

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Band: 25/26 (1895)
Heft: 3

Artikel: Die neue Kirche in Enge-Zürich: Architekt: Prof. Friedrich Bluntschli in Zürich
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-19220>

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: 15.10.2024

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

der Bahnlinie Bergen-Vossevangen. Es stellt sich der Kosten-
voranschlag für den Gravenhals-Tunnel folgendermassen:

A. Die Westseite	3393 m lang	3 937 000 Fr.
B. „ Ostseite	822 m „	506 000 „
Total	4215 m lang	4 443 000 Fr.
hiezuh Administration und unvorhergesehene		
Ausgaben		724 000 „
		Total 5 167 000 Fr.

Es wurde beim endgültigen Festlegen des Tracés darauf
Bedacht genommen, dass die bei früheren Alternativen in
Betracht gezogenen, grossen und kostspieligen *Brücken und*
Viadukte soweit als möglich umgangen werden sollten.

Daraus resultierte allerdings eine grössere Anzahl Tun-
nels, als bei den früheren Alternativlinien, was man aber
wiederum für die Betriebssicherheit der Bahn glaubt vor-
ziehen zu müssen.

Unterbau. Die grössten Brücken haben 2 bis 3 Öff-
nungen von je zwischen 20 und 40 m Spannweite. Als Material
werden Steine und Eisen verwendet.

Die *Fundierungsarbeiten* werden nirgends grosse Schwierig-
keiten bereiten und es finden sich in der Regel fast überall
gute Bausteine in der Nähe der Linie.

Oberbau. Was den Oberbau betrifft, sind Schienen
von 25 kg Gewicht per lfd. Meter angenommen, gegenüber
20 kg Schienengewicht der bestehenden norwegischen Schmal-
spurbahnen (Spurweite 1,067 m).

Hochbau. Die Stationsanlagen werden sehr einfach
und billig gehalten. Es sind im ganzen vorgesehen:

- 1 Station I. Klasse (Näs),
- 5 Stationen II. Klasse (davon eine etwas grössere Anlage
bei Gulsvik (vide die Karte),
- 12 Stationen III. Klasse,
- 21 sogenannte doppelte Wärterwohnhäuser (zugleich Halte-
stellen),
- 34 einfache Wärterwohnhäuser,
- 6 Wasserstationen,
- 2 Kohlenlagerhäuser.

Ausserdem sind im Hochgebirge, wo sich auf einer
Strecke von 60 km keine Stationen vorfinden, von 12 zu 12 km
Kreuzungsgeleise bzw. Ausweichgeleise von je 350 m
Länge anzulegen.

Dies wäre in gedrängter Kürze die Beschreibung des
nun zur Ausführung gelangenden interessanten Baues, von
dem, je nach dem Fortschritt der Arbeiten, sich vielleicht
später noch Gelegenheit finden wird, den Lesern dieser Zeit-
schrift nähere Angaben vorzulegen.

Die neue Kirche in Enge-Zürich.

Architekt: Prof. *Friedrich Bluntschli* in Zürich.
(Mit einer Lichtdruck-Tafel.)

I.

Mit der heutigen Nummer beginnend, veröffentlichen
wir in der Folge einige Abbildungen und Pläne der neuen
Kirche in Enge, deren Entwurf wir in Band XVIII Nr. 23
und 24 unsern Lesern vorgelegt haben. Wir werden diesen
Darstellungen noch einige Notizen über diesen im Lauf des
letzten Jahres vollendeten Bau von dem bauleitenden Archi-
tekten Prof. F. Bluntschli beifügen. Die heutige Beilage
zeigt die Kirche in ihrer Ansicht von der Seestrasse aus.

Simplon-Tunnel. Projekt 1893.

Auf die von Herrn Professor von Rziha in Nummer 22
Bd. XXIV der „Schweizerischen Bauzeitung“ veröffentlichten
Ausführungen nur kurz die Antwort, dass wir bedauern,
keinerlei geistiges Eigentum desselben an der von uns vor-
geschlagenen Baumethode für den Simplontunnel im all-
gemeinen und speciell an der Idee des Doppelstollens an-
erkennen zu können.

Wenn Herr von Rziha glaubt, eine Beziehung zwischen
unserm Bauprogramm und seinem den Herren Gebrüder
Lapp in Langen im Jahr 1882 eingereichten privaten Gut-
achten feststellen zu können, so ist er gänzlich im Irrtum.
Dieses Gutachten ist dem in dieser Sache genannten Herrn
Ingenieur A. Brandt völlig unbekannt geblieben.

Wie weit die in unserm Bauprogramm niedergelegten
Gedanken originell sind und wie weit sie eine naturgemässe
Entwicklung der bisher bekannten Technik darstellen, wollen
wir dem Urteil der Fachmänner überlassen.

Namens der Bauunternehmung für den Simplontunnel,
Für den z. Z. abwesenden Herrn A. Brandt:

C. Brandau.

Winterthur, den 17. Januar 1895.

Miscellanea.

Lüftungssystem Saccardo für Tunnelbauten. In dem in Nr. 21
Bd. XXIV u. Z. veröffentlichten Bericht der Experten zum Simplontunnel-
Projekt wird bezüglich der wichtigen Frage der Ventilation auf ein von
Ingenieur Saccardo in Italien eingeführtes Lüftungssystem hingewiesen, dessen
Anwendung für den Simplontunnel, bei günstigen Ergebnissen der im 2727 m
langen Prachia-Tunnel der Linie Bologna-Florenz damit gemachten Ver-
suche, gegenüber andern Ventilationsmethoden der Vereinfachung des Be-
triebes wegen zu empfehlen sei. Ein Ausschuss aus Vertretern des kgl.
Eisenbahninspektorates, des Kriegsministeriums und der Betriebsgesellschaften
hat nun auf Grund mehrmonatlicher Beobachtungen den grossen Wert des
Saccardo-Systems festgestellt. Diesem günstigen Urteil hat sich auch der
als Urheber der grossartigen Anwendung künstlicher Lüftung im Mersey-
tunnel bekannte Ingenieur Fox, einer der Experten des Simplontunnel-Pro-
jektes, in vollem Umfange angeschlossen, so dass die Annahme dieses Sys-
tems, das dem Giffard-Injektor nachgebildet ist, für den Simplon-Tunnel-
bau in Aussicht steht. Während einiger Versuchstage fuhren dichtbesetzte
Truppzüge in kurzer Aufeinanderfolge durch den Tunnel; auch hiebei
konnte ein befriedigendes Ergebnis verzeichnet werden.

In der Hauptversammlung des Vereins Berliner Künstler vom
8. Januar wurde für das Amt des bisherigen Präsidenten, Dir. Anton von
Werner, der acht Jahre an der Spitze des genannten Vereins gestanden,
einstimmig Prof. Ernst Körner, Maler, gewählt. Ein scharfes Geplänkel
in der Tagespresse gegen den einflussreichen Akademiedirektor hatte diese
interessante Wahl eingeleitet. Anton von Werner, der in der vorerwähnten
Stellung bemüht war, einen autoritären Einfluss auf die Berliner Schule
auszuüben, hatte durch sein streng konservatives Regiment, das jede nicht
von der Akademie geeichte Methode perhorrescierte, aus den Kreisen der
missvergnügten Berliner Künstler in letzter Zeit sehr laute und lebhaft
Angriffe erfahren. Dieser Umstand veranlasste ihn, von der langjährigen
Leitung des Vereins zurückzutreten.

**Die Besetzung der Professur für Physik an der Berliner Hoch-
schule** ist der bezüglichen Ministerialbehörde bisher noch nicht gelungen.
Nachdem Professor Kohlrausch durch Uebernahme des Präsidiums der physi-
kalisch-technischen Reichsanstalt nicht mehr in Frage kommen konnte, hat
die preussische Regierung laut einer Meldung der „Nieuwe Rotterdam'sche
Courant“ dem Amsterdamer Naturforscher Professor *van 't Hoff*, die frag-
liche Professur angeboten, der sich jedoch nicht entschliessen konnte, sein
Vaterland zu verlassen. Gegenwärtig schweben Unterhandlungen mit dem
Professor der Physik an der Universität Freiburg i. B., *Hofrat Dr. War-
burg*, den man hofft für den verwaisten Lehrstuhl Kundts zu gewinnen.

Berner Brückenbau-Angelegenheit. (Bd. XXIV S. 101, 109 u. 177).
In der Volksabstimmung betr. die Wahl zwischen den beiden Entwürfen
von Probst, Chappuis, Wolf und von Linden-Henzi wurden für das erstere
Projekt 401, für das letztere 3185 Stimmen abgegeben. Für beide Ent-
würfe gingen 10, gegen beide 179 Stimmen ein, für ungültig erklärt wur-
den 242 Stimmen. Von 8067 Stimmberechtigten gingen nur 4017 zur
Urne. Der Gemeinderat wird nun sofort einen internationalen Wettbewerb
zur Einreichung von Ausführungsplänen mit verbindlichen Uebernahme-
offerten auf Grundlage des Projektes von Linden zur Ausschreibung bringen.

Englische Tramway-Statistik. Nach einem eben publicierten Bericht
für das mit dem 30. Juni 1894 abschliessende Geschäftsjahr, giebt es im
vereinigten Königreich 975 Meilen Strassenbahnen (15 mehr als im Vor-
jahr). In ihrem Betrieb sind 30 528 Pferde, 564 Lokomotiven und 4179
Wagen, welche insgesamt 616 972 830 Personen (18 683 321 mehr als im
Vorjahr) beförderten. Trotzdem die Bruttoeinnahme (90 395 875 Fr.) mit



Die neue Kirche in Enge-Zürich.

Architekt: Professor *Friedrich Bluntschli*.