

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 7

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.

INHALT: Elektrische Eisenbahnen in Berlin. — Selbstwirkender Apparat zur Untersuchung und Bezeichnung mangelhafter Stellen der Schienenlage von Oberingenieur G. Mack in Nürnberg. — Wettbewerb für ein Kantonsschulgebäude und Gewerbemuseum in Aarau. II.

— Miscellanea: Kleinasiatische und Syrische Eisenbahnen. Verband der Elektrotechniker Deutschlands. Eidg. Polytechnikum. — Konkurrenzen: Pfarrkirche in Zug.

Elektrische Eisenbahnen in Berlin.

Von dem in Bd. XIX Nr. 11 u. Z. besprochenen und dargestellten Projekt eines elektrischen Eisenbahnnetzes in Berlin, das teils als Hochbahn, teils als Unterpflasterbahn zur Ausführung vorgeschlagen war, hat man bis auf die jüngste Zeit wenig mehr vernommen. Der Grund, warum die Angelegenheit nicht vorwärts gehen wollte, lag an dem Widerstand, den einige Haus- und Grundbesitzer derjenigen Strassenzüge, durch welche die von der Firma Siemens & Halske projektierten Linien führen sollten, der Ausführung derselben entgegengesetzten. Nachdem nun von der genannten Firma bezüglich der Ausführung der Bahn befriedigende Erklärungen abgegeben worden sind, ist dieser Widerstand im Verschwinden begriffen und es wird von den massgebenden Behörden wohl bald eine Entscheidung getroffen werden.

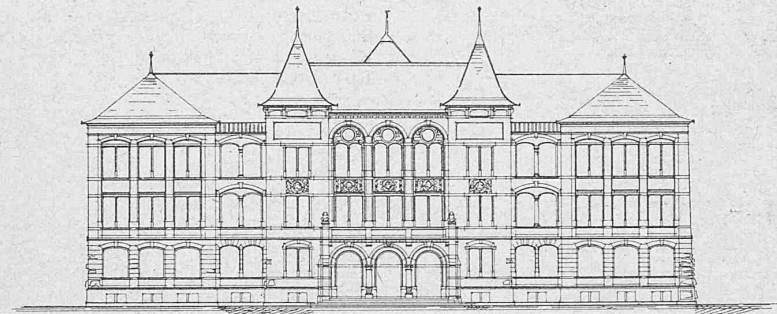
Die Grundbesitzer

unserer Zeitschrift über das Projekt der HH. Siemens & Halske sowohl, als auch über dasjenige der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft, welche eine Tiefgrundbahn, ähnlich derjenigen in London, in Vorschlag brachte (Bd. XIX Nr. 4), genau informiert sind, so nehmen wir an, dass sie den Ausführungen des Herrn Geh. Baurat Garbe mit Interesse folgen werden. Dieselben lauten folgendermassen:

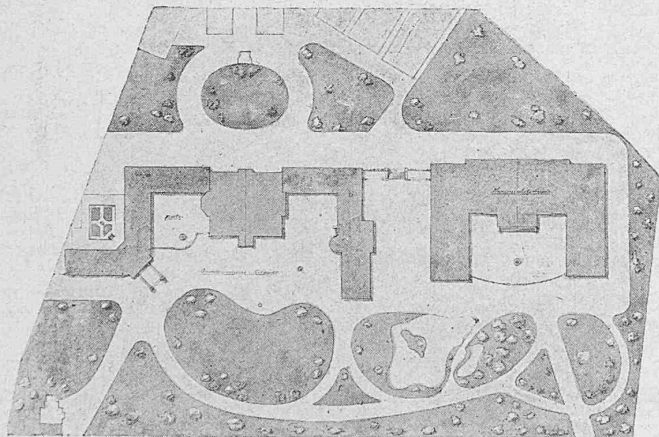
„Der vom Architekten-Verein zu Berlin bestellte Ausschuss ist der Ansicht, dass die Verkehrsverhältnisse Berlins der Verbesserung dringend bedürfen. Es ist notwendig, Beförderungsmittel zu schaffen, welche gleich der bestehenden Stadtbahn eine grosse Geschwindigkeit besitzen, grosse Menschenmassen zu befördern vermögen und zugleich auch billig sind. Neben solchen neu zu schaffenden Beförderungsmitteln werden selbstverständlich die Pferdebahnen und Omnibusse ihre volle Bedeutung für den Verkehr behalten. Dass elektrisch betriebene Hochbahnen jene Anforderungen zu erfüllen vermögen, ist

Wettbewerb für ein Kantonsschulgebäude und Gewerbemuseum in Aarau.

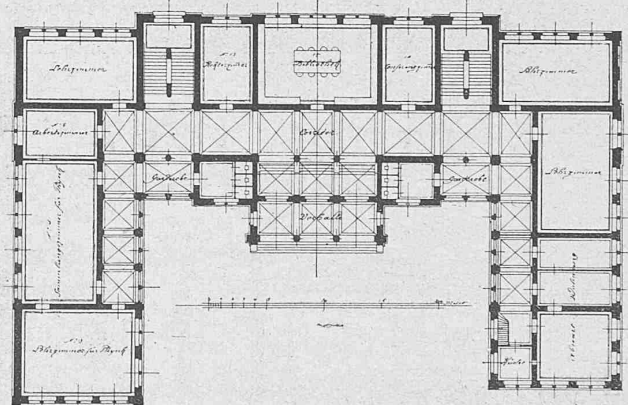
II. Preis. Motto: „Am Aarestrand“. Verf.: Arch. Richard Kuder in Zürich.



Kantonsschulgebäude. Hauptfassade (Süd-Ansicht). 1 : 600.



Lageplan 1 : 2000.



Kantonsschulgebäude. Grundriss vom Erdgeschoss.

1 : 600.

fürchteten, dass die geplante Hochbahn eine Verunzierung des Strassenbildes, grossen Lärm und eine Entwertung ihres Besitzes im Gefolge haben werde. Einer derselben hatte an den Architekten-Verein in Berlin das Ansuchen gestellt, er möchte sich gegen das Projekt aussprechen; andere Grundbesitzer im Süden der Stadt ersuchten den Verein im Gegenteil, er möge sich für dasselbe erklären. Obschon nun der Verein selbstverständlich nicht darauf eintreten wollte, sich mit dergleichen privaten Kundgebungen zu befassen, so erachtete er dennoch die Frage der elektrischen Hochbahnen für eine so wichtige, dass er eine Kommission, bestehend aus den Herren Garbe, Hobrecht, Housselle, Schwechten und Werner bestellte, um die Angelegenheit näher zu prüfen. Ueber das Ergebnis der bezüglichen Beratungen berichtete Herr Garbe in der Sitzung vom 2. Januar dieses Jahres. Herr Garbe hat einen ausführlichen Bericht der Redaktion der deutschen Bauzeitung zur Verfügung gestellt, und dieselbe hat in ihrer Nr. 4 vom 14. Januar einen Auszug daraus veröffentlicht. Da die Leser

nicht zu bezweifeln. Die Züge können einander in sehr kurzen Zwischenräumen und mit grosser Geschwindigkeit folgen, ohne eine Störung des Strassenverkehrs herbeizuführen. Da Grunderwerbskosten fast ganz ausfallen, so kann die Herstellung verhältnismässig billig, also auch die Beförderung zu niedrigen Sätzen erfolgen, was vom wirtschaftlichen Standpunkte von der grössten Wichtigkeit ist. Vor Untergrundbahnen haben sie insofern den Vorzug, als die Fahrt in freier Luft angenehmer und gesunder ist, weit geringere Höhenunterschiede zwischen der Strassenfläche und dem Viadukte als bei der tief liegenden Tunnelröhre zu überwinden sind und als namentlich die Herstellungskosten, falls Strassen benutzt werden können, erheblich geringer sein werden.

Für die in Betracht kommende Linie — es handelt sich hier um die Teilstrecke des Gesamt-Entwurfes von der Warschauerstrasse nach dem Halle'schen Thor und dem Zoologischen Garten (siehe den Plan auf S. 70 von Bd. XIX) — ist überhaupt keine Untergrundbahn geplant worden. Es