

Wiethase, Heinrich

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **21/22 (1893)**

Heft 24

PDF erstellt am: **11.09.2024**

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.

Chores: „Es ist bestimmt in Gottes Rat“ und das ergreifende „Integer vitae“ eine besondere Weihe geben.

Ueber die Bahnen im Berner Oberland werden der Zeitschrift des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen folgende Mitteilungen gemacht: Die Lauterbrunnen-Mürrenbahn hat auch dieses Jahr, trotzdem ihr die neueröffnete Wengernalpbahn bedeutende Konkurrenz und einige Einbusse verursachte, gute Geschäfte gemacht und wird aller Ansicht nach eine Dividende von 5% verteilen können. Die Thalbahnen Interlaken-Lauterbrunnen-Grindelwald haben sogar bessere Geschäfte gemacht als letztes Jahr. Die Wengernalpbahn hat angenähert 300 000 Fr. eingenommen, mehr als man erwartete für das erste Jahr. Schlechtere Geschäfte machte die Schynige-Platte-Bahn, die sich zu wenig leistungsfähig erwies, und die nun für das Jahr 1894 einen wesentlich vermehrten Maschinen- und Wagenpark erhält, ebenso wie eine weitere Ausweichestation. Sehr schlechte Geschäfte machte die Rothornbahn, die z. Z. in Liquidation ist. Die Beatenbergbahn hat ebenfalls kein erfreuliches Jahr hinter sich. Sie musste frühzeitig den Betrieb schliessen, da bei dem Einsetzen eines neuen Seiles dasselbe schwer beschädigt und unbrauchbar wurde.

Die Aussichten für die meisten der Oberlandbahnen sind nicht günstig, namentlich so lange jede derselben selbständig für sich betrieben wird, wodurch die Unkosten unverhältnismässig gross werden. Deshalb wurden auch schon letztes Jahr die Bahnen Interlaken-Lauterbrunnen-Grindelwald, sowie Lauterbrunnen-Mürren zu einem Betrieb unter einer Direktion vereinigt. Denselben ist im vergangenen Frühjahr die Wengernalpbahn beigetreten und z. Zt. werden Unterhandlungen gepflogen, auch die Schynige-Platte-Bahn der Gruppe beizufügen. Dadurch ist der Anfang zu einer rationellen Betriebsweise gemacht, und weitere Anschlüsse sind nicht ausgeschlossen. Es wird durch dieses Verfahren nicht nur ein sehr viel billigerer Betrieb erreicht, sondern auch vermieden, dass Bahnen liquidiert und zu Schleuderpreisen versteigert werden, um dann den noch unverkrachten Bahnen eine gefährliche Konkurrenz zu machen.

Neues Post- und Telegraphengebäude in Zürich (Bd. XXI S. 167, Bd. XXII S. 56). Am 9. dies behandelten sowohl der National- als auch der Ständerat die bundesrätliche Botschaft betreffend den Bau des Postgebäudes in Zürich. Das Wesentliche aus der Botschaft, sowie die Anträge der beiden Kommissionen haben wir bereits früher mitgeteilt. Beide Kommissionen hatten Genehmigung der Vorlage und Gewährung des bezüglichen Kredites von 1³/₄ Millionen Franken empfohlen und diese Anträge gingen auch im Ständerat ohne Opposition durch. Dagegen brachte Herr Baldinger im Nationalrat das von einigen föderalistischen Zeitungen in letzter Zeit wieder vielfach variierte Thema über die kostspieligen Hochbauten des Bundes neuerdings zum Vortrag, er kritisierte an dem Projekte die Zierat der Thürme, die Schaffung von Mietwohnungen und die Anlage der Remisen auf so teurem Baugrund und beantragte Nichteintreten bzw. Rückweisung der Vorlage im Sinne der Vereinfachung des Baues. Nach Widerlegung der Kritik des Herrn Baldinger durch Herrn Stadtpräsident Pestalozzi beschloss der Rat mit allen gegen acht Stimmen Eintreten auf die Vorlage, die dann in globo angenommen wurde. Das Postgebäude wird nun sofort in Ausführung genommen und soll auf Ende 1895 vollendet sein. Herr Architekt E. Schmid-Kerez hat sein ursprüngliches in Bd. XX Nr. 4 dargestelltes Konkurrenzprojekt sowohl in der Grundrissanlage als auch in der äusseren architektonischen Gestaltung von Grund aus umgearbeitet. Wir hoffen den neuen Entwurf unsern Lesern demnächst vorzulegen.

Konkurrenzen.

Aufnahmsgebäude des Personenbahnhofs in Luzern. (S. 29 u. 159 d. B.) Unsern Mitteilungen in letzter Nummer über diesen Wettbewerb haben wir noch nachzutragen, dass mit den Varianten im ganzen 45 Entwürfe eingelaufen sind. Als Verfasser des angekauften Entwurfes „Watt“, der namentlich seines zweckmässigen Grundrisses wegen die Aufmerksamkeit des Preisgerichtes auf sich zog, hat sich uns genannt: Herr Architekt *F. Walsler* in Basel. Wir hoffen sowohl diesen, als die drei preisgekrönten Entwürfe in einer unserer nächsten Nummern zu veröffentlichen. Sämtliche eingelaufenen Projekte sind bis zum 24. dies im Erdgeschoss der neuen Gewerbeschule öffentlich ausgestellt.

Evangelische Kirche in Riesa a/Elbe. Auf deutsche Architekten beschränkter Wettbewerb. Termin: 1. März 1894. Preise: 2500, 1500 und 1000 Mark. Im Preisgericht sitzen neben drei Nichtfachmännern

aus Riesa die HH. Professoren Lipsius und Heyer in Dresden, Baurat Arwed Rossbach und Stadtbaudirektor Licht in Leipzig. Programme etc. können kostenfrei bezogen werden beim Kirchenvorstand (Pastor Führer) in Riesa.

Nekrologie.

† **Heinrich Wiethase.** Am 7. dies starb zu Köln Architekt Heinrich Wiethase, einer der hervorragendsten Baumeister mittelalterlicher Richtung, geboren am 9. August 1833.

Litteratur.

Eingelaufene Neuigkeiten, Besprechung vorbehalten:

Bericht über die am 9., 10. und 11. Februar 1893 in Berlin vorgenommenen Prüfungen feuersicherer Baukonstruktionen. Im Auftrage des Preisgerichtes bearbeitet von Stude, Branddirektor, und Reichel, Brandinspektor, mit 13 Tafeln. Verlag Julius Springer. Berlin. 1893.

Entwicklung der Verkehrsverhältnisse in Berlin. Vortrag, gehalten am Schinkelfest 13. März 1893 von James Hobrecht. Berlin 1893. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn.

Normalbedingungen für die Lieferung von Eisenkonstruktionen für Brücken und Hochbau, aufgestellt vom Verbands deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine, unter Mitwirkung des Vereins deutscher Ingenieure und des Vereins deutscher Eisenhüttenleute 1886.

Hülfstafeln für Holzbau. Von Carl Hartwig, königl. Regierungs-Baumeister. Berlin, Verlag von Julius Springer. 1893. Preis Mk. 2.40.

Allgemeiner Bauratgeber. Von Lothar Abel, Architekt, mit 8 Tafeln und mehreren hundert in den Text gedruckten Abbildungen. A. Hartlens Verlag, Wien. Preis 18 Mark.

Korrespondenz.

An die Redaktion der *Schweiz. Bauzeitung!*

Wir erlauben uns, Sie darauf aufmerksam zu machen, dass in dem Verzeichnis der Zahnradbahnen in Nr. 20 der Schweiz. Bauzeitung vom 18. November 1893 (welches Verzeichnis Sie übrigens, wie angeführt, der Festschrift der Sektion Waldstätte des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins entnommen haben) unter den Zahnradbahnen nach System Riggenbach: die Strassenbahn St. Gallen-Gais fehlt. Dieselbe wurde am 1. Oktober 1889 eröffnet, hat 14 km Länge, 93 ‰/100 Maximalsteigung und gemischtes System.

Hochachtend

Für die Appenzeller Strassenbahn,
Der Betriebs-Chef:

Teufen, 8. Dez. 1893.

O. Sand.

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

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Cirkular des Central-Komitees an die Sektionen.

Hochgeehrte Kollegen!

Unsere Generalversammlung vom 24. Sept. d. J. in Luzern hat folgenden Antrag des Herrn Ingenieur *Jegher* einstimmig zum Beschlusse erhoben:

„Die Generalversammlung des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins begrüsst die von Genf ausgegangene Initiative zur Abhaltung einer Schweizerischen Landesausstellung in Genf 1896 und wünscht dem Unternehmen einen vollständigen Erfolg. Sie beauftragt das Central-Komitee des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins die Beteiligung an der Ausstellung seitens der Mitglieder des Vereins in jeder Weise zu fördern, sowie die Frage zu prüfen, in welcher Weise es wünschbar und thunlich sei, dass die Sektionen oder der Gesamtverein sich als Aussteller beteiligen, und das ihm je nach Ergebnis der Prüfung hierzu geeignet Scheinende vorzukehren.“

Zur Ausführung dieses Beschlusses muss dem Central-Komitee voraus daran gelegen sein, die Meinung der Fachgenossen in den Sektionen darüber kennen zu lernen, ob der Schweizerische Ingenieur- und Architekten-Verein eine Kollektivausstellung seiner Mitglieder, umfassend das