

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 9/10 (1887)
Heft: 20

Sonstiges

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.](#)

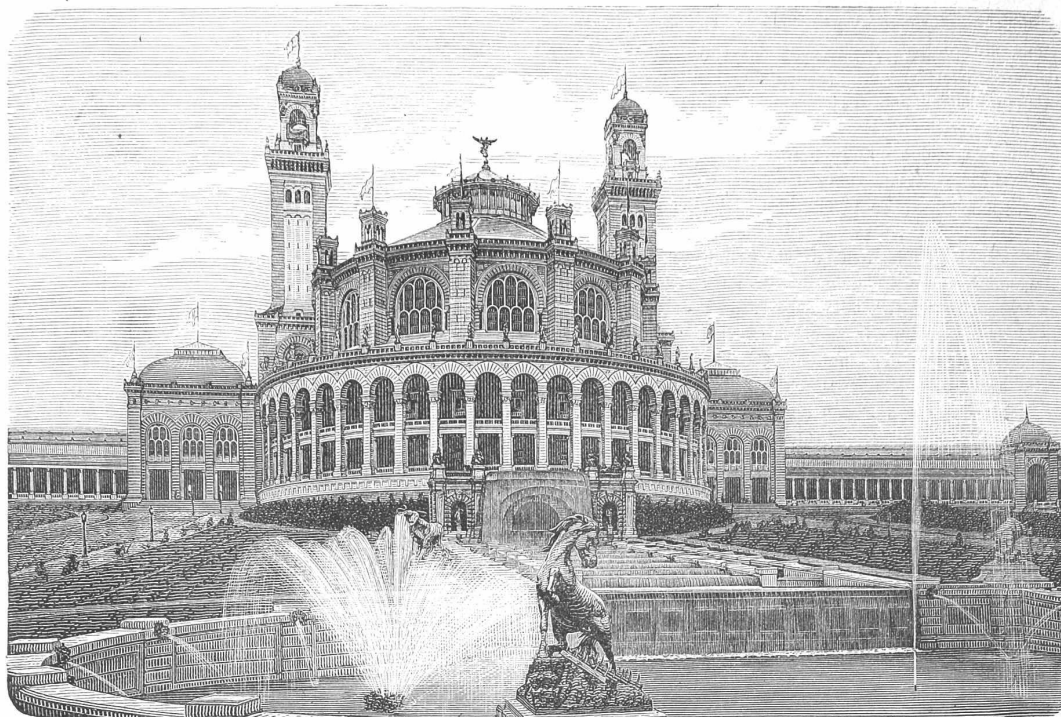
Terms of use

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: 17.05.2025

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

Ansicht des Trocadero-Palastes in Paris.



Abdruck aus der Deutschen Bauzeitung.

Correspondenz.

An die Redaction der Schweiz. Bauzeitung!

Herr Architect Bruno Schmitz hat in Nr. 18 Ihres Blattes gegen die in der Deutschen Bauzeitung erschienene und von Ihnen auszugsweise mitgetheilte Besprechung seines preisgekrönten Entwurfes zur Züricher Tonhalle eine Erklärung erlassen. Gestatten Sie im Anschlusse an den letzten Satz derselben auch uns eine kurze Erwiderung.

Wenn wir gesagt haben, dass die Verwandtschaft der Schmitz'schen Façade mit derjenigen des Pariser Trocadero-Palastes dem Verfasser in den Augen der Preisrichter „glücklicher Weise“ nicht geschadet habe, so haben wir damit selbstverständlich *nicht* andeuten wollen, dass jene Verwandtschaft von den Preisrichtern übersehen worden, geschweige denn, dass diesen der Trocadero-Palast nicht genügend bekannt gewesen sei. Ein solcher Vorwurf wäre in der That mehr als gewagt gewesen, da man die Kenntniss jenes für die neuere Richtung der französischen Baukunst so bezeichnenden Werkes wol von jedem halbwegs gebildeten Architecten voraussetzen darf. Wir wollten einfach unserer Vermuthung und zugleich unserer Befriedigung Ausdruck geben, dass jener Mangel an Originalität, gegenüber den anderen, auch von uns aufs wärmste anerkannten und gewürdigten Vorzügen des Entwurfes und angesichts der in demselben geoffenbarten künstlerischen Kraft des Verfassers, den Preisrichtern nicht erheblich genug erschienen sei, um die Arbeit desshalb auf eine geringere Rangstufe herabzusetzen. Dieselben werden, wie wir annahmen und noch heute annehmen, vielmehr der auch von uns getheilten und ausdrücklich hervorgehobenen Ansicht gewesen sein, dass es einem Künstler von der Begabung des Verfassers bei weiterer Durchbildung des Entwurfes für die Zwecke der Ausführung unmöglich schwer fallen könne, auch der äusseren Erscheinung des Bauwerkes die wünschenswerthe Selbstständigkeit zu verleihen.

Ueber die Frage, ob der Pariser Trocadero-Palast Herrn Schmitz in Wirklichkeit als „Vorbild“ vorgeschwebt habe — von einer „Copie“ haben wir *nicht* gefedet — oder ob die Verwandtschaft seines Entwurfes mit jenem nur als eine zufällige zu betrachten sei, möchten wir um so weniger in eine weitläufige Erörterung eintreten, als die von uns ausgesprochenen Bedenken gegen die Zulässigkeit der Anlehnung an ein solches Vorbild keineswegs einen persönlichen Vorwurf bezweckten, sondern rein sachlich gemeint waren.

Um den Lesern der Schweiz. Bauzeitung einen Vergleich aus

unmittelbarer Anschauung zu erleichtern, bitten wir die verehrliche Redaction die beifolgende, der „Deutschen Bauzeitung“ entnommene Ansicht des Trocadero-Palastes zum Abdruck bringen zu wollen. Hier, wie in dem Schmitz'schen Entwurfe ein halbrunder beziehungsweise polygonaler aus einer Gebäudemasse vorspringender Saal, dem sich ein Wasserbecken mit einer Springbrunnen-Anlage vorlegt. Der Saal in halber Höhe von einem flach abgedeckten Seitenschiff umgeben, im Dach mit einer Laterne bekrönt und in der Wurzel von zwei Thürmen eingefasst. Die Einzelheiten der architectonischen Ausbildung — bis auf die Thürme — weichen freilich sehr von einander ab, aber wir hatten auch nur auf diese nähere Verwandtschaft der Thürme hingewiesen, im übrigen aber lediglich von der Aehnlichkeit der „Anlage“ gesprochen.

Ob eine andere Gestaltung der Thürme genügen wird, um bei dem Entwurfe jede Erinnerung an den Trocadero-Palast auszuschliessen, überlassen wir gerne dem Urtheil der „Einsichtigen“, dem wir uns jederzeit völlig unterwerfen. Es ist im übrigen Sache der Empfindung, ob man sich durch eine solche Erinnerung stören lassen will oder nicht. Man hat, wie die zahlreiche Nachkommenschaft vieler berühmter Bauten zeigt, in früheren Jahrhunderten hierauf verhältnissmässig geringen Werth gelegt. Unsererseits müssen wir uns in diesem Punkte zu einer etwas grösseren Empfindlichkeit bekennen. Und nur aus dieser Empfindlichkeit hieraus sind wir — ohne Ansehung der Person — veranlasst worden, in der fraglichen Sache seinerzeit uns zu äussern.

Berlin, 5. November 1887.

Die Redaction der „Deutschen Bauzeitung“:
K. E. O. Fritsch.

Miscellanea.

Dis Brücke über den Canal zwischen England und Frankreich.

Der bereits in früheren Jahren viel erörterte grosse Plan, zwischen England und Frankreich anstatt eines Tunnels unter dem Canal eine Eisenbahn-Brücke über den Canal zu erbauen, tritt in Frankreich gegenwärtig wieder in den Vordergrund der technischen Tagesfragen. Schon in der Sitzung der französischen Abgeordnetenkammer vom 3. Juli 1883 ist dieser Plan durch einen Gesetzentwurf des Abgeordneten Achard auf die Tagesordnung gebracht worden. Die Begründung des Gesetzentwurfs beleuchtet alle schon ausgeführten und geplanten

Eisenbahnen, welche Frankreich von der grossen Handelsströmung zwischen dem nordwestlichen Europa und dem Orient abzusondern streben. Solche Bahnen sind zum Beispiel die Gotthard-Bahn, welche eine Frankreich nicht berührende Verbindung zwischen Antwerpen und Brindisi herstellt, die geplante Schliessung der Lücke in der Bahnverbindung zwischen Antwerpen und Constantinopel über Berlin und Wien, die geplanten persischen und afghanischen Bahnen, welche alle die nach dem Orient gerichtete Handelsströmung gegen Osten hin verschieben, also von Frankreich entfernen wollen. Die Häfen, Märkte und Eisenbahnen Frankreichs seien daher mit dem Verluste des englisch-orientalischen Durchgangsverkehrs bedroht. Die Begründung des Gesetz-Vorschlages sagt dann: „Was ist zu thun? Man muss den Handelsweg zwischen England und dem Orient nach Frankreich ziehen und hier durch Erbauung einer Eisenbahn-Brücke über den Canal festlegen, welche das französische Eisenbahnnetz mit dem englischen verbindet und so die Umladungen an der Meerenge beseitigt.“

Bei dem Widerstand, den der Plan eines Canaltunnels in England gefunden hat, bliebe nur der Bau einer Brücke übrig. Der Gesetzentwurf, welcher die Regierung für den Bau der Riesenbrücke interessieren sollte, hatte folgenden Wortlaut: „Die Prüfung der ausgeführten Peilungen und die noch zu machenden Peilungen von 50 zu 50 m für Herstellung einer Eisenbahn-Brücke zwischen Frankreich und England, von Cap Griz-Nez nach Folkestone, sollen von den Wasserbautechnikern des Staates und mit den Mitteln der Staatsmarine bewirkt werden.“

Es ist unbekannt, welche Folge diesem Vorschlage gegeben worden ist. Jedenfalls hat die Sache aber nicht geruht, wie ein von unterrichteter Seite ausgehender Aufsatz in dem Pariser „Evénement“ vom 25. v. M. zeigt, in welchem Folgendes ausgeführt wird. Als der Tunnel-Entwurf noch verfolgt wurde, sollten die Bedenken auf englischer Seite durch die Erwägung beschwichtigt werden, dass sich der Tunnel im Falle eines Krieges sehr leicht unter Wasser setzen liesse. Demgegenüber wurde aber von englischer Seite hervorgehoben, dass dann der ganze Tunnel so gut wie zerstört sein würde, was nach dem Friedensschluss wieder eine ungeheure Arbeit zur Folge haben müsste. Solche Bedenken fallen bei einer Brücke weg, weil man im Kriegsfall nur einen Pfeiler zu sprengen braucht. Man giebt sich deshalb der Hoffnung hin, dass sich England dem Brückenbau gegenüber nicht so ablehnend verhalten werde. Nach Erwähnung eines älteren Brücken-Entwurfs von Boutet sagt der Aufsatz des „Evénement“: „Der von Admiral Cloué verfochtene Plan ist durchaus verständlich und sachgemäss, nichts ist darin überspannt. Der frühere Marineminister würde sich nicht an die Spitze einer so kühnen Unternehmung stellen, wenn sie nicht practisch sowol als auch wissenschaftlich richtig wäre. Ihm zur Seite stehen Hersent, Fowler und Baker, der erstere ein durch Suez und Panama bekannter Unternehmer grosser Arbeiten, die beiden anderen hervorragende englische Ingenieure. Gegenwärtig befasst sich mit dem eisernen Ueberbau das grosse Eisenwerk Creusot bei Autun, dessen Brücken-Ingenieure den Entwurf ausarbeiten. Diese Riesenbrücke wird eine Milliarde kosten und sieben Jahre Bauzeit erfordern. Die Urheber würden weder eine Beihilfe noch eine Zinsgewähr von der Regierung beanspruchen. Der Generalrath der Brücken und Chausseen, welchem die Sache nach Beendigung der Creusot'schen Arbeiten vorgelegt werden muss, wird sein Gutachten abzugeben haben und sich dem Entwurf nicht ungünstig zeigen, sodass man der Ausführung alsbald näher treten könnte. In diesen Tagen hat der Admiral Cloué hierüber eine Unterredung mit dem Minister der öffentlichen Arbeiten v. Hérédia gehabt, wonach die nöthigen Schritte bei England unmittelbar bevorstehen. Und die Schwierigkeiten der Ausführung? Sie sind keineswegs unüberwindlich; denn die Tiefen sind nicht so beträchtlich, wie man gemeinhin annimmt. Die Brückenrichtung verfolgt nicht den kürzesten, sondern den flachsten Weg. Sie geht von Gran-aux-Oeufs, 3 km südlich von Cap Griz-Nez aus und endigt bei Folkestone. Das sind 35 km Länge. Sie hat eine zweimal ein wenig gegen Norden abbiegende Richtung. Die Meerestiefe auf der französischen Seite beträgt zunächst ungefähr 50 m durchschnittlich bis zum ersten Drittel des Weges. Dort erhebt sich die Untiefe des Colbart, wo die Peilung höchstens 6 m ergibt. Nach dem Colbart fällt der Grund auf durchschnittlich 12 m ab. Dann kommt ein neuer Rücken, der Warne, ungefähr in derselben Tiefe wie der Colbart, und endlich die letzte Vertiefung zwischen dem Warne und der englischen Küste, wo die Peilung 30 bis 35 m Wassertiefe ergibt. Die Brückenrichtung geht gerade auf den Colbart los, biegt dann etwas ab, um den Warne zu erreichen, und geht dann mit leichter Abschwengung nach Folkestone.“

Die Pfeiler sollen ungefähr 50 m lang und 30 m breit werden. Im Mauerwerk ragen sie 10 m über Wasser hervor und tragen dann eiserne Pfeiler, auf denen die Brückenbahn ruht. Diese wird 56 m über dem Meeresspiegel liegen, sodass die höchsten Schiffsmasten darunter fahren können. Die Fahrbahn erhält vier Geleise und einen Fussweg zur Beaufsichtigung. Jeder Pfeiler wird einen Leuchthurm mit electrischem Licht und für den Fall des Nebels Sirenen und Glocken erhalten. Die Spannweite von Pfeiler zu Pfeiler soll 500 m betragen, ein Mass, welches nach Ansicht des Admirals Cloué noch vergrössert werden könnte.

Hier sei daran erinnert, dass die neue im Bau begriffene Forth-Brücke, unter welchen die höchsten Schiffsmasten durchfahren können, zwei Brückenöffnungen von je 519 m erhält.

Man sollte meinen, dass das Inselreich ebenfalls ein Handelsinteresse an einer festen Verbindung mit dem Festlande hat, schon um sich die grössten zollfreien Zwischenlager für den europäischen Handel in London, Liverpool u. s. w. auch auf die Dauer zu erhalten, und dass diese beiderseitigen Handelsinteressen den Nachtheil überwiegen, in jener sturmbelegten Meerenge der Schifffahrt durch die Brückenpfeiler neue Klippen zu schaffen. (Centralblatt der Bauverwaltung.)

Gotthard-Denkmal. Der Stadtrath von Luzern hat auf Grundlage eines Berichtes des Herrn Baudirector *Wüest* beschlossen, es sei der Gedanke der Errichtung eines Gotthard-Denkmales neuerdings ernsthaft aufzugreifen und eine Commission zu bestellen, welche unter dem Präsidium des Baudirectors die nothwendigen Massnahmen zur Verwirklichung der genannten Idee zu berathen und darüber Bericht zu erstatten hat. In diese Commission wurden gewählt die HH. Arch. *Segesser-Crivelli*, Arch. *Moosdorf*, *J. Meyer-am Rhy* und Grossrath *Stutzer*. Bekanntlich liegen für den Standort und die Ausführung des Denkmals bereits Entwürfe von Bildhauer Richard *Kissling* in Zürich vor.

Ghega-Denkmal. Dem im Jahre 1860 verstorbenen Erbauer der Semmeringbahn, Carl Ritter von Ghega, ist vom österreichischen Ingenieur- und Architekten-Verein auf dem Centralfriedhof zu Wien ein Monument errichtet worden, dessen Enthüllung am 30. October unter zahlreicher Betheiligung stattfand. Das im Stile italienischer Frührenaissance nach dem Entwurfe der Architekten Avanzo und Lange ausgeführte Denkmal trägt ein baldachinartiges, auf Porphyssäulen ruhendes Gewölbe, das einen mit reichem ornamentalem Schmuck versehenen Sarg aus weissem Marmor umschliesst.

Grundsätze für das Verfahren bei öffentlichen Concurrenzen. In ihrer neuesten Nummer veröffentlicht und bespricht die „Deutsche Bauzeitung“ die von der Solothurner Generalversammlung des schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins angenommenen Grundsätze für das Verfahren bei öffentlichen architectonischen Concurrenzen (vide S. 30. d. B.). Sie begleitet ihren bezüglichen Artikel mit folgender Schlussbemerkung: „Wir können freilich nicht umhin auch bei dieser Gelegenheit hervor zu heben, dass wir von irgend einer veränderten Form der Grundsätze, die ja Neues kaum noch bringen, sondern nur diesen oder jenen allgemein gehegten Wunsch schärfer betonen können, bei weitem geringere Wirkung für die weitere Entwicklung und Besserung des Concurrenz-Verfahrens uns versprechen, als von einer strengeren Handhabung desselben durch die beim Aufstellen der Programme und als Preisrichter thätigen Fachgenossen.“

Redaction: A. WALDNER

32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studirender

der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht in ein technisches Bureau nach Italien ein *Maschinen-Techniker* als Reisender, und ein solcher zum Aufstellen von Kosten- voranschlägen mit entsprechender Sprachkenntniss. (517)

On cherche un *jeune ingénieur mécanicien* comme *Directeur adjoint* d'une importante fabrique d'Horlogerie. (518)

Gesucht ein *jüngerer Techniker*, der sich der Floretspinnerei widmen will. (519)

Auskunft ertheilt

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