Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 25/26 (1895)
Heft: 6

Wettbewerbe

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: 29.07.2025

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

Jungfraubahn. (Mitgeteilt.) Die zweite Sitzung der wissenschaftlichen Kommission zur Vorbereitung und Kontrollierung des Baues der Jungfraubahn fand am 29. und 30. Juli im Hôtel Bellevue auf der kleinen Scheidegg statt. Den wichtigen Verhandlungen entnehmen wir in Kürze folgendes:

1. Zur genauen Fixierung des gesamten Tracés von der Eigergletscherstation bis zum Jungfraugipfel wird beschlossen, die trigonometrischen und photogrammetrischen Aufnahmen, letztere nach einer verbesserten Methode des Herrn Professor Dr. Koppe aus Braunschweig, unverzüglich in Angriff zu nehmen. Sie werden ausgeführt von Herrn Ingenieur Imfeld und dem Assistenten des Herrn Prof. Dr. Koppe unter Leitung des letzteren und dürften noch im Laufe dieses Sommers bis zur Eigerstation vollendet werden. Von der Preisausschreibung für die Aufnahme und Führung des zweckmässigsten Tracés wird abgesehen, da die Kommission am besten in der Lage ist, dasselbe auf Grund der von den genannten Ingenieuren zu liefernden Arbeiten zu fixieren.

2. Für das erste Teilstück des Tracés (Scheidegg-Eigergletscher) liegen zwei Varianten vor. Die Entscheidung zwischen beiden hängt nur noch von einer vergleichenden Kostenberechnung ab. Ist diese erstellt, so wird gleich mit der Absteckung, Profilierung, Grunderwerbung u. s. w. begonnen, damit im nächsten Frühling, sobald es die Witterungsverhältnisse gestatten, der Bau in Angriff genommen werden kann.

3. Die Kommission beschliesst, die Preisaufgaben für elektrische Einrichtungen, Oberbau (Zahnstange) und Rollmaterial zu kombinieren und hiefür Preise im Gesamtbetrage bis zu 20000 Fr. auszusetzen. Die Details sämtlicher Preisaufgaben werden demnächst publiziert. Vorläufig werden folgende Normen dafür aufgestellt:

Der Transformator kommt an die Station Kleine Scheidegg. Die zur Verfügung stehenden Wasserkräfte liefern zusammen etwa 7—8000 Pferdekräfte. Die Entfernung der ersten Primärstation, die möglichst rasch erstellt werden soll, bis zum Bahnanfang beträgt 6 *km*. Bei weiterer Entwicklung des Tunnelbaues wird eine zweite Primärstation in einer Entfernung von 10—11 *km* vom Bahnanfang errichtet. Sie ist mit der ersten zu verbinden zum Betrieb der Bahn, welche eine Länge von 12,3 *km* bekommt. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt 9 *km* per Stunde bei einer Steigung bis zu 15 %, und 7 *km* bei einer Steigung von über 15 %. Die Maximalsteigung beträgt 25 %, die Spurweite 1 *m*, der Minimalradius 100 *m*, der Radius bei Gefällsbrüchen 500 *m*, die Tunnelbreite 3,20 *m*, wobei die Geleiseachse um 0,30 *m* aus der Tunnelachse verschoben ist, die Tunnelhöhe 4 *m*, die Maximalausladung der Wagen 2,20 *m* und deren Höhe von der Schienenkante bis zum Dach 3 *m*. Die Wagen müssen geschlossen sein, die elektrische Leitung ist oberirdisch und im Tunnel an der First anzubringen. Ihrer Vereisung ist durch einfache, mechanische Vorrichtungen vorzubeugen. Es wird dem Ermessen des Konstrukteurs überlassen, Personen- und Motorenwagen zu trennen, kleine oder grosse Wagenkasten zu wählen. Im besonderen zu entwerfen sind die wichtigeren Teile, wie Kraftübertragung, Bremse, Leitung, Zahnstange.

4. Die Grundlagen für die Preisaufgaben betreffend «die vorteilhafteste Ausführung des gesamten Unterbaues» bilden die Fragen nach dem besten Tunnelprofil, der zweckmässigsten Methode des Tunnelvortriebs bei elektrischer Bohrung (Ventilation, bestes Sprengmaterial, Schutterung, d. h. Wegschaffung des Ausbruchmaterials) und dem besten Mörtel bei tiefer Temperatur.

5. Für die Lösung einzelner noch zu publicierender Detailfragen werden ebenfalls Preise im Gesamtbetrage von 10000 Fr. ausgesetzt.

6. Für die Lösung aller 3 Preisaufgaben wird ein mit diesen gleichzeitig zu veröffentlichendes Reglement aufgestellt. Nach demselben erfolgt die Zuerkennung der Preise durch die Kommission auf Grund von Gutachten, welche sich diese unter Zuzug weiterer Specialfachexperten verschafft.

7. Auf Grund eines von Herrn Dr. Maurer eingereichten Arbeitsprogrammes wird beschlossen: Speciell für die Zwecke der Jungfraubahn und namentlich behufs Erforschung der Temperatur-, Luftdruck-, Niederschlags- und Feuchtigkeitsverhältnisse zu beiden Seiten des Jungfrau-, Mönch- und Eigermassivs, sowie zur Feststellung der Wärme- und Wetterzugsverhältnisse im Tunnel ein gut ausgerüstetes Netz von meteorologischen Stationen zu errichten, wie ein solches ja auch notwendig ist, um dem projektierten Gipfelobservatorium später die richtige, wissenschaftliche Fundierung zu verleihen und eine zweckmässige Verbindung mit den untern atmosphärischen Schichten zu ermöglichen. Als trefflichen Ausgangs- und Anfangspunkt für ein derartig projektiertes Stationsnetz bietet sich von selbst die günstige Lage der Eigergletscherstation am Eingange des Tunnels, sowie als Sommerstation ein meteorologischer Beobachtungsposten in der Konkordiahütte.

8. An die Ausstellung in Genf werden neben der bereits beschlossenen Becker'schen grossen Reliefkarte des Jungfraugebiets und den beiden Aquarellen auch wissenschaftliche und technische Arbeiten gesandt werden.

9. Der Tunneleingang am Eigergletscher wurde definitiv festgestellt und äusserlich sichtbar markiert.

10. Zur Bestimmung der Stationen Eiger, Mönch und Guggigletscher, sowie zur Prüfung der Schneeverhältnisse auf dem Jungfraujoch und der Jungfrau wird sich in den nächsten Tagen eine Specialexpedition unter Führung des bekannten Bergführers Karl Hess von Engelberg in Zürich an Ort und Stelle begeben.

Die neue Westminster-Kathedrale in London. Am 29. Juni d. J. hat die feierliche Grundsteinlegung für die neue römisch-katholische Westminster-Kathedrale in London stattgefunden, mit deren Entwurf und Erbauung bekanntlich (vide Bd. XXIV S. 94) der namhafte englische Architekt *John F. Bentley* von Kardinal Vaughan, dem Erzbischof von Westminster betraut worden ist. Der Standort der neuen Kirche, im Mittelpunkt der Stadt, nahe der Victoria-Street und in dem Viertel Londons, wo das Parlamentsgebäude, die königlichen Paläste und das historische Westminster, die Krönungskirche der englischen Könige sich befinden, bedeutet eine für die Bestimmung der Kathedrale äusserst günstige Lage. Ursprünglich war für die Kathedrale der altchristliche Basilikenstil gewählt worden; indessen gab der Künstler, der zum Studium der Entwickelung dieser ältesten Form des christlichen Kirchenbaustils sich nach Italien begeben hatte, den Gedanken an eine der Architektur der alten Peterskirche in Rom sich anlehnende Stilfassung auf und entschloss sich für einen Entwurf in den Formen des byzantinischen Stiles, mit Benutzung von San Marco in Venedig, San Vitale in Ravenna und San Ambrogio in Mailand.

Nach diesem Entwurf bedeckt die Kathedrale im Grundriss eine Fläche von etwa 5025 m^2; ihre Länge wird nahezu 107 *m*, die gesamte Breite 47,6 *m* betragen. Die Abmessungen des aus vier grossen Gewölbesystemen gebildeten Schiffes sind bei einer äussern Höhe von 27,5 *m*, im Innern für die Länge 85,4 *m*, für die lichte Weite 18,3 *m*. An den Altarraum schliesst sich in der Hauptachse eine absidenartig angebaute Krypta. Zwei grössere Kapellen sind zu den Seiten des Querschiffes angeordnet, während je zwei kleinere Kapellen sich rechts und links an die vordern beiden Gewölbesysteme angliedern. Der Zutritt zu dem durch hohes Seitenlicht erleuchteten Innern, das in basilikalen Formen durchgebildet ist, erfolgt durch ein Hauptportal und zwei Seiteneingänge.

Der Bau der Kathedrale, deren Herstellungskosten ausschliesslich der dekorativen Ausschmückung auf etwa 3¾ Millionen Fr. veranschlagt sind, soll innerhalb eines Zeitraumes von zwei Jahren vollendet werden.

Konkurrenzen.

Bebauungsplan in Luzern. Zur Erlangung von Entwürfen für einen über die ebenen Gebiete östlich und westlich des neuen Bahnhofes bis an den Fuss der Birregg reichenden neuen Stadtbauplan von Luzern eröffnet der dortige Stadtrat, mit Termin bis zum 15. November d. J., unter den schweizerischen Technikern einen Wettbewerb, dessen uns gütigst zur Verfügung gestelltem Programm wir folgende wesentliche Bedingungen entnehmen.

Das für die Anlage des neuen Stadtbauplanes in Betracht kommende Gebiet wird begrenzt: Im Osten durch den Fuss der Birregg; im Westen durch die Obergrund- und Krienserstrasse; im Norden vom Bahnhofplatz, von der Bürgen- und Pilatusstrasse. Ueber dieses Gebiet soll ein vollständiges Strassennetz entworfen werden unter Anlehnung an bereits bestehende oder durch den alten Stadtbauplan festgelegte Strassen. Das zukünftige Strassennetz soll eine günstige Kommunikation nach allen Richtungen, in erster Linie gegen das Stadtcentrum hin, ermöglichen. Neben rationell angelegten Strassen — die derart zu dimensionieren sind, dass für die anstossenden Baugebiete in reichlichem Masse Luft und besonders Licht Zutritt haben — ist auch auf die Schaffung grösserer öffentlicher Plätze und Anlagen in angemessenem Umfange Bedacht zu nehmen.

Innerhalb dieses Stadtbauplanes wird die Anlage des linksseitigen Seequais projektiert, zu welchem Zwecke der Regierungsrat eine Seeauffüllung bewilligt hat. Gewünscht werden aufgelöste, durch Einbauten und Anlagen unterbrochene Ufer; dementsprechend ist es nicht erforderlich, das neue Seeufer in einer ganz geraden Linie und mit durchgehender Quaimauer auszubilden. Gemäss der regierungsrätlichen Konzession für die Seeauffüllung darf das gewonnene Terrain nur zu öffentlichen Zwecken verwendet und nicht überbaut werden; dagegen ist es gestattet, mit den Anstössern abzutauschen, um eine regelmässig verlaufende, die Einbuchtungen des alten Seeufers ausgleichende Grenze zwischen dem Privatgrund und dem gewonnenen öffentlichen Grund zu erhalten. Dieser Grenze —

zwischen dem Privatgrund und dem durch die Seeauffüllung gewonnenen öffentlichen Grund — entlang soll eine breite Fahrstrasse geführt werden. Die Art der Ausgestaltung des übrigen Quaiterrains zwischen dieser Fahrstrasse und dem neuen Seeufer bleibt den Bewerbern vorbehalten; immerhin ist die Schaffung von Promenaden und öffentlichen Anlagen, von Spielplätzen für die Kinder, von Landungsstellen für Sport- und Transportschiffe nebst den erforderlichen Dependenzen dabei zu berücksichtigen; für die Transportschiffe sind Landungsstellen nächst den Werften mit zugehörigen Lagerplätzen vorzusehen. Der Quai soll durch Querstrassen mit der Langensandstrasse in Verbindung gebracht und überhaupt über die ganze Ebene des Tribschenmooses ein detailliertes Strassennetz entworfen werden. Besondere Aufmerksamkeit ist dem Bebauungsplan über die Gebiete der seitens der Stadt erworbenen, vom alten Bahnhof frei werdenden Terrainabschnitte zuzuwenden. Ersterer soll die rationelle Entwickelung der Stadtanlage fördern, gleichzeitig aber auch für die Gemeinde eine günstige Liquidation des angekauften Terrains ermöglichen. Schliesslich wird gewünscht, dass der Bebauungsplan mit Rücksicht auf die Placierung öffentlicher Gebäude, wie eines Rathauses (städtisches Verwaltungsgebäude), eines Gewerbemuseums und eines Schulhauses, aufgestellt werde.

Zwecks Darstellung ihrer Projekte wird den Bewerbern ein Baulinienplan über die Gebiete auf dem linken Seeufer im Masstab 1 : 2000, nebst einem Uebersichtsplan der ganzen Stadt aus dem Jahre 1890 im Masstab von 1 : 4000 zugestellt. Aus der Eintragung der Projekte in den ersteren soll die Breite der Strassen, sowie deren Höhenlage ersichtlich sein; Pläne im grösseren Masstabe werden gewünscht: Ueber die Details der Quai-Anlage, sowie für die Ueberbauung der vorerwähnten, von der Stadt erworbenen Gebiete.

Dem aus den Herren *Fr. Wüest*, Direktor der G.-B., als Präsident, *G. Gull*, Stadtbaumeister in Zürich, *H. Bringolf*, Kantonsingenieur in Basel, *von Linden*, Stadtingenieur in Bern und *V. Stirnimann*, Baudirektor in Luzern, bestehenden Preisgericht werden für die Prämiierung der drei besten Projekte 4000 Fr. zur Verfügung gestellt; die Höhe der einzelnen Preise bestimmt das Preisgericht. Die preisgekrönten Arbeiten gehen in den Besitz des Stadtrates über, der dieselben nach Gutfinden für die Ausführung verwendet und sich vorbehält, einzelne der nicht prämiierten Projekte gegen eine dem dritten Preise entsprechende Entschädigung anzukaufen. Nach dem Beschluss des Preisgerichts sollen sämtliche Projekte acht Tage hindurch öffentlich ausgestellt und das preisgerichtliche Urteil in den Luzerner Tagesblättern, sowie in der Schweiz. Bauzeitung angezeigt werden. Die Unterlagen des Wettbewerbs sind bei der städtischen Baudirektion in Luzern kostenfrei erhältlich.

Fenstermalereien für die St. Nikolaus-Kirche in Freiburg. Ueber den Ausgang dieses Wettbewerbs wird uns folgendes mitgeteilt: Eingereicht wurden 26 Entwürfe. Das aus den HH. Prof. *M. M. Rahn* von Zürich, *Angst*, Direktor des schweizerischen Landesmuseums in Zürich, *Hammler*, Pfarrer von Bern, Prof. *Effmann* und Prof. *P. Berthier* von Freiburg bestehende Preisgericht verteilte am 15. Juli folgende Preise:

I. Preis (600 Fr.) an Herrn *Mehoffer*, Maler in Krakau,
II. » (400 Fr.) » » *Karl Ule*, Glasmaler in München.

Mit ehrenvoller Erwähnung wurden bedacht die Arbeiten der HH. *Aloys Balmer*, Kunstmaler in Luzern und *Gustav van Treeck*, Glasmaler in München.

Skizzen für ein Völkerschlacht-Nationaldenkmal bei Leipzig. Auf deutsche Künstler beschränkte Vorkonkurrenz. Termin: 15. November d. J. Preise insgesamt 5000 M. I. Preis min. 2000 M. Programme etc. sind gegen Zahlung von 3 M. durch die »Geschäftsstelle des Deutschen Patriotenbundes zur Errichtung eines Völkerschlacht-Denkmals bei Leipzig», in Leipzig, an der Pleisse 12, zu beziehen.

Kirche in Dresden. (Bd. XXV. S. 68.) Eingegangen sind 68 Entwürfe. Es erhielten den I. Preis (3000 M.) J. Kröger in Berlin; den II. Preis (2000 M.) L. v. Abbema in Düsseldorf; den III. Preis Heinr. Reinhardt in Berlin.

Rathaus in Jauer i. Schl. Auf deutsche Architekten beschränkter Wettbewerb. Termin: 20. September d. J. Preise: 1000, 750, 500 M. Weitere 500 M. sind zum Ankauf von Entwürfen vorgesehen. Programme etc. können kostenfrei vom dortigen Magistrat bezogen werden.

Evangelische Kirche in Malstatt-Burbach a. d. Saar. (Bd. XXV S. 134). Eingereicht wurden 27 Entwürfe. Den I. Preis (1500 M.) erhielt Hr. Eduard Arnold in Breslau, den II. Preis (900 M.) Hr. Arthur Starke in Berlin.

Saalbau Bayreuth. Termin: 1. Dezember d. J. Preise: 1500, 1000, 500 M. Die Unterlagen des Wettbewerbs sind beim Stadtmagistrat kostenfrei erhältlich.

Preisausschreiben.

Plakat für die internationale Kunstausstellung in Berlin 1896. Der Ausschuss der genannten Ausstellung erlässt mit Termin bis zum 20. September d. J. ein Preisausschreiben zur Erlangung von Entwürfen für ein bezügliches Plakat, das in wirkungsvoller Einfachheit die «Kunst» und «Berlin» versinnbildlichen und zum öffentlichen Anschlag geeignet sein soll. Als Format ist die Grösse von 98 : 65 *cm* (Hochformat) vorgeschrieben; die Vervielfältigung soll mittelst Buch- oder Steindruck mit Anwendung von höchstens drei Farben erfolgen können. Drei Preise von 1000, 500, 200 Mk. gelangen zur Verteilung; der Ankauf weiterer Entwürfe zum Preise von je 100 Mk. wird in Aussicht gestellt. Nähere Auskunft kann vom Büreau der Ausstellung, Landesausstellungsgebäude, Stadtbahnbogen Nr. 2, eingeholt werden.

Litteratur.

Officielle illustrierte Zeitung der schweizerischen Landesausstellung in Genf 1896. Der in Bd. XXV Nr. 17 unserer Zeitschrift besprochenen Cirkularnummer, die, wie wir nachträglich erfahren haben, vom Central-Komitee ohne Wissen und Willen des Redaktions-Komitees herausgegeben worden ist, folgte vor wenigen Tagen die *erste* Nummer der officiellen Ausstellungs-Zeitung im Format von 29 : 40 *cm*, ohne den Umschlag 12 Seiten stark. Diese macht nun allerdings einen ganz anderen Eindruck, als die etwas verunglückte Cirkularnummer, die wohl besser unterblieben wäre. Schon das originelle, in zarter, wohlabgewogener Farbentönung ausgeführte Titelblatt des Umschlages legt ein sprechendes Zeugnis dafür ab, dass die Ausstattung unserer neuesten schweizerischen illustrierten Zeitung mit Kunstverständnis geleitet wird und es gereicht nicht nur dem Urheber der Zeichnung, Herrn *A. Huguet*, sondern auch der ausführenden Firma, *Gebrüder Fretz* in Zürich, zu besonderer Ehre. In gleich geschmackvoller Weise ist auch die typographische Anordnung, die Wahl des für den Abdruck von Autotyp-Clichés sich trefflich eignenden Papiers, die Ausführung der Clichés durchgeführt. Einzelne dieser Bilder, wie beispielsweise die, eine ganze Seite einnehmende Abbildung des National-Denkmals in Genf, die Portraits der HH. Bundesrat Deucher, J. E. Dufour und T. Turrettini sind geradezu mustergültige Leistungen und zeigen, dass die *Société anonyme des Arts graphiques in Sécheron* nicht nur in der *Herstellung* der Clichés, sondern auch im *Abdruck* derselben durchaus auf der Höhe ihrer keineswegs leichten Aufgabe steht. Die verschiedenen Farbentöne, die dabei gewählt wurden und durch welche eine angenehme Abwechselung in die Erscheinung des ganzen Heftes gebracht wird, setzen einen doppelten Druck der einzelnen Blätter des Heftes — zuerst der Clichés und nachher des Textes — voraus, ein Vorgehen, das vielleicht später, wenn Nummer auf Nummer in kurzen Zwischenräumen folgen und der Stoff sich drängt, mit gewissen Schwierigkeiten verbunden sein wird.

Die Leitung der Ausstellungs-Zeitung liegt in den Händen eines Redaktions-Komitees, bestehend aus dem Herrn Chef-Redakteur *A. Gavard* als Präsident und den HH. *Ch. Borel*, Dr. *Georg*, *Imer-Schneider*, *Ravel*, Dr. *Tissot* und Prof. *Yung* in Genf. Diese verdienstvolle Mitwirkung berufener und allseitig geachteter Männer bietet volle Gewähr für eine sachgemässe Sichtung des Stoffes und die unabhängige, höhere Ziele verfolgende Haltung des Blattes. Die Gefahr, dass sich dasselbe, wie dies leider bei der Zürcher Ausstellungs-Zeitung von 1883 in höchst unangenehmer Weise bemerkbar war, in den Dienst der geschäftlichen Reklame stellen werde, erscheint hier vollständig ausgeschlossen.

Hinsichtlich der Ausdehnung, der Erscheinungsweise, der Anordnung etc. der Ausstellungs-Zeitung können wir auf unsere früheren Mitteilungen verweisen. Das Redaktions-Komitee hat mit der ersten Nummer sehr glücklich debütiert, hoffen wir, dass derselben zahlreiche ebenso schöne und reichhaltige nachfolgen mögen!

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

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studierender
der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Stellenvermittelung.

Gesucht ein *Ingenieur*, guter Zeichner, zum Arrangement und zur Darstellung von Plänen für die Landesausstellung in Genf. (995)

Gesucht ein jüngerer *Ingenieur* zur statischen Berechnung von Eisenkonstruktionen für Hochbauten. (1005)

Gesucht ein *Maschineningenieur* mit etwas Praxis. (1006)

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