

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **27/28 (1896)**

Heft 9

PDF erstellt am: **08.08.2024**

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.

Miscellanea.

Jungfraubahn. «Die Schweizer-Bahnen», ein neu gegründetes, von Dr. Eugen Curti und Dr. Wrubel in Zürich redigiertes, speziell den Interessen der Simplon-Engadin-Orient- und Jungfraubahn dienendes Organ, veröffentlichen in ihrer Nr. 2 einen Auszug aus dem Protokoll der wissenschaftlichen Kommission der Jungfraubahn, deren Sitzung am 15. Februar in Zürich stattfand. In dem bezüglichen Auszug wird gleich anfangs gesagt, dass nicht alles, was da geredet und beschlossen wurde, sich zur Veröffentlichung eigne. Ueber das Tracé der ersten Teilstrecke referierte Direktor Brack. Die Aufnahmen für dieselbe machte Ing. Wildberger in Chur. Lageplan und Längenprofil sind fertig. Die Station Eigergletscher wird aus der Hauptlinie herausgerückt, weil sonst die Gefällsverhältnisse bis zum Tunnelportal der Strecke II nicht eingehalten werden könnten. Sobald die Expropriationsangelegenheit erledigt ist, wird der Bau in Angriff genommen. Prof. Golliez schlägt vor, die Station Mönch auf dem oberen Mönchjoch anzulegen, von wo aus der Abstieg nach dem »Ewig Schnee-Feld« leicht sei, während Dr. Wrubel an Stelle der früher projektierten Guggigletscher-Station eine Doppelstation beim Jungfraujoch in Vorschlag bringt. Am oberen Mönchjoch soll eine geräumige Hütte errichtet werden, in welcher Ingenieure, Geologen u. a. kampieren können. Als Betriebssystem für die Jungfraubahn schlägt Prof. Weber das in unserer Nummer 2 dieses Jahrgangs beschriebene, an der elektrischen Strassenbahn in Lugano mit Erfolg angewandte, dreiphasige Wechselstrom-System vor. Von den Wasserkraftanlagen soll die in Burglauenen, als die stärkere, zuerst in Angriff genommen werden. Da es vielleicht später möglich sei, dass die Wengernalp-Bahn-Gesellschaft auf der einen Seite den elektrischen Betrieb einführen und ihr Rollmaterial für Dampftrieb auf die andere konzentrieren werde, soll Inspektor Strub untersuchen, welche Kosten der Umbau der Strecke Grindelwald-Kleine Scheidegg auf Meterspur und Minimalradien von 100 m verursachen würde. (Die W. A. B. hat eine Spurweite von 80 cm und Minimalradien von 60 m. Die Red.) Eine lange Diskussion verursachte die Formulierung der in unserer letzten Nummer veröffentlichten Preisausschreibung. Ein schriftlicher Bericht des abwesenden Prof. Dr. Koppe in Braunschweig über die von ihm vorgenommenen photogrammetrischen Messungen vom Tunnelportal bis zur Grindelwald-Gallerie etc. wird einer Spezialkommission überwiesen. Auf Vorschlag des Präsidenten Guyer-Zeller wurde zum technischen Direktor für den Bau und Betrieb der Jungfraubahn mit Amtsantritt auf den 1. April 1896 gewählt der den Lesern unserer Zeitschrift durch seine trefflichen Abhandlungen wohl bekannte Ingenieur E. Strub, Inspektor der B. O. B. in Interlaken.

Eisenbahnbauten in China. Die Wirkungen der Niederlage Chinas im letzten Kriege beginnen sich dort auch auf dem Gebiete des Verkehrswesens bereits bemerkbar zu machen; allerdings ohne vorläufig die finanziellen Erwartungen in dem Masse zu befriedigen, wie sie in Europa an die ersehnte neue Aera der chinesischen Wirtschaftspolitik geknüpft wurden. Anfang Januar d. J. sind von der chinesischen Regierung die Kontrakte für die Erbauung zweier wichtiger Eisenbahnen vergeben worden, die Linien Tientsin-Peking und Shanghai-Sutschou-Nanking (312 km) mit der Zweiglinie Sutschou-Hangtschou. Anstatt europäische Unternehmer und

europäisches Kapital zu berücksichtigen, werden die Bahnen mit chinesischem Kapital und durch einheimische Unternehmer gebaut, während sich auch um die Konzession für die Bahnlinie Peking-Hangkow, welche in einer Länge von 1100 km mitten durch Nord-China nach dem Yantsekiang führt, chinesische Kapitalisten in Canton in Konkurrenz gegen ein anglo-amerikanisches Konsortium bewerben.

Für die sehr wichtige Eisenbahn Tientsin-Peking sind die Vorarbeiten unter der Leitung des Chefingenieurs, eines Deutschen, namens *Kinder* bereits beendet und für den bei Frühjahrsanbruch beginnenden Bau sind die erforderlichen 3 Millionen Taels (23 Millionen Franken) zu gleichen Teilen von der kaiserlichen Regierung, der Provinzregierung und dem betreffenden Vicekönig bereit gestellt worden. Das Material für den Oberbau, die Lokomotiven und das sonstige rollende Material werden natürlich aus dem Auslande bezogen werden müssen. Die Bahn wird, einem Wunsche des Kaisers entsprechend, nicht direkt vor den Mauern der Residenz, sondern 12 km südlich von Peking bei der Marco-Polo-Brücke am Peiho-Fluss enden und dürfte spätestens Ende des nächsten Jahres eröffnet werden. Die einzige europäische Unternehmung, welche neuerdings eine Bahnkonzession in China erhalten hat, ist die Baugesellschaft Fives-Lille, deren Konzession für die Linie von Lang-Tscheu nach der Tonkinesischen Grenze bei Dong-Dang (Chinaothor) durch Vermittelung der französischen Regierung erwirkt und in den zwischen Frankreich und China geschlossenen Handelsvertrag aufgenommen wurde.

Bauten in Kairo. Von der ägyptischen Regierung wird eine Offerten-ausschreibung 1. für den Bau des neuen Museums ägyptischer Altertümer und 2. des arabischen Museums und Bibliothekgebäudes für den Khedive erlassen. Offerten sind bis zum 18. April bzw. 2. Mai im Ministerium für öffentliche Arbeiten in Kairo einzureichen, woselbst auch über die Bedingungen der Submission Aufschluss erteilt wird. Bewerber haben eine provisorische Kaution von 1000 bzw. 300 ägypt. Pfund zu leisten.

Die feierliche Eröffnung der neuen Durchfahrt durch das Eiserne Thor ist auf den 27. September d. J. in Aussicht genommen.

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

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studierender

der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht ein tüchtiger, theoretisch und praktisch gebildeter, selbständiger *Konstrukteur* für Turbinenbau und allem Maschinenbau. (1024)
Gesucht in das techn. Bureau einer Brückenwerkstätte einen akad. gebildeten *Ingenieur*, der schon im gleichen Fache thätig war. (1025)

Gesucht ein junger tüchtiger, selbständiger *Bauzeichner*. (1026)
Gesucht ein tüchtiger *Maschineningenieur*, Specialist, der die moderne Konstruktion von Turbinen und Regulatoren gründlich kennt und Praxis in grösseren Werkstätten aufzuweisen hat. (1027)

On *cherche* pour l'Italie un jeune ingénieur-mécanicien pour travailler sous les ordres du directeur de la partie technique de l'usine. (1028)

Auskunft erteilt

Der Sekretär: *H. Paur*, Ingenieur,
Bahnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Stelle	Ort	Gegenstand
1. März	Schulrat Dr. Schönenberger	Bütschwil (St. Gallen)	Maurer-, Steinhauer- (Sandstein, Granit), Verputz-, Zimmer-, Dachdecker- und Spenglerarbeiten, sowie Lieferung der Eisenbalken zum Neubau des Schulhauses in Bütschwil.
1. »	Jakob Elser, Präsident der Wasserversorgungs-Gesellsch.	Andwil (St. Gallen)	Legen der Zuleitungsröhren von den Quellen bis zum Reservoir in einer Gesamtlänge von 2000 m samt allen Grab- und Nebenarbeiten.
5. »	K. Sieber, Präsident der Wasserversorg.-Kommission	Rüdlingen (Schaffh.)	Anlage einer Wasserversorgung in Rüdlingen.
8. »	Ed. Fischer, Posthalter	Egerkingen (Soloth.)	Anlage einer Wasserversorgung in Egerkingen.
8. »	Schmid-Kerez, Architekt	Zürich, Bahnhofstr. 14	Zimmer-, Spengler-, Holzcement- und Schieferbedachungs-Arbeiten für das neue Postgebäude in Zürich.
9. »	Wilh. Meier, Präsident der Armenpflege	Rafz (Zürich)	Stallbaute in der Armenanstalt Rafz, sowie Herstellung des Heustallbodens aus T-Balken und Houdrissteinen.
9. »	Stadttingenieur	Zürich Fraumünsterschulhaus	Südliche Trottoiranlage an der Birnenstorferstrasse, in einer Länge von etwa 1200 m und Anlage des Hochwasserkanals in der Thalwiesenstrasse, Profil 1,5/1,0 m. Länge 210 m.
10. »	Gemeindevorstand	Malans (Graubünden)	Herstellung eines Anschlammungskanals bestehend aus einem Hauptkanal von 1573 m Länge, davon 473 m Röhrenkanal in Beton, und einem Nebenkanal von 547 m Länge. Kirchenreparatur in Hittnau.
10. »	E. Spörri	Hittnau (Zürich)	Bau der Strassenstrecke Hirschen-Risi bis zur Kantongrenze gegen Dicken, Länge etwa 3 km.
10. »	Büchler, a. Regierungsrat	Schwellbrunn (Appenzell)	Umbau des Schulhauses in Gabris.
15. »	B. Müller, Schulpfleger	Gabris (Thurgau)	Bau der Festhütte für das kant. Sängerefest 1896 in Rheineck.
15. »	J. Forster, Schreinermeister	Rheineck	Bau eines Schulhauses in Wylen bei Wyl.
20. »	Emil Schmid, Präsident der Baukommission	Wylen b. Wyl (Zürich)	