

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 17

PDF erstellt am: **26.06.2024**

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.

geht. Für die Strassenkorrektur werden nach dem bezüglichen Plan etwa 500 m² in Anspruch genommen. Behufs möglichster Verringerung des durch den Ankauf entstehenden, finanziellen Ausfalls wird dem Grossen Stadtrat vorgeschlagen, den übrig bleibenden Teil des erworbenen Areals (1558 m²) wieder zu verkaufen für die Erstellung von drei freistehenden, einstöckigen Wohnhäusern bei stark zurückgelegter Baulinie. Weder die Bauhöhe noch die Art der Ueberbauung — heisst es in der Weisung des Stadtrats — werden auf das Polytechnikum wie auf die übrigen anstossenden Grundstücke ungünstig wirken; im Gegenteil darf gesagt werden, dass damit alle Nachteile beseitigt sind, welche sich aus einer Ueberbauung mit geschlossenen Häusern ergeben hätten. Auch in finanzieller Hinsicht sei die vorgeschlagene Lösung empfehlenswert. Unter Zugrundelegung eines Verkaufspreises von 60 Fr. für den m² wird der Erlös aus den Bauplätzen mit 93465 Fr. berechnet; dazu kommen die sich auf 7200 Fr. belaufenden, privaten Beiträge*), sodass eine Summe von 64000 Fr. verbleibt, welche durch die Beteiligten zu decken ist. Nach dem Verteilungsplan des Stadtrates entfallen davon auf Stadt, Kanton und Bund je 25% (16000 Fr.) = 48000 Fr., und an Mehrwertbeiträgen auf die Blinden- und Taubstummen-Anstalt 8% = 5120 Fr., auf die Künstlergesellschaft 2% = 1280 Fr., auf Stockars Erben 15% = 9600 Fr. Die für die Strassenkorrektur vorgesehenen Kosten fallen ausser Betracht, da dieselben bei der geringen Richtungsänderung der Strasse nicht so bedeutend sind und im gewohnten Voranschläge gedeckt werden können.

Die feierliche Eröffnung der Franz Josefs-Brücke in Budapest, die über die Donau führend, den Zollamtsplatz mit dem gegenüber liegenden Ofener Ufer verbindet, hat am 5. d. M. stattgefunden. Der in Bd. XXIV No. 1 u. Z. abgebildete, von Oberingenieur *Joh. Feketeházy* in Budapest herrührende Entwurf dieses bedeutenden Bauwerks ist bekanntlich aus dem im Jahre 1893 ausgeschriebenen, internationalen Wettbewerb für zwei Donaubrücken in Budapest, die Schwurplatz-, und Zollamtsbrücke, hervorgegangen; die Ausführung der Eisenkonstruktion des bei jenem Wettbewerb mit dem zweiten Preise ausgezeichneten Projektes für die Zollamtsbrücke war der Maschinenfabrik der k. ungar. Staatsbahnen in Budapest übertragen worden. Im Jahre 1894 wurde seitens der Unternehmung *Béla Zsigmondi* und *E. Gaertner* mit dem Bau begonnen und am 26. September 1896 die Belastungsprobe durchgeführt. Insgesamt hat der Bau also zwei Jahre gedauert. Sowohl die Brückenköpfe als auch die zwei Strompfeiler wurden pneumatisch fundiert. Hierbei ergab sich am Ofener Brückenköpfe eine ganz eigentümliche Schwierigkeit. Aus dem Grunde der Caissons sprang nämlich 40° C. warmes Quellwasser auf, das vorerst durch Einführung kalten Donauwassers gekühlt werden musste, um darin arbeiten zu können. Trotzdem die Arbeit im Winter stattfand, gelang es nicht, die Temperatur unter 27° C. herabzudrücken. Auch bei der Fundierung der Strompfeiler kam warmes Quellwasser zum Vorschein, jedoch war die Temperatur bereits erträglich. Das Gesamtgewicht der Eisenkonstruktion beträgt 6101 t. Die Herstellung des als Dreiflügelbrücke nach dem Kragträger-System ausgeführten Bauwerks hat einen Kostenaufwand von 2 260 000 fl. beansprucht, wovon 2,11 Millionen fl. auf den Staat, der Rest — für die Verlegung der Wasserleitungsröhren — auf die Kommune entfallen.

Verkehrssteigerung bei erhöhten Fahrpreisen. Auf die rapide Steigerung des Personenverkehrs der Londoner Bahnen seit den letzten drei Jahrzehnten haben wir gelegentlich einer früheren Mitteilung über «Londons Verkehrsverhältnisse und Verkehrsmittel» (Bd. XXVII, S. 46) hingewiesen. Eine interessante Ergänzung der bezüglichen Angaben bildet die im Centralblatt der Bauverwaltung erwähnte, ungewöhnliche Thatsache, dass selbst nach wiederholter Erhöhung des Fahrpreises die *City- und Süd-Londonbahn* eine beträchtliche Verkehrssteigerung erfahren hat. Der als Einheits-tarif festgesetzte Fahrpreis betrug anfänglich 1 d (10,4 Cts.). Als man nun angesichts des ausserordentlich starken Verkehrs einsah, dass ein neuer Zuwachs nicht mehr bewältigt werden könnte, wurde der Fahrpreis mehr und mehr erhöht, bis er jetzt eine durchschnittliche Höhe von 19,5 Cts. erreicht hat. Bei dieser Erhöhung hat der Verkehr noch zugenommen. Während vom 1. Januar bis 30. Juni 1891 2 412 343 Fahrgäste befördert wurden, betrug der Verkehr vom 1. Januar bis 30. Juni d. J. 3 192 000 Personen. Die grösste Personenzahl wurde in der zweiten Hälfte 1895 befördert, sie belief sich auf 3 383 154 Fahrgäste. Man nimmt an, dass die geplante Verlängerung der Bahn wieder eine Ermässigung des Fahrpreises zulassen wird. Die Betriebskosten betragen im verflochtenen Halbjahre 60,2% der Bruttoeinnahme oder 51,75%, wenn die Kosten für die Aufzüge abgezogen werden.

*) Wie s. Z. bereits mitgeteilt, belaufen sich die dem Stadtrate anbotenen Beiträge Privater nicht auf 7200 Fr., sondern erreichen die Höhe von 11000 Fr. Die Red.

Bahngleise aus Ferro-Nickel. In Frankreich hat man, der «Industrie électrique» zufolge, mit der Einführung des Ferro-Nickels, bekanntlich eine Verbindung von Eisen mit Holzkohle, geringen Mengen Mangan, etwa 2% Nickel und ein wenig Titan, für die Geleise der Eisen- und Strassenbahnen begonnen. Dieses Material soll namentlich für elektrischen Betrieb grosse Vorteile bieten; seine Bruchfestigkeit soll 55–56 kg/mm² betragen und die Haltbarkeit der Rollfläche die der Stahlschienen um das Zehnfache übertreffen. Ein weiterer Vorteil soll darin liegen, dass die alten Stahlschienen bei der Herstellung der Ferro-Nickel-Schienen verwendbar sind.

Eidg. Polytechnikum. Das 25jährige Jubiläum der landwirtschaftlichen Abteilung des eidg. Polytechnikums wird Mitte November durch einen Festkommers der Studentenschaft gefeiert.

Konkurrenzen.

Palmengarten in Leipzig. Zur Gewinnung von Entwürfen für die Anlage eines Palmengartens in Leipzig hat die Gesellschaft «Leipziger Palmengarten» einen allgemeinen Wettbewerb ausgeschrieben. Termin: 30. Januar 1897. Preise: 3000, 2000, 1000 M. Preisgericht: Baurat Arwed Rossbach, Stadtbaurat Prof. Licht, Gartendirektor Wittenberg, Gärtnerbesitzer Alb. Wagner in Leipzig, Aug. Siebert, Dir. des Palmengartens in Frankfurt a. M. und zwei Nichtfachmänner. Die Unterlagen des Wettbewerbs sind gegen Vergütung von 6 M., welche den Verfassern nichtprämierter Entwürfe zurückerstattet werden, vom Bureau genannter Gesellschaft in Leipzig, Promenadenstrasse Nr. 1, zu beziehen.

Rathaus in Dessau (Bd. XXVII, S. 47, Bd. XXVIII, S. 118). Der erste Preis (5000 M.) kam nicht zur Verteilung. Zwei zweite Preise (je 3000 M.) erhielten die Entwürfe der Arch. *Arthur Wienkoop* in Mannheim und *Erdmann & Spindler* in Berlin, einen dritten Preis (2000 M.) Arch. *Ludwig Engel* in Berlin, einen vierten Preis (1000 M.) Arch. *Karl Voss* in Kiel. Zum Ankauf (je 500 M.) wurden die beiden Entwürfe der Arch. *Jürgen Kröger* in Berlin und *Reinhardt & Süssenguth* in Charlottenburg empfohlen.

Nekrologie.

† **Emil Rüpell**, Geheimer- und Oberbaurat, ein um die Fortbildung der Eisenbahntechnik in Deutschland hervorragend verdienter Fachmann, ist am 10. d. M. zu Köln a. Rh. im Alter von 69 Jahren verschieden. Der Verstorbene ist bis zu dem am 1. April 1895 eingeführten Neuordnung der preussischen Staatsbahnverwaltung, zuletzt als Leiter der III. Abteilung der linksrheinischen Eisenbahndirektion dienstlich thätig gewesen. Seine Bedeutung als Eisenbahntechniker liegt besonders in der schöpferischen Thätigkeit, die er auf dem Gebiete der Weichen- und Signalsicherung, der Ausgestaltung der Stellwerke, des Oberbaus einschliesslich der Weichengestaltung entfaltete. Rüpell war einer der ersten, der in Deutschland die Notwendigkeit der Abhängigkeit zwischen Weichen und Signalen erkannte und hierin bahnbrechend vorging; die nach seinem System angeordneten Stellwerkanlagen haben rasch weitere Durchbildung und Verbreitung gefunden. Die Verwendung eiserner Querschwellen hat die von Rüpell eingeführte Schienenbefestigung mit «rheinischen» Klemmplatten und Hakenschrauben wesentlich gefördert und den auf eine wirksame Stossverstärkung gerichteten Bestrebungen verdankt der von ihm und seinem Mitarbeiter Kohn entworfene «Blattstoss» sein Entstehen, dessen Erfolg bisher kaum durch andere Anordnungen übertroffen worden ist. Als RüPELLS Werk sind auch im wesentlichen die Neubearbeitung einheitlicher Oberbauanordnungen und die Durchbildung einheitlicher Weichenanordnungen für die preussischen Staatsbahnen zu bezeichnen. Neben seiner beruflichen Wirksamkeit hat er noch an den Arbeiten des technischen Ausschusses des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen regen und vielseitigen Anteil genommen.

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

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studierender
der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht in eine Fabrik für mechanisch und elektrisch betriebene Eisenbahnsicherungen, sowie für Centralweichen, einige tüchtige Ingenieure mit Praxis und womöglich mit Sprachkenntnissen. (1061)

Gesucht ein Maschineningenieur für Zeichnungsunterricht und Technologie an einem kantonalen Technikum. (1062)

Gesucht nach Paris ein Maschineningenieur für Specialmaschinen, der selbstständig arbeiten kann. (1063)

Auskunft erteilt

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