

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 23/24 (1894)
Heft: 21

Artikel: Das Deutsche Reichstagshaus zu Berlin
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-18744>

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: 03.12.2024

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

zur Probe gestellten Wagenparks ein durchaus ehrendes war. Die Geschwindigkeiten auf der Thalstrecke erreichten und überschritten sogar in einzelnen Momenten 100 km, diejenigen auf der Bergfahrt stiegen bis auf 40 km und die auf der Thalfahrt bis auf 60 km. Was solche Leistungen auf der etwa 30 km langen Nordrampe der G. B. mit fast durchweg 26⁰/₁₀₀ Steigung zu bedeuten haben, braucht hier nicht weiter ausgeführt zu werden.

Die Gotthardbahn hat sich bei der Konstruktion der beiden neuen Lokomotiven zum Ziel gesetzt, Maschinen zu schaffen, die befähigt sind auf jeder Strecke diejenige Maximalgeschwindigkeit zu entwickeln, welche diese Strecke gestattet und die Versuchsfahrten haben den Beweis geliefert, dass dieses Ziel erreicht wurde. Die neuen Lokomotiven sind am Berg kräftige Zugmaschinen und auf den Thalstrecken gute Schnellläufer, d. h. sie zeigen Eigenschaften, die sich sonst gegenseitig mehr oder weniger ausschliessen.

Auch der zur Probe gestellte Wagenpark der Gotthard- und Jura-Simplon-Bahn hat sich trefflich bewährt, namentlich haben die bequem eingerichteten neuen vierachsigen Wagen dritter Klasse der G. B. den ungeteilten Beifall der Anwesenden gefunden. Selbst bei Geschwindigkeiten von 90 bis 100 km war deren Gang ein überraschend ruhiger und sanfter. Allerdings hat hiezu der vorzügliche Oberbau der G. B. nicht wenig beigetragen.

Dem Gefühl der Befriedigung über das Gelingen der ausgeführten Probefahrt wurde bei dem gemeinsamen Mittagessen in Göschenen beredten Ausdruck verliehen. Es sprachen die HH. Gotthardbahn-Direktor *Dieler*, Kontrollingenieur *Bertschinger* und Direktor *Weber* von der Lokomotivfabrik Winterthur. Bei der Thalfahrt wurde im Gefälle von 26⁰/₁₀₀ zwischen den Stationen Amsteg und Erstfeld bei einer Geschwindigkeit von etwa 60 km mit der automatischen Westinghouse-Bremse gebremst. Der Bremsweg betrug nur 180 m.

Den ausgeführten Versuchsfahrten kommt insofern eine höhere Bedeutung zu, als damit unseres Wissens zum ersten Male in der Schweiz in Anwesenheit einer grossen Zahl kompetenter Fachmänner genaue wissenschaftliche Erhebungen über die Zugkraft von Lokomotiven, die Zugwiderstände und Gangart des Rollmaterials bei grossen Geschwindigkeiten und auf stark geneigten, langen Rampen gemacht worden sind. Der Direktion der Gotthardbahn, die diese Fahrten veranstaltet und in trefflicher Weise durchgeführt hat, gebührt hiefür alle Anerkennung und der Dank der beteiligten Kreise.

Das Deutsche Reichstagshaus zu Berlin.

(Mit einer Lichtdruck-Tafel.)

I.

Zu der am 5. Dezember erfolgenden Eröffnungsfeier des neuen Reichstagshauses zu Berlin hoffen wir unseren Lesern in unserer nächsten Nummer eine Beschreibung des nunmehr vollendeten Baues vorlegen zu können. Diesem Bericht vorausgehend legen wir unserer heutigen Ausgabe eine Lichtdruck-Tafel, die nach einer Aufnahme des Herrn Hofphotographen F. A. Schwartz in Berlin ausgeführt wurde, bei. Der Standpunkt der Aufnahme weicht nicht stark von demjenigen ab, den Architekt *P. Wallot* vor 12 Jahren für seinen preisgekrönten Entwurf gewählt hatte. Auf Seite 146 ist dieser Entwurf aus Bd. XVIII Nr. 5 der „Eisenbahn“ wiederabgedruckt und es ist aus der Vergleichung beider Darstellungen genau ersichtlich, welche weitgreifenden Abänderungen der Architekt an der äusseren Erscheinung des Baues vorgenommen hat. Auf Seite 145 ist der Erdgeschoss-Grundriss der Ausführung dargestellt, dem später die andern Grundrisse nachfolgen werden.

Miscellanea.

Die Einfuhr fremder Hochofenschlacken und Schlackencemente nach der Schweiz. Es ist bemerkenswert, dass neuerdings versucht wird,

granulierte Hochofenschlacke und fertigen Schlackencement in die Schweiz einzuführen. Mit Rücksicht darauf dürfte es angebracht sein, auf die Untersuchungen der eidg. Festigkeitsanstalt hinzuweisen, welche die Minderwertigkeit und Unzuverlässigkeit dieser Fabrikate ergeben haben. Dementsprechend äusserte sich s. Z. der Leiter des genannten Instituts, Herr Prof. Tetmajer, in einer Publikation über Schlackencement im „Notizblatt des Ziegler- und Kalkbrenner-Vereins“ Heft II, 1887 folgendermassen:

„Die Erfolge einiger, auf geeigneten Hochofenschlacken gegründeten und betriebenen Fabriken bringen der Industrie der Schlackencemente selbst, sowie dem Baugewerbe insofern nicht zu unterschätzende Gefahren, als sie leicht Quelle einer Ueberflutung des Baumarktes mit minderwertigen Fabrikaten werden können. An die Vertreter des Baugewerbes, die ohne Zweifel die Entwicklung einer Industrie, welche aus Abfallstoffen ein für viele Bauzwecke völlig ausreichendes, für andere sogar ein ganz vorzüglich verwendbares und dabei wohlfeiles Bindemittel erzeugt, mit Interesse verfolgen, tritt die erste Mahnung zur Vorsicht, sachgemässer Auswahl und Verarbeitung dieses Materials heran. Vor allem ist dabei vor Augen zu halten, dass minderwertige Schlackencemente keine Aussicht auf Prosperität haben; sie werden im besten Falle lediglich nur dazu beitragen, den guten Namen anderer Fabrikate ähnlicher Art zu untergraben.“

Preisausschreiben.

Plakat für die schweiz. Landesausstellung in Genf 1896. Das «Institut national genevois, section des Beaux-Arts» in Verbindung mit dem Central-Komitee der Landesausstellung in Genf schreiben einen auf schweizerische oder in der Schweiz lebende Künstler beschränkten Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Ausstellungs-Plakat aus. Termin: 30. März 1895. — Das Preisgericht wird später ernannt und soll bestehen aus dem Präsidenten der Sektion des Beaux-Arts, Herrn Henri Silvestre, drei von der genannten Sektion, drei vom Central Komitee der Landesausstellung und drei von den Konkurrenten zu ernennenden Mitgliedern. Dem Preisgericht stehen 1200 Fr. zur Verteilung an die besten Entwürfe zur Verfügung. Sofern ein erster Preis erteilt wird, darf derselbe nicht mit weniger als 500 Fr. bedacht werden. Die Grösse des Plakat-Entwurfes soll 70 auf 100 cm betragen. Eine Reproduktion der Gesamt-Ansicht der Ausstellungsbauten wird im Laufe des nächsten Monats fertig und kann von den Bewerbern gegen Einsendung von einem Franken vom «Bureau de la section des Beaux-Arts de l'Institut, Bâtiment Electoral, Genève» bezogen werden, wo auch das Konkurrenz-Programm erhältlich ist.

Konkurrenzen.

Eine Ideen-Konkurrenz für die Ausstellung des Verbandes der schweizerischen Liqueur- und Spirituosen-Händler an der Landesausstellung zu Genf wird von dem genannten Verbands ausgeschrieben. Termin: 15. Dezember a. c. Preise: 80 und 50 Fr. Neben dem Verbands-Präsidenten, Herrn *J. Suter-Thaysen* in Zürich, sitzen im Preisgericht die Herren Direktor *Albert Müller* und Arch. *G. Gull* in Zürich.

Nekrologie.

† **Bernhard Wirz**. Am 13. d. M. starb zu Lavey im Alter von 43 Jahren nach kurzer Krankheit an den Folgen einer Erkältung; Ingenieur B. Wirz von Menzikon (Aargau), Bauführer der Festungsbauten am Gotthard und bei St. Moritz (Wallis), Mitglied der G. e. P. Der Verstorbene hatte seine Studien anfangs der Siebzigerjahre zuerst an der Ingenieur-Abteilung des eidg. Polytechnikums und nachher an der Technischen Hochschule zu München gemacht, worauf er bei der internationalen Gesellschaft für Bergbahnen in Aarau, später bei den Vorarbeiten der Linie Winterthur-Koblentz und beim Bau der Linie Baden-Niederglatt sich praktisch betätigte. Von 1878 bis 1886 war er Sektions-Ingenieur der Kanalbauten in Nizza und seit letzterem Jahre bis zu seinem frühzeitigen Tode bauleitender Ingenieur der eidg. Festungsbauten.

† **Julius Schlichting**, Professor für Wasserbau an der Technischen Hochschule zu Charlottenburg, ist am 18. dieses Monats gestorben.

Briefkasten.

Herrn Ingenieur H. St. in Frankfurt a. M. Die Zahl 11000 ist richtig. Es handelt sich nämlich nur um *einen Teil* der abzuführenden Schmutzwässer. Paris liefert täglich etwa 400000 m³ oder jährlich rund 140 Millionen m³ Schmutzwässer, wovon 31 Millionen m³ von den Feldern von Gennevilliers aufgenommen werden.

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

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studierender

der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht zu baldigem Eintritt ein erfahrener *Ingenieur-Bauführer* zu einer Schmalspurbahn. (975)

Gesucht ein jüngerer theoretisch und praktisch gebildeter *Hochbau-*führer für Stationsgebäude. (976)

Auskunft erteilt

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

Frage 2. Ist das projektierte Lichtraumprofil für den einspurigen Tunnel annehmbar, oder muss dasselbe, namentlich im Hinblick auf die Ventilation oder auf eventuell auszuführende Reparaturarbeiten im Innern des Tunnels, vergrößert werden?

Auch diese Frage wird unter Empfehlung gewisser Bestimmungen bejaht und u. a. als wünschenswert bezeichnet, dass der Fuss der Tunnellaubungen in Schwellenhöhe von der Achse mindestens 2,35 m abstehe, damit die in einem Profile ohne Nische oder Kammer Beschäftigten an der Seite bessern Schutz finden können.

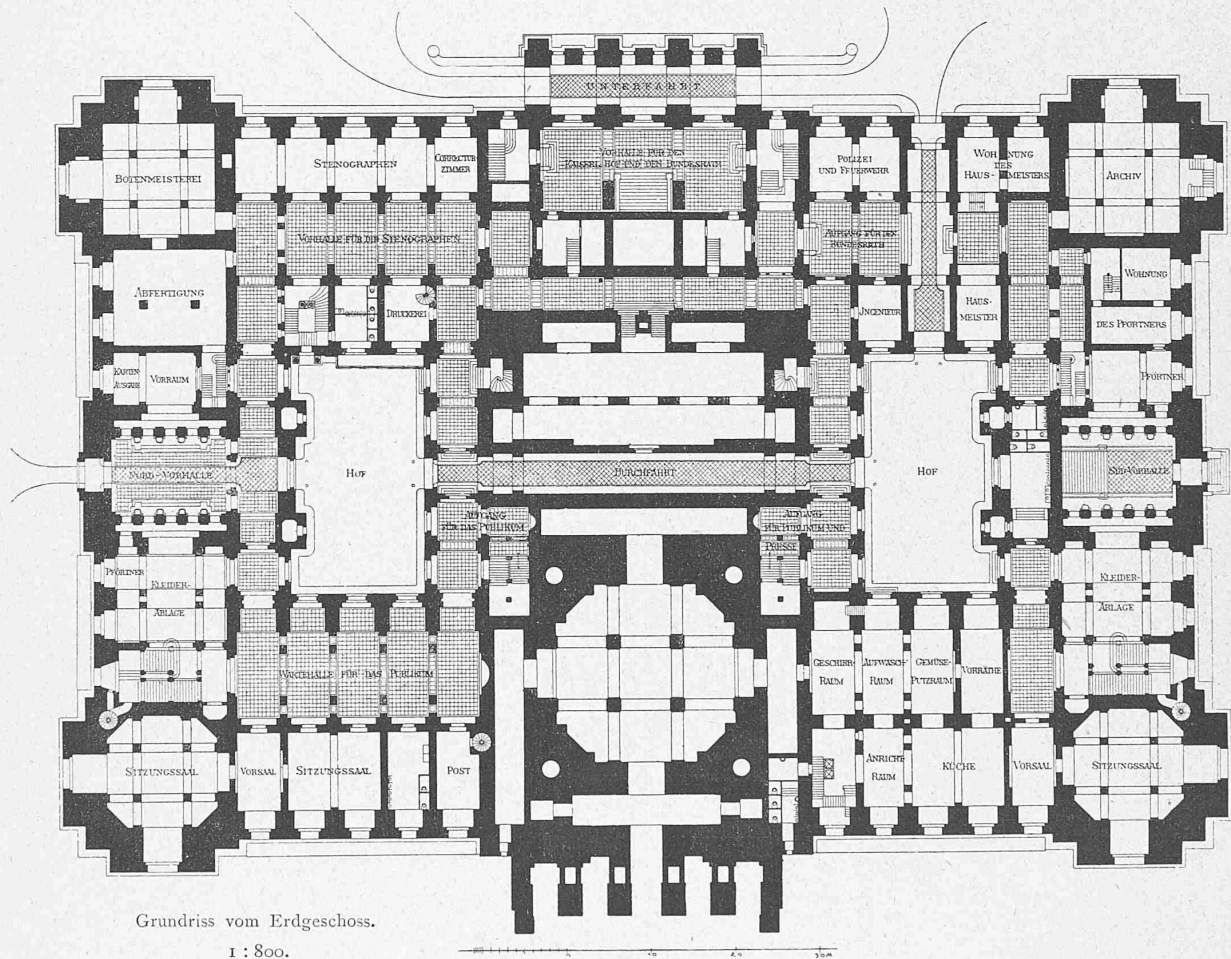
Frage 3. Ist der vorgesehene Abstand von 17 m zwischen den Achsen der beiden Paralleltunnel genügend?

Der vorgesehene Abstand von 17 m zwischen den

malsten sind und Kräfte übertragen werden können, welche im stande sind, den Effekt der maschinellen Bohrung im härtesten Simplongneiss (Antigoriogneiss) in allen Lagerungsverhältnissen auf das Maximum zu bringen. Ebenso ist nach den Erfahrungen am Arlberg für den vorliegenden Fall, unter Rücksichtnahme auf die geologischen wie geognostischen Verhältnisse, dem Brandtschen Drehbohrsystem mit hydraulischer Transmission entschieden vor allen andern Bohrsystemen der Vorrang einzuräumen. Die in Winterthur vorgenommenen Bohrversuche mit der letzten Type der Brandtschen Bohrmaschine in Antigoriogneiss haben gezeigt, dass die dem Bauprogramm zu Grunde gelegten Fortschritte von 1 m Bohrloch mit 70 mm Durchmesser in 12—25 Minuten, somit die Bohrzeit für einen Angriff mit 2 Stunden

Das Deutsche Reichstagshaus zu Berlin.

Architekt: Prof. Paul Wallot.

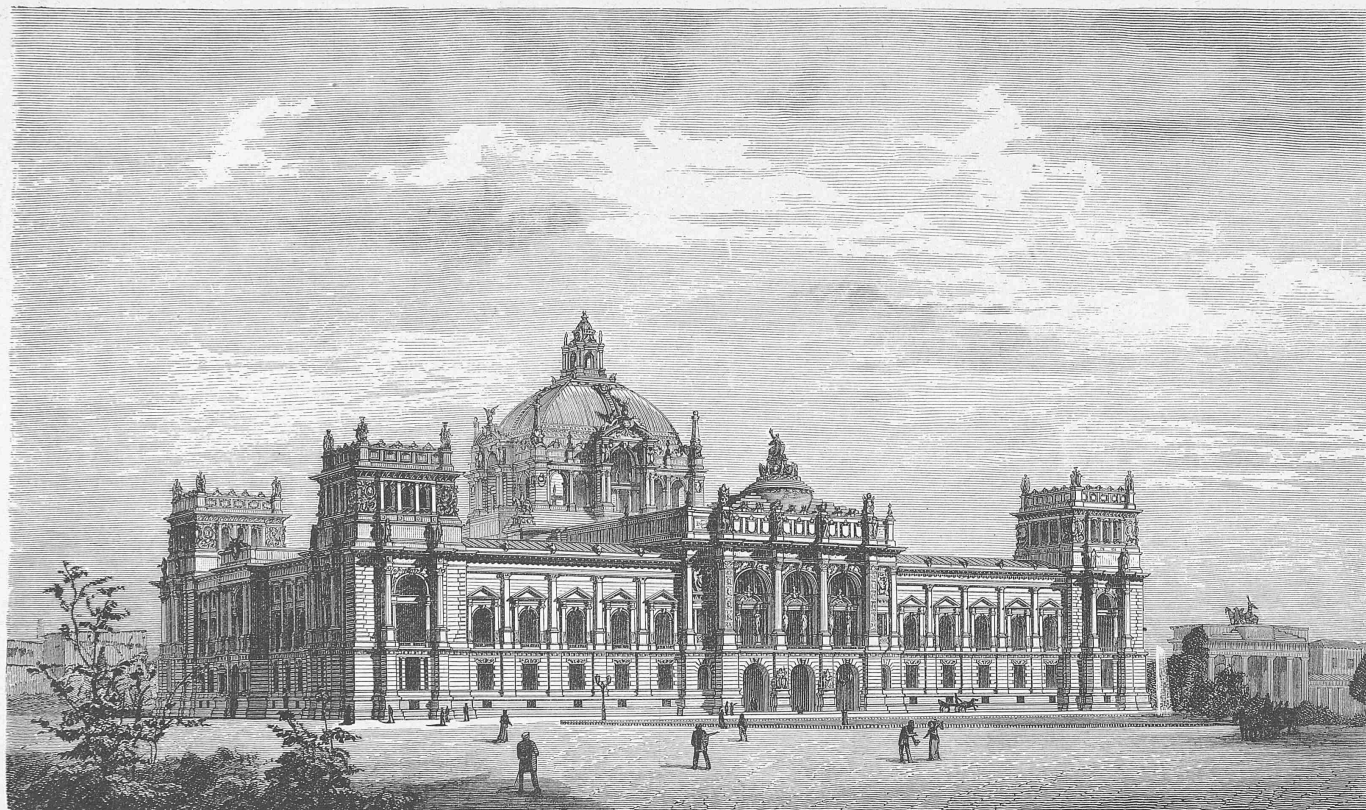


Achsen der beiden Paralleltunnel wird als genügend bezeichnet, da aus den geologischen Aufnahmen hervorgehe, dass die Schichten vorherrschend ein nahezu senkrecht Streichen zur Tunnelachse aufweisen. Es könne somit eine ungünstige gegenseitige Beeinflussung der zu schaffenden parallelen Hohlräume in der Achsdistanz von 17 m, selbst wenn die Gesteinsverhältnisse ungünstige wären, bei der nötigen Vorsicht im Ausbau derselben, nicht stattfinden.

Frage 4. Kann das für den Gang der Arbeiten (Anordnung und Abstand der verschiedenen Baustellen, mechanische Bohrung, Fortschritt der Stollen, Organisation der Transporte etc.) aufgestellte Programm unverändert adoptiert werden?

Das für den Gang der Arbeiten aufgestellte Programm kann nahezu unverändert adoptiert werden. Für Tunnel von so bedeutender Länge muss derzeit der hydraulischen Transmission entschieden der Vorrang eingeräumt werden, da die Kraftverluste gegenüber andern Systemen die mini-

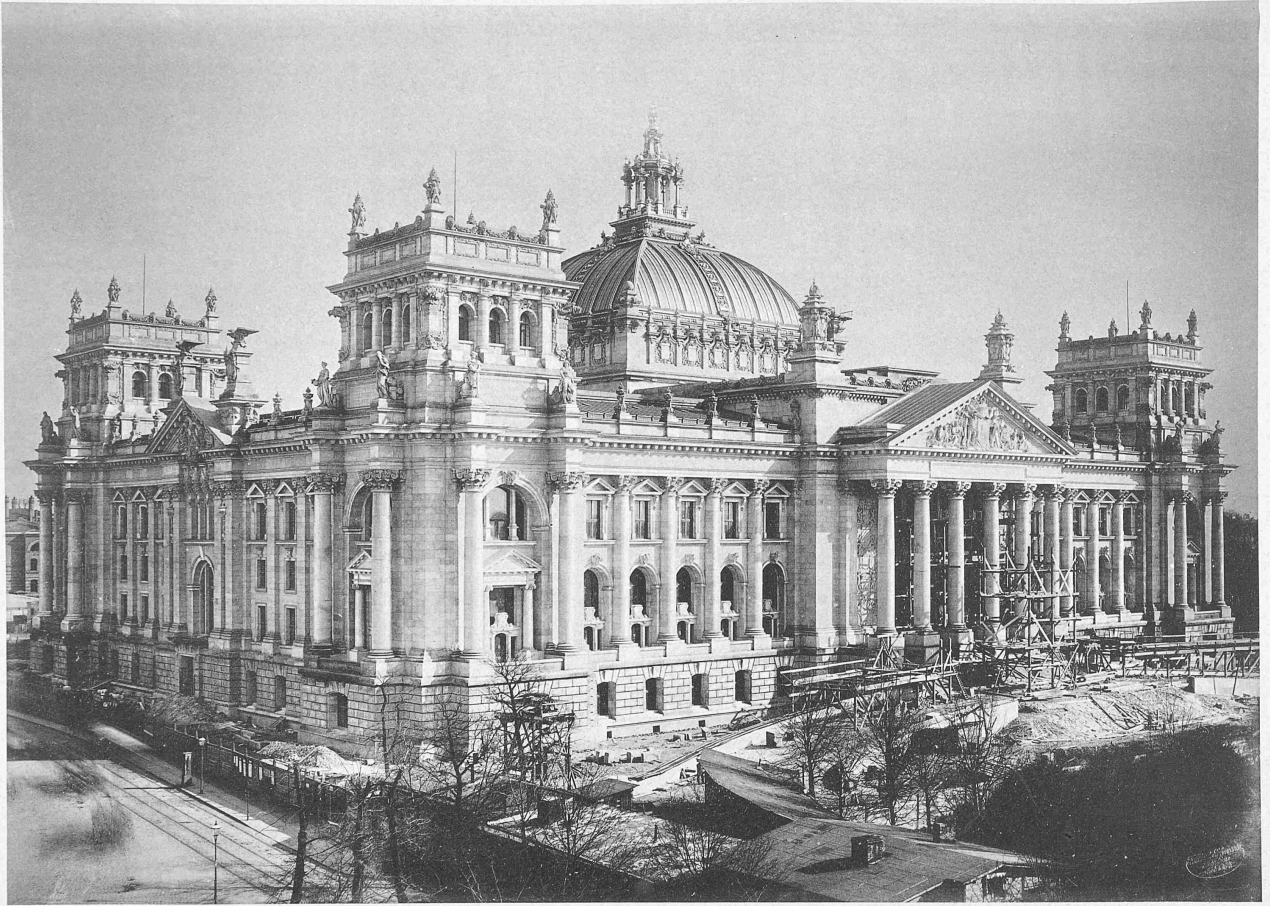
30 Minuten, aus welcher ein täglicher mittlerer Stollenfortschritt von 5,85 m resultiert, sicher erreichbar sind. Weiter soll noch hervorgehoben werden, dass durch den mehrwärtigen günstigen Verlauf der Lagerungsverhältnisse der Gesteinsschichten zur Tunnelachse ein sicheres Vordringen der maschinell betriebenen Stollen möglich ist, und nur in ausnahmsweisen Fällen ein sofortiger Ausbau der Stollen vor Ort notwendig werden wird. Wegen der Anordnung und des Abstandes der verschiedenen Baustellen empfehlen die Experten den Baubetrieb nur nach dem englischen System, mit der Modifikation, dass, wo eine Bötzung notwendig wird, dieselbe mittelst einzelner Gesperren (Jochzimmerung), somit ohne Beanspruchung des nebenan hergestellten Mauerwerks hergestellt werden kann. Eine teilweise Durchführung des Ausbruches und der Mauerung nach dem belgischen System wird aus dem Grunde nicht für zweckmässig gehalten, weil hierdurch eine Störung im Gesamtbetrieb nicht ausgeschlossen ist, und andererseits die Arbeitermannschaft wohl nur nach



Holzstich nach der Photographie des Originals.

Das Deutsche Reichstagshaus zu Berlin.
Konkurrenz-Entwurf von Architekt *Paul Walot*.

Von F. Meurer, Xylogr. Anstalt in Berlin.



Nach einer photographischen Aufnahme von Hof-Photograph *F. Albert Schwartz* in Berlin W.

Lichtdruck von *Brunner & Hauser* in Zürich.

Das Deutsche Reichstagshaus zu Berlin.

Architekt: Professor *Paul Wallot*.

VERLAGER: BRUNNER & HAUSER - ZÜRICH.