

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **25/26 (1895)**

Heft 25

PDF erstellt am: **12.07.2024**

### **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.

erschienenen Darstellungen einer Reihe auswärtiger Zeitschriften sind teils vollständig unrichtig, teils einer Fastnachts-Zeitung (Sechseläuten-Blatt vom Frühjahr 1894) entnommen und daher zu fachmännischen Mitteilungen vollständig ungeeignet.

Um nun zu einer solideren Grundlage zu gelangen, hat Herr Guyer-Zeller den, wie uns scheint vollkommen richtigen Weg eingeschlagen. Er hat eine Kommission, bestehend aus einer Reihe von Fachmännern, von welchen einzelne sich eines hervorragenden Namens erfreuen, bestellt und jene Kommission auf den 17. ds. nach Zürich einberufen. Diese Kommission besteht aus: Herrn Prof. Dr. *Koppe* aus Braunschweig (für die Vermessungsarbeiten), Prof. Dr. *Golliez* aus Lausanne (für die geologischen Untersuchungen), Prof. Dr. *Weber* aus Zürich (für den elektrischen Teil), Inspektor *Strub* aus Interlaken (für den maschinentechnischen Teil), Direktor *Brack* aus Zürich (für den Oberbau), Dr. *Maurer* aus Zürich (für den meteorologischen und astronomischen Teil — Observatorium), Prof. Dr. v. *Salis* aus Basel (für die juristischen Fragen). Als Sekretär fungierte Dr. *Wrubel* aus Zürich.

Wir wollen einer uns zugesagten einlässlichen Berichterstattung über die bezüglichen Verhandlungen nicht vorgreifen und beschränken uns daher auf die vorläufige Mitteilung, dass Herr Prof. Dr. *Golliez* im Laufe dieses Sommers genauere geologische Bestimmungen an Ort und Stelle vornehmen wird, gleichzeitig wird Prof. Dr. *Koppe* Vermessungen, namentlich der zuerst in Betracht kommenden Strecke vom Eigergletscher bis zur Station Eiger, ausführen und es werden hier zum ersten Mal in der Schweiz die photogrammetrischen Methoden, in welchen der Genannte bekanntlich bedeutende Erfahrungen besitzt und die sich zu Aufnahmen in jenen Gegenden besonders eignen, in grösserem Umfange zur Anwendung gelangen. Die Strecke Scheidegg-Eigergletscher, welche keinerlei Schwierigkeiten bietet und bereits abgesteckt ist, wird voraussichtlich schon im nächsten Jahre gebaut. —

Für die Leser unserer Zeitschrift besonders wichtig ist der Beschluss, 50 000 Fr. für die Lösung einer Reihe zu stellender Aufgaben auszuwerfen, nämlich für das beste Trace, den vorteilhaftesten Unter- und Oberbau, das geeignetste Rollmaterial, die beste elektrische Anlage unter Benützung der reichlich vorhandenen Wasserkräfte sowohl zum Bau der Tunnel, als auch zum späteren Betrieb der Bahn. Die genauere Formulierung der Preisaufgabe wird Gegenstand der Beratungen einer nächsten Konferenz sein, die voraussichtlich in vier Wochen stattfinden soll.

**Die Eröffnung des Nordostseekanals** hat programmgemäss den 20. Juni stattgefunden. Die für den Bau aufgewendete Summe von nahezu 200 Millionen Fr. und die achtjährige Bauzeit geben einen Anhalt für die Grösse und Bedeutung dieses Werkes, dessen Bauausführung nach dem Dahlströmschen Entwurf bereits in Bd. VII, S. 139 u. Z. ausführlich beschrieben worden ist. Der Kanal, durch dessen Benützung die gefährdrohende Umschiffung des Cap Skagen für die von der Nord- nach der Ostsee gehenden Schiffe verhindert werden kann, ist rund 99 km. lang und gestattet den grössten Schiffen der Kriegs- und Handelsflotten aller Nationen die Durchfahrt. Der Umweg, welchen die den Sund mit einem Raumgehalte von 18 Millionen Registertonnen jährlich passierenden 30 000 Handelsschiffe bisher um Dänemark herum machen mussten, um nach den Nordseehäfen zu gelangen, betrug für die meisten 400 bis 800 km. Nach Eröffnung des Nordostsee-Kanals finden 25 000 Schiffe einen kürzeren Seeweg für die beabsichtigte Fahrt vor, und es lässt sich annehmen, dass 20 000 ihn auch benutzen werden, mit andern Worten, es wurden bisher 12 Millionen Registertonnen 600 km. weit umsonst gefahren. In nachstehender Uebersicht sind die Abmessungen der bedeutendsten Schifffahrtskanäle vergleichsweise zusammengestellt.

	Länge	Sohlenbreite	Wasserspiegelbreite	Tiefe
	km	m	m	m
Suez-Kanal . . . . .	161	22	58	7,9
Nordostsee-Kanal . . . . .	98,8	22	61	9
Panama-Kanal . . . . .	64,5	22	30,8	8,5
Chicago-Kanal . . . . .	58	48,7—61	49,4—91,4	6,7—7,9
Manchester-Schiff-Kanal . . . . .	49	36,5	52,5	7,9
Niederländ. Nordsee-Kanal	28	25	59	8,5

Es mag noch zum Vergleich angeführt werden, dass der seit 26 Jahren im Betrieb befindliche Suez-Kanal 471 Millionen Fr. und der anfangs vorigen Jahres eröffnete Manchester-See-Kanal 325 Millionen Fr. gekostet haben. Wir hoffen auf die Anlagen des Nordostseekanals noch in einlässlicherer Darstellung zurückzukommen.

**Schweiz. Nordostbahn.** Der Verwaltungsrat der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft beantragt der am 29. d. Mts. in Zürich zusammentretenden Generalversammlung die Auszahlung einer Dividende von 6 0/0 an die Stamm- und Prioritätsaktien, die Erteilung der Ermächtigung zur fakultativen Konversion der Prioritäts- in Stammaktien und zur Ausgabe von 3 1/2 0/0-Obligationen im Nominalbetrag von 10,5 Millionen Fr., wodurch die Obligationenschuld auf den Gesamtbetrag von 160 Millionen Fr. ansteigt. Ferner wird die Erteilung eines Kredites von 8 Millionen Fr. für die bis Ende 1899 reichende, erste Bauperiode des Bahnhof-Umbaus in Zürich und die Beteiligung mit einer Million Fr. in 3 1/2 0/0-Obligationen an der normalspurigen Nebenbahn Uerikon-Bauma, letztere unter gewissen Kautelen nachgesucht.

**Rickenbahn.** In einer namens des Eisenbahn-Komitees Rapperswil von Herrn J. J. Bühler-Honegger verfassten Beleuchtung der verschiedenen Eisenbahnprojekte zur Verbindung des Toggenburg mit dem Linth- und Zürichsee-Gebiet gelangt derselbe zum Schluss, es sei das von Herrn Ing. Brunner in St. Gallen ausgearbeitete Projekt mit Rampen von 22 0/0 der hohen Baukosten wegen nicht zu unterstützen, dagegen sei das Projekt Denzler-Gysin mit Rampen von 35 0/0 unter Berücksichtigung der von Herrn Oberingenieur R. Moser vorgeschlagenen Modifikationen mit Nachdruck zu verfolgen. Die Gesamtkosten dieses letztern Projektes sind auf 7,3 Millionen Fr. veranschlagt gegenüber 11,6 bzw. 12,2 bis 12,5 Millionen für das Projekt Brunner.

**Die Vergrösserung der Wasserversorgung der Stadt Luzern** durch Zuleitung einer neuen Quelle am Südabhang des Pilatus und Anlage eines Pumpwerkes auf der Allmend erhielt am 16. ds. die Genehmigung der Gemeindeversammlung. Dadurch wird das Wassergewinnung um 3700 Minutenliter erhöht, so dass dasselbe für eine Einwohnerzahl von 40 000 hinreichen würde, während die heutige Einwohnerzahl bloss etwa 24 000 beträgt. Die Anlagekosten der Wasserversorgung werden durch die Neuanlagen von 1,75 Millionen auf 2,3 Millionen Fr. erhöht.

**Rheinbrücke zwischen Bonn und Beuel.** Die Ausführung des Brückenbaues wird der in dem bezüglichen Wettbewerb mit dem ersten Preise ausgezeichneten Brückenbau-Anstalt in Sterkrade (Gutehoffnungshütte) in Vereinigung mit dem Baugeschäft R. Schneider und dem Arch. Bruno Möhring in Berlin übertragen.

**Neue Kirche in Zürich-Wiedikon.** Laut Beschluss der Kirchenbau-Kommission vom 10. d. Mts. wird die Ausführung und Bauleitung der nach dem Entwurf von Arch. Paul Reber zu erbauenden neuen Kirche an den Genannten in Gemeinschaft mit der hiesigen Architekturfirma H. Stadler & E. Usteri vergeben.

**Strassenbahnen in Genf.** Die bezügliche Gesellschaft beabsichtigt, auf die Eröffnung der schweizerischen Landesausstellung den elektrischen Betrieb mit oberirdischer Stromleitung auf ihrem Netz einzuführen.

**Berner-Oberland-Bahnen.** Der Sitz der Gesellschaft soll von Bern nach Interlaken verlegt und die Bezeichnung der Station Interlaken-Zollhaus durch Interlaken-Ort ersetzt werden.

**Auszeichnung des Erbauers des Nordostsee-Kanals.** Der Berliner Architekten-Verein hat den technischen Leiter des Nord-Ostsee-Kanalbaues, Winkl. Geh. Ober-Baurat Baensch, zum Ehrenmitglied ernannt.

Konkurrenzen.

**Der Bau einer festen Strassenbrücke über den Rhein bei Worms** ist von der grossherzogl. hessischen Regierung in einem auf deutsche Ingenieure und Architekten beschränkten Wettbewerb ausgeschrieben worden. Der Kostenvoranschlag darf 3 100 000 M. nicht überschreiten. Der erste Preis beträgt 10 000 M., die weiteren Preise sind auf insgesamt 12 000 M. festgesetzt.

**Nordböhmisches Gewerbemuseum in Reichenberg.** Auf deutsche und österreichische Architekten beschränkter Wettbewerb. Termin: 31. Oktober 1895. Preise 5 000, 3 000, 2 000 Kronen. Ankauf weiterer Entwürfe für 1 000 Kronen vorbehalten. Programme etc. können vom »Kuratorium des nordböhmischen Gewerbemuseums in Reichenberg« kostenlos bezogen werden.

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

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studierender

der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Stellenvermittlung.

- Gesucht ein *Ingenieur* zur Uebernahme des Baues einer Wasserversorgung. (997)
  - Gesucht ein *Maschineningenieur*, welcher etwas Elektrotechnik versteht. (998)
  - Gesucht nach Italien ein jüngerer *Architekt*, feiner Zeichner. (999)
  - Gesucht für eine schweiz. Lokalbahn ein *Ingenieur-Bauführer*, der baldmöglichst eintreten kann. (1000)
  - Gesucht zwei *Bauführer-Assistenten* für Bahnbau. (1001)
- Auskunft erteilt Der Sekretär: *H. Paur*, Ingenieur, Bahnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich.