

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **43/44 (1904)**

Heft 14

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.

führt. Nun hat die Generaldirektion der Bundesbahnen, zu deren Netz die Brünigbahn ebenfalls gehört, sich entschlossen, dem Verwaltungsrate der S. B. B. zu beantragen, dass diese Linie durch die Bundesbahnen als Fortsetzung der Brünigbahn erstellt werde. Als solche käme selbstverständlich nur eine Schmalspurbahn in Frage. Von zwei durch die Thunerseebahn ausgearbeiteten Schmalspurprojekten gibt die Generaldirektion der S. B. B. jenem den Vorzug, das eine Maximalsteigung von 12‰ und Krümmungshalbmesser von nicht unter 250 m vorsieht. Die Kosten dieses Projektes sind auf 4 800 000 Fr. veranschlagt. Ein zweites vorliegendes Projekt mit 20‰ Steigungen und 150 m kleinstem Radius würde die Ausgabe nur um 600 000 Fr. ermässigen. Im vorgenannten Betrage sind die Kosten für einen Bahnhof in Interlaken nicht enthalten; die Linie wäre, nach Ansicht der Generaldirektion in den bestehenden Ostbahnhof einzuführen und die Frage der Weiterführung der Brünigzüge nach dem Westbahnhof Interlaken näherer Prüfung vorbehalten. Dabei spricht sich die Generaldirektion gegen die geplante Anlage eines gemeinsamen Hauptbahnhofs in Interlaken aus, da durch dieselbe zu viele lokale Interessen berührt würden.

Übersicht der Eisenbahnen Europas. Am 1. Januar 1903 hatte nach einer Aufstellung der «Revue Générale des Chemins de Fer» das europäische Eisenbahnnetz einschliesslich der dem öffentlichen Verkehr dienenden Schmalspurbahnen die Gesamtlänge von 296 051 km, die sich nach folgender Tabelle auf die einzelnen Länder verteilen:

Bezeichnung des Landes	Betriebslänge		Zunahme im Jahre 1902	Betriebslänge auf:	
	1. Januar 1902	1. Januar 1903		100 km ²	10000 Seelen
	km	km	km	km	km
1. Deutschland	52 710	53 700	990	9,9	9,5
2. Oesterreich-Ungarn	37 492	38 041	549	5,6	8,1
3. Belgien	6 476	6 629	153	22,5	9,9
4. Dänemark	3 067	3 105	38	8,1	12,7
5. Spanien	13 630	13 770	140	2,7	7,7
6. Frankreich	43 657	44 654	997	8,3	11,5
7. Grossbritannien und Irland	35 462	35 591	129	11,3	8,6
8. Griechenland	1 035	1 035	—	1,6	4,3
9. Italien	15 810	15 942	132	5,6	4,9
10. Luxemburg	466	466	—	18,0	19,6
11. Norwegen	2 101	2 344	243	0,7	10,6
12. Niederlande	2 791	2 845	54	8,8	5,5
13. Portugal	2 388	2 409	21	2,6	4,4
14. Rumänien	3 171	3 177	6	2,4	5,4
15. Russland und Finnland	51 409	52 339	930	0,9	4,5
16. Serbien	578	578	—	1,2	2,3
17. Schweden	11 588	12 177	589	2,7	23,9
18. Schweiz	3 910	3 997	87	9,7	12,0
19. Europ. Türkei u. Bulgarien	3 142	3 142	—	1,1	3,1
20. Malta, Jersey und Man	110	110	—	10,0	3,0
Zusammen	290 993	296 051	5058	2,8	7,4

Das neue Oberseminar in Bern wird nach den Beschlüssen des Regierungsrates auf einer Parzelle des dem Staate gehörenden Teiles des Muesmattfeldes beim Chemiegebäude an der Freien Strasse erbaut werden, jedoch so, dass das Gebäude mehr landeinwärts an den Rand der Mulde in freie, ruhige Lage zu stehen kommt und das wertvolle Baugelände an der Freien Strasse verfügbar bleibt. Auf Grund der zur Zeit in Arbeit befindlichen Pläne soll in der Maisession des Grossen Rates der nötige Kredit verlangt und der Neubau derart gefördert werden, dass er im Herbst 1905 bezogen werden kann.

Schulhausneubau in Rapperswil. Der Schulrat wurde beauftragt, an der Stelle, wo das bisherige Schulhaus steht, nach den Plänen der Architekten *Adolf Gaudy & E. Walcher* einen Schulhausneubau mit einem Aufwand von 177 000 Fr. (einschliesslich Architektengebühr) sofort in Angriff zu nehmen.

Bodensee-Toggenburger-Bahn. In der konstituierenden Generalversammlung vom 28. März d. J. wurde der Verwaltungsrat bestellt, zu dessen Präsidenten Gemeindeammann Dr. *Scherrer* von St. Gallen gewählt und konstatiert, dass 20% des Aktienkapitals mit 2 200 000 Fr. bei der St. Gallischen Kantonalbank einbezahlt sind.

Kirchenbau in Altstätten (St. Gallen). Die Versammlung der evangelischen Kirchgenossen genehmigte den Bau der neuen evangelischen Kirche nach den Plänen des Architekten *Paul Reber* in Basel. Der Bau soll bis Ende 1905 vollendet sein; die Ausgaben sind mit 280 000 Fr. vorgesehen.

Schulbauten in Köln. Zum Bau einer Volksschule mit Turnhalle, Brausebad, Kochschule, Rektor- und Schuldienervohnung an der Agrippastrasse sind von den Stadtverordneten 516 000 Fr., weiterhin für den Bau dreier Schulracken für die Vororte Ehrensfield und Müngersdorf etwa 56 000 Fr. bewilligt worden.

Rathaus in Solothurn. Der Kantonsrat behandelte die Vorlage für den Umbau des Rathauses und genehmigte zunächst einen Kredit von 50 000 Fr. für den Umbau des Kantonsratssaales und von 20 000 Fr. für den Umbau des Regierungsratsaales.

Baugewerkschule in Achen. Der Neubau der Baugewerkschule mit Rektorwohnung am Blücherplatz ist mit einem Aufwand von 600 000 Fr. beschlossen worden.

Wasserwerk von Worms. Die Stadt Worms beabsichtigt ihre Rheinwasserversorgung mit einem Aufwande von 1 500 000 Fr. durch eine Grundwasserversorgung zu ersetzen.

Die Sebalduskirche in Nürnberg ist in ihrer Westhälfte soweit hergestellt, dass sie zu Ostern d. J. der Benützung wieder übergeben werden kann.

Konkurrenzen.

Figureschmuck auf dem Aufnahmegebäude des Bahnhofes in Luzern. (Bd. XLII S. 138, Bd. XLIII S. 160.) Die öffentliche Ausstellung der eingereichten Arbeiten im Kursaalgebäude in Luzern ist an Wochentagen jeweils von 9 bis 12 Uhr vormittags geöffnet, nicht nur bis 11 Uhr, wie in letzter Nummer mitgeteilt worden ist.

Nekrologie.

† **F. J. Weiss.** Am 24. März d. J. starb in seiner Vaterstadt Basel 56 Jahre alt Ingenieur Franz Josef Weiss an einem Herzschlag. Er war am 15. Januar 1848 geboren und besuchte die Schulen in Basel. Aus der damaligen Gewerbeschule, an der er sich durch seine besondere Begabung für Mathematik auszeichnete, trat er in die mechanische Werkstätte von A. Harder in Basel, um sich zum Mechaniker auszubilden, und studierte hierauf 1867 bis 1869 am Polytechnikum in Zürich und von 1869 bis 1870 in Karlsruhe. Seine erste praktische Tätigkeit entfaltete Weiss bei den Arbeiten für die Wiener Hochquellen-Wasserleitung, wo er unter der Leitung von Ingenieur J. Wey in den Jahren 1872 bis 1874 für die Unternehmung A. Gabrielli tätig war. Nach einer längeren Pause, während der er in Basel dem Privatstudium oblag, fand er 1876 Stellung in der Brückenbaufirma Harkort in Duisburg, für welche er unter der Oberleitung seines Freundes Ingenieur L. Kunz als Bauführer des Brückenbaues in Breisach und der Rheinarbeiten bei Neuenburg in Baden wirkte. Ende 1879 trat Weiss bei Harkort aus, um im Vereine mit den Ingenieuren E. Bavier und L. Kunz unter der Firma «Bavier, Kunz & Weiss» auf eigene Rechnung sich an der Bauunternehmung zur Erstellung des Leuchtturmes auf dem «roten Sand» bei Bremen zu beteiligen. Wie bekannt hatte die Unternehmung das Missgeschick, dass ihr kühner, 50 km weit von der Küste in der offenen See unternommener Bau im Herbst 1881 der Ungunst der Witterung und einer aussergewöhnlichen Springflut zum Opfer fiel, wobei auch Weiss sein Vermögen einbüsste. Dieser Schicksalsschlag vermochte ihn aber nicht zu beugen und mit aller Energie nahm er eine neue Tätigkeit auf. In Basel, wo er sich nunmehr bleibend als Zivilingenieur niederliess, wandte er sich wieder ausschliesslicher der Mechanik zu und entfaltete auf dem Gebiete des Pumpen-, Dampfmaschinen- und Luftkompressoren-Baues ein fruchtbares Tätigkeit, durch die er sich in der Fachwelt einen bleibenden Namen gemacht hat. Namentlich sind der Schieberkompressor «System Burckhardt & Weiss», der von seinen Lizenzinhabern, der Maschinenfabrik Burckhardt A.-G. in Basel gebaut wird, und der Leistungsregulator System Weiss allgemein bekannt, ebenso seine Neuerungen an Kondensationsanlagen. Als eine weitere Frucht seiner Studien ist sein Lehr- und Handbuch über Kondensation zu nennen, das 1901 bei Julius Springer erschien und von der Fachwelt, namentlich den Praktikern, für die es in erster Linie bestimmt ist, sehr gut aufgenommen wurde. In der Fachpresse ist er ebenfalls schriftstellerisch vielfach tätig gewesen.

Am öffentlichen Leben seiner Vaterstadt nahm Weiss lebhaften Anteil. Seine Mitbürger entsandten ihn von 1893 bis 1896 in den Grossen Rat und beriefen ihn in die Aufsichtsbehörde des Gas- und Wasserwerkes sowie der Realschule, welchen Pflichten er sich mit grossem Eifer und unter lebhafter Betätigung seiner liberalen Gesinnungsart widmete. Seine Freunde schätzten an ihm ein schlichtes, uneigennütziges Wesen, und eine bei aller Rauheit ansprechende, herzliche Geselligkeit, die aller Philisterei abhold war.