzichten wir vorläufig noch auf die Grundriss-Darstellungen.

Das von den früher (Bd. XVIII Nr. 24) genannten Gesellschaften bestellte Comité hat nun unterm 19. dies eine Eingabe an den Stadtrath von Zürich gerichtet, der sämtliche Entwürfe beigelegt wurden. In dieser Eingabe wurde vor Allem die Nothwendigkeit eines günstig gelegenen Ausstellungs-Locales betont und darauf hingewiesen, wie durch eine bleibende Ausstellung von Werken schweizerischen Kunst und zürcherischen Gewerbelebens die Erwerbsfähigkeit mancher Kreise erheblich gesteigert würde, so dass keine Anstrengungen gescheut werden sollten, um diesem Zweck nachzukommen.

Durch drei zürcherische Architekten (H. Ernst, Tschudy und Paul Ulrich) wurde nach den hier üblichen Preis-Ansätzen eine Berechnung der Umbau-Kosten vorgenommen und es sind die Genannten übereinstimmend zu einem Kostenbetrag von 150000 Fr. für den Umbau gekommen. Wird für Verzinsung und Amortisation ein jährlicher Betrag von $5\frac{1}{2}\%$ = 8250 Fr. in Rechnung gesetzt, so liegt es auf der Hand, dass der grösste Theil dieser Summe durch die Miethzinse der Ausstellungs-Localitäten, oder durch

den Werth der zu städtischen Zwecken im Erdgeschoss verfügbar werdenden Räume, wieder eingebracht werden könnte, so dass für die Stadt eine erhebliche effective Ausgabe nicht erwachsen würde.

Voraussichtlich werden die Concurrentz-Entwürfe demnächst öffentlich ausgestellt, um der hiesigen Einwohnerschaft Gelegenheit zu geben, sich über die Frage der Erhaltung des Kaufhauses ein Urtheil zu bilden.

Miscellanea.

Mittleuropäische Zeit. Die Präsidial-Verwaltung des schweizerischen Eisenbahn-Verbandes hat an das schweizerische Post- und Eisenbahn-Departement nachfolgende Eingabe gemacht:

Nachdem auf den Eisenbahnen von Oesterreich und Ungarn schon seit 1. October 1891 die mitteleuropäische Zeit, d. h. die Zeit des 15. Grades östlich von Greenwich eingeführt worden war, ist mit dem 1. April d. J. auch bei sämtlichen süddeutschen Bahnverwaltungen mit Inbegriff derjenigen von Elsass-Lothringen, die gleiche Neuerung ins Leben getreten, und zwar nicht etwa nur für den internen Eisenbahndienst, sondern auch für den Verkehr mit dem Publikum, so dass die sämtlichen Placatfahrpläne und Cursbücher, sowie die Stationsuhren die mitteleuropäische Zeit angeben. Es ist anzunehmen, dass Italien diesem Vorgange sich anschliessen wird, da die Römer-Zeit nur um zehn Minuten von der mitteleuropäischen abweicht, während dagegen Belgien, weil in der westeuropäischen Zone gelegen, die westeuropäische Zeit, d. h. diejenige von Greenwich angenommen hat, welche gegenüber der mitteleuropäischen genau um eine Stunde nachgeht. Nach der Idee, welche der Stundenzonenzzeit zu Grunde liegt, sollte auch Frankreich der westeuropäischen Zeit sich anschliessen, von welcher die jetzige französische Eisenbahnzeit nur um vier Minuten differirt. Ueber die in dieser Hinsicht in Frankreich bestehenden Absichten ist indess Näheres uns nicht bekannt.

Die dem schweizerischen Eisenbahnverband angehörenden Verwaltungen sind einstimmig der Ansicht, es sei in der Einführung einer einheitlichen Zeitrechnung für möglichst grosse Gebiete und in der Reduction der unvermeidlichen Differenzen auf ganze Stunden eine so bedeutende Erleichterung für das gesammte Verkehrswesen, ein so erheblicher Culturfortschritt enthalten, dass es der Schweiz, welche in solchen Fragen sonst nie zurückgeblieben ist, nicht wol anstehen würde, sich davon fernzuhalten, oder allzulange mit dem Anschluss an die Einheitszeit zu zögern. Dabei geht der Eisenbahn-Verband allerdings von der Voraussetzung aus, dass es sich nicht etwa nur um Einführung der neuen Zeitrechnung im internen Eisenbahndienst handeln könne, sondern dass die Einheitszeit gleichzeitig für alle Verkehrsanstalten, also namentlich auch für die Post- und die Telegraphenverwaltung und auch in ihren Relationen zum Publikum zur Geltung kommen müsse, wenn sie von wirklichem Nutzen sein solle und dass, wenn dies geschieht, der übrige bürgerliche Verkehr von selbst der Neuerung sich anschliessen wird.

Da die gegenwärtige schweizerische Zeit sowol von der westeuropäischen, als von der mitteleuropäischen Zonenzeit um dreissig Minuten abweicht, können über die Frage, an welche der beiden Zeitrechnungen die Schweiz sich anschliessen solle, die Ansichten auseinandergelien. Da jedoch der grössere Theil der Schweiz zur mitteleuropäischen Zone gehört und auch Italien, wenn es sich für die Stundenzonenzzeit entschliesst, die mitteleuropäische Zeit wird wählen müssen, wird von der Mehrzahl der schweizerischen Bahnverwaltungen, nämlich von allen, mit Ausnahme der Verwaltungen des Jura-Simplon und des Jura-Neuchatelais, die Annahme der mitteleuropäischen Zeit für die Schweiz empfohlen. Gegenüber Frankreich würde in diesem Falle, je nachdem es am jetzigen Zustand festhält oder sich der westeuropäischen Zone anschliesst, entweder eine Differenz von 1 Stunde weniger 4 Minuten oder eine solche von genau 1 Stunde sich ergeben.

Der schweizerische Eisenbahn-Verband hat nun nach einlässlicher Berathung beschlossen, bei Ihnen die Einführung der Stundenzonenzzeit in der Schweiz zu befürworten und uns beauftragt, Ihnen von nachstehender Resolution Kenntniss zu geben: 1. Die Conferenz des Eisenbahn-Verbandes spricht sich einstimmig für die Einführung einer Einheitszeit (Stundenzonenzzeit) bei den schweizerischen Eisenbahnen, der schweizerischen Post- und der schweizerischen Telegraphenverwaltung aus und zwar nicht blos für den innern Dienst, sondern auch gegenüber dem Publikum, da im Interesse der Betriebssicherheit von einer besondern Dienstzeit Umgang genommen werden muss. 2. Die Mehrheit der Ver-

waltungen ist für die Annahme der mitteleuropäischen Zeit, weil der grössere Theil der Schweiz in diese Zone fällt, und weil auf diese Weise für den grösseren Theil der Grenzbevölkerung die Uebereinstimmung mit dem Ausland erzielt wird. Die Verwaltungen der Jura-Simplonbahn und der Neuenburger Jurabahn hingegen halten dafür, dass diese Frage noch nicht spruchreif sei. 3) Die Verwaltungen des schweizerischen Eisenbahn-Verbandes sind bereit, die einheitliche Zonenzeit auf den Zeitpunkt eines Fahrplanwechsels einzuführen und die Fahrplänenentwürfe auf dieser neuen Basis vorzulegen.

Ueber das Ergebniss der electrischen Kraftübertragung von Lauffen nach Frankfurt a. M. haben die Tagesblätter schon vor einiger Zeit, angeblich aus authentischer Quelle stammende Mittheilungen veröffentlicht. Wir schenken jedoch diesen Angaben wenig Vertrauen, weil wir wussten, dass der bezügliche, von Herrn Prof. Weber in Zürich zu verfassende Schlussbericht über die vorgenommenen Messungen noch nicht abgegeben war. Nun veröffentlichen Glasers Annalen einige Resultate, deren Richtigkeit um so weniger bezweifelt werden kann, als sie von dem Oberingenieur der Allgemeinen Electricitätsgesellschaft in Berlin, Herrn Dr. von Dolivo-Debrowolski, herrühren. Laut den Angaben des Genannten habe sich, gerechnet von der Turbinenwelle in Lauffen bis zu den Polklemmen der secundären Wickelung der Transformatoren in Frankfurt a. M. ein „gesamter Wirkungsgrad“ von 75% ergeben. Die Verluste vertheilen sich wie folgt: Es entfallen 8% auf die Dynamomaschine, ferner 2.3 bis 4% auf die Transformatoren in Lauffen und Frankfurt a. M. und endlich 10 bis 11% auf die Leitung. Unter dem *Nutzeffect* einer electrischen *Arbeitsübertragung*, und um eine solche handelt es sich hier, verstehen wir das Verhältniss der von den Secundär-Dynamos (in Frankfurt) abgegebenen Arbeit zu derjenigen, welche an der Turbinenwelle (in Lauffen) verfügbar war. Würde dieses Verhältniss in Betracht gezogen, so müsste die oben angegebene Ziffer noch eine Ermässigung erleiden.

Nutzbarmachung der Wasserkräfte des Niagara. Die Leser dieser Zeitschrift werden sich noch der im letzten Jahre zum Austrag gekommenen internationalen Preisbewerbung, betreffend die Nutzbarmachung der Wasserkräfte des Niagara erinnern (Bd. XVII S. 36, 40, 44, 47 und 51), bei welcher drei schweizerische Firmen mit ehrenvollen Auszeichnungen gekrönt wurden. Wie uns mitgeteilt wird, blieben in letzter Linie noch die Firmen: *Faesch & Piccard* in Genf und *Escher Wyss & Co.* in Zürich in engerer Concurrenz und nunmehr hat die erstgenannte Firma den Auftrag erhalten, die Ausführungspläne für die Turbinen von 5000 P. S. auszuarbeiten und die Construction derselben zu überwachen. Mit Rücksicht auf das grosse Gewicht dieser mit 250 Touren laufenden, enormen Wassermotoren und die dadurch bedingten hohen Transport- und Zollkosten werden dieselben in Amerika hergestellt, immerhin aber

unter Leitung des Hauses *Faesch & Piccard*, während die sinnreichen Regulatoren derselben — eine Erfindung unseres Collegen Ing. Piccard (Mitglied der G. e. P.) — in den Werkstätten der genannten Firma in Genf construiert werden. Streitigkeiten, welche sich eventuell zwischen der Gesellschaft und den Herren Faesch & Piccard erheben könnten, werden in einziger und letzter Instanz durch Herrn Ingenieur Stadtrath *Turrettini* beigegeben.

Verein deutscher Ingenieure. Die nächste 32. Hauptversammlung dieses Vereines findet vom 29. bis 31. August d. J. in Hannover statt.

Concurrenzen.

Schulhaus in Bremgarten. Die Schulhausbau-Commission in Bremgarten (Ct. Aargau) eröffnet zur Erlangung von Entwürfen für ein Schulhaus und eine Turnhalle in Bremgarten eine Ideen-Concurrenz. Termin: 15. Juni a. c. Dem aus den HH. Prof. Bluntschli in Zürich, Arch. Dorer in Baden und Cantonsbaumeister H. Reese in Basel bestehenden Preisgericht sind zur Vertheilung an die drei besten Entwürfe 2000 Fr. zur Verfügung gestellt. Verlangt werden: Ein Lageplan im 1 : 500; sämtliche Grundrisse, die nöthigen Schnitte und drei Façaden im 1 : 200, die Hauptfaçade im 1 : 100 und eine summarische Kostenberechnung nach dem Cubikinhalte. Eine zehntägige Ausstellung nach der Beurtheilung der Entwürfe ist vorgesehen. Die preisgekrönten Entwürfe gehen in das Eigenthum der Schulgemeinde über, die dieselben beliebig verwenden kann. Bauprogramm und übrige Angaben können von der dortigen Gemeinderathscanzlei bezogen werden.

Entwürfe für billige Wohnhäuser. Von der Genossenschaft für billige Wohnungen in Luzern wird mit Einlieferungstermin bis zum 12. Mai a. c. eine Ideen-Concurrenz zur Erlangung von Entwürfen für Wohnhäuser auf der Geissmatt Höhe ausgeschrieben. Zur Vertheilung an die drei besten Entwürfe stehen 250 Fr. zur Verfügung. Verlangt werden: Drei Grundrisse, ein Schnitt, drei Façaden im 1 : 100 und ein Kostenvoranschlag. Die prämiirten Entwürfe gehen ins Eigenthum der Genossenschaft über. Die Preisrichter sind nicht genannt, jedoch wird gesagt, dass das Preisgericht aus drei unabhängigen Fachmännern bestehen soll. Das Programm kann beim Vorstand obiger Genossenschaft bezogen werden.

Preis Ausschreiben.

Studie über die Entwicklung des preussischen Eisenbahnwesens. Der Vorstand des Vereins für Eisenbahnkunde, der im April vorigen Jahres (vide Bd. XVIII S. 102) unter obgenanntem Titel eine Preisaufgabe mit Termin bis zum 1. Mai dieses Jahres ausgeschrieben hat, theilt uns mit, dass der Einlieferungstermin bis zum 15. Juni a. c. erstreckt worden ist.

Redaction: A. WALDNER

32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Stelle	Ort	Gegenstand
2. Mai	Bahn-Ingenieur Hochbauamt	St. Gallen Basel	Theilweise Verlegung der Staatsstrasse beim Bahnhof Rorschach. Schlosserarbeiten, zweiter Theil, zum Neubau der Gewerbeschule und des Gewerbemuseums.
2. "	Ingenieur des II. Kreises	Baden (Aargau)	Strassenstützmauer von 27 m Länge, Coulisse aus Cementröhren und eisernes Geländer für die Landstrasse A zu Mägenwyl.
3. "	Bauverwaltung	Aarau	Lieferung von Gussröhren zur Ergänzung des Trinkwasserröhrennetzes: 1. Gusseiserne Muffenröhren von 75 mm Lichtweite, 700 m. 2. " " " " 240 " " " 500 "
4. "	Bauamt	Brugg	1. Legen von etwa 360 m ² eichenen Parketriemen in der Turnhalle. 2. Liefern der fehlenden Riemen und Federn.
5. "	Gemeinderathscanzlei	Wipkingen	Herstellung einer Verbindungsstrasse von der Nordstrasse bis in die Röhelstrasse.
5. "	Cantons-Ingenieur	St. Gallen	Herstellung einer Stützmauer an der Staatsstrasse im Martinsobel. Voranschlag rund 4000 Fr.
6. "	Obmannamt (Bureau der Bauinspektion Nr. 42)	Zürich	Maurer-, Steinhauer-, Zimmer-, Spengler-, Glaser-, Schreiner-, Schlosser-, Hafner- und Malerarbeit für den Umbau und Zinnenanbau am Pfarrhaus in Pfäffikon.
6. "	Bahn-Ingenieur	St. Gallen	Herstellung eines neuen Aufnahmgebäudes in Rorschach. Voranschlag 85 800 Fr.
6. "	Cantonsingenieur	Aldorf (Uri)	Verbauungsarbeiten der obren Section des Kummethaches in der Gemeinde Attinghausen, bestehend in Aussprengung eines Canals in Felsen von 365 m Länge mit etwa 2600 m ³ Felsensprengung, Herstellung von etwa 1700 m ³ Ufermauern und 1500 m ³ Abgrabung in Schutt.
7. "	Pfarrer J. Burtcher	Rheinau	Erd-, Maurer-, Dachdecker-, Zimmermanns- und Schmiedearbeiten, sowie die Eisenlieferungen zum Schul- und Gemeindehausbau Rheinau.
7. "	Carl Ramseyer, Architekt, Lindenhof	St. Gallen	Eindecken des Thurms der neuen Kirche in Rehetobel mit Kupferblech, eventuell mit Zinkschindeln, sowie der Thurmspitzen.
7. "	Kornhaus-Verwaltung	Rorschach	Maurer-, Zimmer- und Dachdeckerarbeiten zur Erneuerung des provisorischen Kornschuppens im Hafen Rorschach.
8. "	Notar Fornerod	Wifflisburg, Ct. Waadt	Herstellung eines neuen Käseereigebäudes der Käseereigesellschaft Wifflisburg.
8. "	Joh. Jetzer, Gemeindeamm.	Lengnau	Bau einer neuen Brücke über die Surb bei den obren Wiesen in Lengnau.
8. "	Gemeinderathscanzlei	Horgen	Ausführung der Rubschbach-Correction in Horgen.
10. "	"	Wohlen, Aargau	Herstellung eines etwa 60 m langen eisernen Geländers auf die Sockeleinfriedigung beim Armenhaus Wohlen.
12. "	Architekt Huter	Uznach	Erd-, Maurer-, Steinhauer- und Zimmerarbeiten (incl. Bedachung), sowie dazu gehörende Eisenlieferungen zum Schulhausbau Uznach.