Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer

Herausgeber: A. Waldner

Band: 16/17 (1882)

Heft: 10

Vereinsnachrichten

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 17.07.2025

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

Concurrenzen.

Concurrenz für die Einreichung von generellen Bauplänen für die Hochbauten der schweiz. Landesausstellung. — Da der Bericht des Preisgerichtes noch nicht zur Veröffentlichung gelangen kann, so erlauben wir uns auf die in der heutigen Nummer enthaltenen Verhandlungen des Zürcher Ingenieur- und Architecten-Vereins aufmerksam zu machen, in welchen die wesentlichsten Gründe, welche bei der Prämiirung wegleitend waren, summarisch angegeben sind.

Concurrenz für die Projecte der Stephanie-Brücke in Wien. — Bei der Prämiirung erhielt den:

1. Preis das Project „Wien und Brüssel"; Verfasser: Ingenieure *Schmid & Hallama* und Architect *Jelinek* in Wien.
2. Preis das Project „Utile cum dulci"; Verfasser: Ingenieur *Köstlin* in Wien.
3. Preis das Project „Mozart"; Verfasser: Ingenieur *Blecken* und Architect *Wallot* in Frankfurt a/M.

Redaction: A. WALDNER,
Claridenstrasse Nr. 30, Zürich.

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer Ingenieur- und Architectenverein.

Section Zürich.

Versammlung am 22. Februar 1882.

Anwesend: 36 Mitglieder, 3 Gäste.

Vorsitz: Herr Präsident Bürkli-Ziegler.

Im Saale sind ausgestellt die vier prämiirten Projecte der Concurrenz für die Bauten der Schweizerischen Landesausstellung und 3—4 der übrigen eingegangenen Entwürfe. Herr Stadtbaumeister *Geiser*, als Mitglied des Preisgerichtes, erhält das Wort zu einem Referate über diese Concurrenz. — Nachdem die Platzfrage nach langen Verhandlungen zu Gunsten der Platzpromenade entschieden war, wurde zunächst durch den Architecten der Ausstellung, Herrn Pfister, ein Generalplan ausgearbeitet und hierbei zugleich die Grösse der zu überbauenden Flächen festgestellt, welche im Ganzen 26 000 m^2 beträgt. Es resultirt diese Grösse nach anderwärts gemachten Erfahrungen hauptsächlich aus der Bevölkerungszahl des Landes unter Berücksichtigung der speciellen, Einfluss habenden Verhältnisse, als Bedeutung der Industrie etc. In dieser Ziffer sind Einzelpavillons und Restaurationen nicht enthalten. Für die Platzpromenade ist ein Hauptgebäude mit 10 000 m^2 und eine Kunsthalle mit 1700 m^2, für das Industriequartier ein zweites Hauptgebäude, Maschinenhalle, mit 11 300 m^2 überdecktem Raum in dem Concurrenzprogramm*) verlangt worden. Beide durch die Sihl getrennten Complexe sollen durch Brücken in zweckmässiger Weise verbunden sein. Auf möglichste Schonung der vorhandenen schönen Baumgruppen ist bei der Gesammtdisposition Rücksicht zu nehmen. Hinsichtlich der Architectur ist ein einfacher, den schweizerischen Stilformen entsprechender Holzbau am naturgemässesten. — Zum Resultat der Concurrenz selbst übergehend, theilt der Herr Vortragende mit, dass bis zum festgesetzten Termin 15 concurrenzfähige Projecte eingegangen sind, ein Project musste wegen verspäteter Ablieferung uneröffnet gelassen werden. Im Allgemeinen kann gesagt werden, dass die Concurrenz weder in numerischer noch in qualitativer Hinsicht das gewünschte Resultat ergab. Eine ganze Reihe von Projecten musste als weit unter dem Niveau der Anforderungen stehend ohne Weiteres ausgeschlossen werden. Von den prämiirten und den übrigen hier ausgestellten Entwürfen will Redner eine kurze Charakteristik geben und zwar hinsichtlich der allgemeinen Disposition und Grundrissanordnung und der stilistischen Behandlung. — Von den beiden ersten Projecten „Sihl" (Verfasser die HH. Architecten Adolf Füchslin von Brugg und Otto Dorer von Baden, beide in Paris) und „Doppelkreis" (Verfasser Herr Architect W. Martin-Tuggener in Riesbach, Zürich) zeigt letzteres viele Vorzüge in Bezug auf die Disposition der ganzen Anlage. Es ist ein schöner Zugang vom Bahnhof her in Kreisform angelegt und ist das Hauptgebäude mit dem grossen Rasenplatz, der Kunsthalle und der schönen Baumgruppe davor zu einem vollständig architectonisch eingerahmten Platze verbunden. Von der nordwestlichen Ecke des Hauptgebäudes führt eine Brücke über die Sihl direct in das hier zu einer langen, schlauchähnlichen Halle ausgestreckte Maschinengebäude, während eine zweite Brücke weiter unterhalb von der Mitte des letzteren ausgehend über die Sihl in die Platzpromenade zurückführt. Es wird auf diese Weise ein einfacher und richtiger Turnus im Weg erreicht, dessen grosse Vortheile sich nicht leugnen lassen. Weniger glücklich ist in diesem Project die Anordnung der Maschinenhalle selbst. Die erwähnte schmale Halle, sowie die Coupirung des Baues durch mehrere Höfe erscheint nicht sehr günstig, da hier vor Allem ein freier, grosser und einheitlich gestalteter Raum erwünscht ist, der zur Uebersichtlichkeit, leichter Orientirung und imposanter Wirkung geeigneter ist. Das Hauptgebäude der Platzpromenade zeigt ein grosses Mittelschiff mit schmalen Seitenschiffen, die Architectur desselben mit ihren Kuppelbauten dürfte jedoch, als zu weitgehend, nicht durchführbar sein. Weit glücklicher ist in dieser Beziehung das Project „Sihl" ausgefallen, das auch wegen dieser, seiner hübschen und vortrefflich durchgeführten, durchaus den Verhältnissen entsprechenden Holzarchitectur als *erstes* vorgezogen worden ist. Ebenso ist das Maschinengebäude wegen einheitlicher Gestaltung des Raumes hier besser disponirt und ist durch Zurückschiebung desselben ein schöner, freier Platz vor demselben an der Sihl geschaffen. Die Brückenverbindung ist weniger gut; es ist nur *eine* und ziemlich versteckt liegende Brücke angeordnet und daher auch ein Turnus wie bei Project „Doppelkreis" nicht möglich.

Project 3, „Mensch ärgere dich nicht" (Verfasser Herr Architect Paul Ulrich in Paris), hat eine von allen übrigen Entwürfen abweichende originelle Grundrissdisposition; das Hauptgebäude der Platzpromenade ist derart von der Linie der Kornhausstrasse nach vornen vorgerückt, dass von dem freien Platz vor demselben eine Brücke in directer Linie auf die Mitte des sehr zurückgeschobenen Maschinengebäudes zuführt; es hat diese Anordnung offenbar grosse Vorzüge; weniger gut ist die Architectur ausgebildet. Auch bei Project 4, „Floreat industria helvetica" (Verfasser Herr Architect A. Wolf in Zürich), ist die Disposition im Ganzen genommen gut, der Platz wird sich hübsch gestalten. Beim Maschinengebäude, das durch zu viele Höfe unterbrochen, bleibt etwas wenig Platz vornen. Die Architectur des Hauptgebäudes dagegen ist sehr gelungen und mit vollem Bewusstsein der Erfordernisse durchgeführt. — Die übrigen ausgestellten Entwürfe werden sodann vom Herrn Vortragenden noch kurz besprochen; es zeigen dieselben nichts besonders Hervorragendes, so dass auf ein weiteres Detail hier nicht eingetreten werden kann. Es wird nun zunächst Aufgabe sein, auf Grund der prämiirten Entwürfe ein definitives Project für die Ausstellung auszuarbeiten.

In der sich an dieses Referat anschliessenden Discussion wirft Herr Architect *O. Wolff* zunächst die Frage auf, auf welcher Grundlage der vorgeschriebene Preis von 18 Fr. per m^2 überdeckten Raumes beruhe und ob die verschiedenen Concurrenten sich an denselben gehalten und Kostenberechnungen gegeben hätten.

Herr Stadtbaumeister *Geiser:* Nach den von anderen jüngst abgehaltenen Ausstellungen z. B. in Halle, Düsseldorf, Mailand etc. erhaltenen Daten schwankt der Preis zwischen 15—22 Fr. per m^2, wobei das Material in der Hauptsache Eigenthum des Unternehmers bleibt; sodann ist auch eine specielle Kostenberechnung für ein derartiges Gebäude durchgeführt worden und ergab sich, dass mit dem Ansatz von 18 Fr. gut auszukommen und schon eine ziemlich reiche Architectur möglich ist. Einzelne der Concurrenten haben detaillirte Kostenberechnungen eingesandt, andere haben sich nicht darauf eingelassen; es kann jedoch gesagt werden, dass, vielleicht mit Ausnahme von Project 2, dessen Architectur, wie schon erwähnt, zu weit geht, die Ausführung zu diesem Preise gemacht werden kann.

Herr *Wolf* gibt noch einige Auskunft über sein Project, es sind einfache Betonfundamente vorgesehen und für die Bedachung Falzziegel, welche Redner für das beste hier zu verwendende Material hält. Der m^2 Dachfläche wird nicht mehr als 2,5 Fr. kosten und es behalten dieselben ihren vollen Werth bei. Von Zink- oder Asphaltbedachung sollte man jedenfalls Abstand nehmen.

Herr Architect *Reutlinger* gibt einige Notizen über sein Project, bei dem das Kornhaus in dem Hauptgebäude beibehalten ist, die Bedachung ist in Schiefer projectirt und macht sich dies sehr solid und hübsch und hat später gleichfalls fast denselben Werth.

Herr Stadtbaumeister *Geiser*: Die Frage der Bedachung muss jedenfalls noch eingehend studirt werden; dieselbe hängt wohl auch hauptsächlich von der gewählten Construction ab. Redner hat in Stuttgart an der dortigen Ausstellung ein Asphaltpappendach gesehen, das sich sehr gut längere Zeit gehalten hat.

Herr Ingenieur *Paur:* Man sollte vor allen Dingen bei der Disposition der Gesammtanlage dahin streben, einen freien Platz als Centralpunkt zu schaffen, von dem aus eine allseitige Orientirung leicht und sicher möglich ist und sollte die Brücke direct auf diesen Platz führen. Eine zu grosse Ueberlastung der Platzpromenade durch viele Bauten sei möglichst zu vermeiden. Diese Idee wird durch Herrn Architect *A. Brunner* unterstützt; von dem Hauptplatze aus muss man die Façaden der zwei Hauptgebäude und die Brücke sehen können.

Herr Architect *Alex. Koch*, die auffallend geringe Betheiligung der Collegen und auch namentlich der hiesigen an dieser Concurrenz hervorhebend, findet die Ursache hiervon darin, dass man habe annehmen müssen, es sei dem erst Prämiirten die Möglichkeit der Uebernahme der Bauführung abgeschnitten gewesen. — Es wird dieser Ansicht jedoch seitens der Herren Stadtbaumeister *Geiser* und Oberst *Vögeli-Bodmer* entgegengetreten und constatirt, dass hier ein Missverständniss vorliege; die geringe Betheiligung finde ihre Erklärung wohl eher in der Eigenartigkeit der gestellten Aufgabe und dem etwas kurz bemessenen Termine.

Von Ingenieur *Waldner* wird betont, dass diese Concurrenz, im Gegensatz zu anderen Anschauungen sehr zu loben sei, weil sie sich streng an die Vorschriften des schweiz. Ingenieur- und Architecten-Vereins gehalten hat.

An der Discussion betheiligen sich ferner noch die Herren *F. Brunner*,

*) „Eisenbahn" Bd. XV, Nr. 22.

Blum und der *Vorsitzende*, der in Bezug auf übersichtliche und einheitliche Gestaltung dem Project 3 den Vorzug gibt.

Herr Stadtbaumeister *Geiser* spricht den Wunsch aus, dass seitens des Vereins der Ausstellung ein reges Interesse zugewendet werden möge; es werde sich hoffentlich noch öfter Gelegenheit zur Besprechung und Beurtheilung der baulichen Fragen bieten.

Herr Baumeister *Staub* glaubt nachträglich noch hinsichtlich der Bedachungsfrage auf die im Lande producirten glatten Ziegel hinweisen zu sollen. Es gewährt dieses Material, wenn es sonst die Verhältnisse der Construction erlauben, jedenfalls die einfachste, sehr billige und auch dauerhafte Bedachung, eine Ansicht, die jedoch auch ihre Gegner in der Versammlung hatte.

Hierauf Schluss der Sitzung. *K.*

Einladung

zur

Betheiligung an der Subscription für ein Denkmal und eine Stiftung zu Ehren Culmann's.

Am 9. December vorigen Jahres ist uns

Professor Dr. **Carl Culmann**

durch den Tod entrissen worden. Fachgenossen, Schüler und Freunde betrauern den Hingang des genialen Forschers, des anregenden Lehrers, des edlen Menschen. Weit über die Grenzen unseres Landes hinaus empfindet man den grossen Verlust, den die Wissenschaft und die Technik erlitten haben.

Die Unterzeichneten wollen dafür sorgen, dass die Anerkennung und Verehrung, die dem Lebenden in reichem Maasse entgegengebracht worden ist, dass die dankbare Erinnerung, die dem Verstorbenen unerlöschlich bleiben wird, an der Stätte seiner Wirksamkeit einen würdigen Ausdruck finde. Ein einfacher Denkstein soll die Grabstätte bezeichnen, eine Büste Culmann's soll angefertigt und im Polytechnikum aufgestellt werden. Durch eine Stiftung will man die Aussetzung von Preisen ermöglichen, welche auch künftigen Generationen von Studirenden der Ingenieurschule, deren Ruhm er begründet hat, seinen Namen lebendig erhalten.

Wir wissen, dass die Durchführung dieser Aufgabe überall Unterstützung finden wird, wo Verehrer und ehemalige Schüler Culmann's leben, und bitten nun, dafür bestimmte Beiträge an Herrn Oberingenieur *Moser* *) (Schönebergstrasse Nr. 2, Zürich) senden zu wollen. Correspondenzen sind an den Director des Polytechnikums, Prof. Dr. *Geiser*, zu richten. Ueber die weitern Schritte des Comites, sowie über die eingehenden Beiträge wird jeweilen in der technischen Wochenschrift „Eisenbahn" Rechenschaft abgelegt.

Zürich, den 27. Februar 1882.

Prof. Dr. *C. F. Geiser*, Prof. *Carl Pestalozzi*, Prof. Dr. *V. Meyer*, Delegirte der Gesammtconferenz der Lehrerschaft des eidg. Polytechnikums;

Prof. *Rebstein*, Ingenieur *Jegher*, Delegirte der Gesellschaft ehemaliger Polytechniker;

M. W. Jackson, *H. Gewecke*, Delegirte des Vereins der Polytechniker;

Stadtbaumeister *Geiser*, Oberingenieur *Moser*, Delegirte des schweizerischen Ingenieur- und Architecten-Vereins;

Dr. *C. Kappeler*, Schulrathspräsident;

C. Ulrich, Stadtrath.

*) Auch wir erklären uns, auf Wunsch des obigen Comites, zur Entgegennahme von Beiträgen bereit. *Die Red.*

Einnahmen Schweizerischer Eisenbahnen.

Normalbahnen	Betriebslänge	Im Januar 1882				Differenz g. d. Vorjahr			Vom 1. Januar bis 31. Januar 1882.				Differenz g. d. Vorjahr		
		Personen	Güter	Total	pr. *km*	Total	p. *km*	in %	Personen	Güter	Total	pr. *km*	Total	p. *km*	in %
	Km	Franken	Franken	Franken	Fr.	Franken	Fr.		Franken	Franken	Franken	Fr.	Franken	Fr.	
Centralbahn...	323[1])	222 000	385 000	607 000	1 879	+ 42 107	+ 130	+ 7,4	222 000	385 800	607 000	1 879	+ 42 107	+ 130	+ 7,4
Basler Verbindungsb.	5	1 000	13 400	14 400	2 880	+ 2 508	+ 502	+ 21,1	1 000	13 400	14 400	2 880	+ 2 508	+ 502	+ 21,1
Aarg. Südbahn	47[7])	8 700	5 650	14 350	305	+ 2 690	— 97	— 2,4	8 700	5 650	14 350	305	+ 2 690	— 97	— 2,4
Wohlen-Bremgarten	8	780	400	1 180	147	— 332	— 42	— 22,2	780	400	1 180	147	— 332	— 42	— 22,2
Emmenthalbahn ...	46[4])	13 050	14 150	27 200	591	+ 14 834	+ 76	+ 14,8	13 050	14 150	27 200	591	+ 14 834	+ 76	+ 14,8
Gotthardbahn	83[8])	28 900	21 900	50 800	612	+ 5 135	— 70	— 10,3	28 900	21 900	50 800	612	+ 5 135	— 70	— 10,3
Jura-Bern-Luzernb.	256	176 000	237 000	413 000	1 614	+ 37 272	+ 146	+ 9,9	176 000	237 000	413 000	1 614	+ 37 272	+ 146	+ 9,9
Bern-Luzern-Bahn ...	95	30 900	25 900	56 800	598	+ 3 652	+ 39	+ 7,0	30 900	25 900	56 800	598	+ 3 652	+ 39	+ 7,0
Bödeli-Bahn	9	1 900	1 700	3 600	400	+ 377	+ 42	+ 11,7	1 900	1 700	3 600	400	+ 377	+ 42	+ 11,7
Nationalbahn	0[2])	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nordostbahn	541[3])	332 000	548 000	880 000	1 627	+ 39 373	+ 64	+ 5,1	332 000	548 000	880 000	1 627	+ 39 373	+ 64	+ 5,1
Zürich-Zug-Luzern...	67	40 700	43 800	84 500	1 261	+ 4 737	+ 71	+ 6,0	40 700	43 800	84 500	1 261	+ 4 737	+ 71	+ 6,0
Bötzbergbahn	58	30 300	118 700	149 000	2 569	+ 28 934	+ 499	+ ?	30 300	118 700	149 000	2 569	+ 28 934	+ 499	+ ?
Effretikon-Hinweil ...	23	5 800	5 400	11 200	487	+ 756	+ 33	+ 7,3	5 800	5 400	11 200	487	+ 756	+ 33	+ 7,3
Suisse Occidentale	599[5])	344 500	510 500	855 000	1 427	+ 110 117	+ 184	+ 14,8	344 500	510 500	855 000	1 427	+ 110 117	+ 184	+ 14,8
Simplonbahn	0[6])	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bulle-Romont	19	4 060	10 540	14 600	768	+ 2 200	+ 116	+ 17,8	4 060	10 540	14 600	768	+ 2 200	+ 116	+ 17,8
Tössthalbahn	40	11 542	12 357	23 899	597	+ 1 349	+ 34	+ 6,0	11 542	12 357	23 899	597	+ 1 349	+ 34	+ 6,0
Verein. Schweizerb.	278	192 700	202 100	394 800	1 420	+ 9 810	+ 35	+ 2,5	192 700	202 100	394 800	1 420	+ 9 810	+ 35	+ 2,5
Toggenburgerbahn ...	25	10 970	6 680	17 650	706	— 180	— 7	— 1,0	10 970	6 680	17 650	706	— 180	— 7	— 1,0
Wald-Rüti	7	2 460	1 860	4 320	617	— 253	— 36	— 5,5	2 460	1 860	4 320	617	— 253	— 36	— 5,5
Rapperswyl-Pfäffikon	4	1 000	360	1 360	340	— 79	— 20	— 5,6	1 000	360	1 360	340	— 79	— 20	— 5,6
21 Schweiz. Normalb.	2533	1 459 262	2 165 397	3 624 659	1 431	+ 305 007	+ 89	+ 6,6	1 459 262	2 165 397	3 624 659	1 431	+ 305 007	+ 89	+ 6,6
1) 1881 21 *km* weniger															
2) „ 164 „ mehr															
3) „ 134 „ weniger															
4) „ 22 „ „															
5) „ 117 „ „															
6) „ 117 „ mehr															
7) 1881 18 „ weniger															
8) „ 16 „ „															
Specialbahnen															
Appenzeller-Bahn...	15	6 034	4 613	10 647	710	— 274	— 18	— 2,5	6 034	4 613	10 647	710	— 274	— 18	— 2,5
Arth-Rigibahn	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lausanne-Echallens	15	4 794	1 067	5 861	391	— 841	— 56	— 12,5	4 794	1 067	5 861	391	— 841	— 56	— 12,5
Rigibahn (Vitznau) ...	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rorschach-Heiden	7	1 500	1 246	2 746	392	— 473	— 68	— 14,8	1 500	1 246	2 746	392	— 473	— 68	— 14,8
Uetlibergbahn	9	2 591	269	2 860	318	+ 2 021	+ 225	+ 241,9	2 591	269	2 860	318	+ 2 021	+ 225	+ 241,9
W'weil-Einsiedeln	17	4 550	4 100	8 650	509	— 404	— 24	— 4,5	4 550	4 100	8 650	509	— 404	— 24	— 4,5
5 resp. 7 Bahnen	81	19 469	11 295	30 764	488	+ 29	— 0	— ?	19 469	11 295	30 764	488	+ 29	— 0	— ?

Druck und Verlag von Orell Füssli & Co. in Zürich.