

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 31/32 (1898)
Heft: 10

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: 29.01.2025

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

den technischen Einzelheiten der römischen Baukunst wieder grössere Beachtung. Das einzige Werk, welches darüber ausführlich, wenn auch oft nur dunkel und lückenhaft, Auskunft giebt, *Vitruv's: De Architectura*, beeinflusste dann Jahrhunderte lang die Grundlage aller Anschauungen.

An dem Mangel einer soliden Pfeilergründung, wie sie die römische Betonierung zwischen Pfahlwänden bot, krankten alle älteren Steinbrücken noch lange. Viele stürzten bei Hochwasser ein, z. B. im Jahre 1342 die alten Brücken in Prag und Würzburg, während die alte Dresdener Elbbrücke mit einer starken Beschädigung davonkam. Weiter folgte der Einsturz von französischen Brücken: 1499 Notre Dame und 1596 Pont du Change in Paris; endlich im Jahre 1602 drei Bogen der hochberühmten *alten Rhône-Brücke in Avignon*, die mit Oeffnungen von 33 m Weite im Jahre 1178 durch den Benediktiner Mönch Bénézet, den Gründer des Ordens der französischen Brückenbrüder, den späteren Bischof St. Benediktus III., erbaut worden war.

Die Ueberreste dieser alten Brücke mit der Kapelle St. Bénézet's in einem Mittelpfeiler zeigt Ihnen eine Aufnahme aus neuester Zeit. Fig. 8.

Als weitere Beispiele aus dem zwölften Jahrhundert wähle ich die alten Brücken in Dresden, Regensburg und Florenz. Der Bau der *Dresdener Elbbrücke* begann schon im Jahre 1119 unter Herzog Heinrich dem Stolzen, vollendet wurde er 140 Jahre später. 1344 nach der erwähnten Hochflut wurde sie erneuert. Ihre jetzige Gestalt und den Namen „Augustusbrücke“ erhielt sie unter der Regierung von Friedrich August I. in den Jahren 1727—1729.

Die *Regensburger Donaubrücke* wurde etwas später (1135) als die Dresdener Brücke angefangen, aber bereits im Jahre 1146 (unter Herzog Heinrich dem Stolzen) vollendet.

Zwei Aufnahmen aus Florenz zeigen einige der dortigen alttümlichen Arno-Brücken. Im Vordergrund des ersten Bildes *Ponte vecchio* (aus dem zwölften Jahrhundert), die belebteste Brücke mit Goldschmiedsläden und einem Verbindungsgange zwischen den Palästen Pitti und Uffizi; dann die Trinitas-Brücke (aus dem 13. Jahrhundert) mit drei Oeffnungen von je 32,5 m Weite, die schönste von allen, bei deren Bau zum ersten Male der *Korbbogen* angewendet wurde; dahinter *Ponte alla Caraja* aus dem 14. Jahrhundert.

Die Fortschritte des späteren Mittelalters kommen besonders zur Erscheinung in dem *Wachsen der Spannweite* und in der *Abnahme der Schlussteinstärke*. Die im Jahre 1354 erbaute *Burgbrücke in Verona* zeigt schon die bedeutende Weite von 44,4 m, bei einer Schlussteinstärke von nur $\frac{1}{28}$ der Weite. Bei der genau um ein Jahrhundert später erbauten (im Anfange unseres Jahrhunderts eingestürzten) *Brioude-Brücke über den Allier* in Frankreich steigt die Weite auf das selbst heute noch ungewöhnliche Mass von über 54 m, wobei die Schlussteinstärke sogar auf $\frac{1}{41}$ herabsinkt.

(Forts. folgt.)

Der VII. internationale Schifffahrtskongress in Brüssel.

I.

Der im Haag i. J. 1894 veranstaltete VI. internationale Binnenschifffahrtskongress hatte s. Z. den Beschluss gefasst, seine nächste Tagung i. J. 1896 in Italien abzuhalten und sein Arbeitsgebiet auf die Fragen der Seeschifffahrt auszudehnen. Infolge der für Italien ungünstigen Wendung des kriegerischen Konfliktes mit Abessinien konnte der erstere Beschluss nicht verwirklicht werden; erst nach langdauernden Bemühungen des ständigen Kongressausschusses gelang es, die belgische Regierung zur Veranstaltung des VII. internationalen Schifffahrts-Kongresses in Brüssel zu gewinnen, wo vor 13 Jahren der erste Kongress für Binnenschifffahrt stattgefunden. Von den 20 am Kongress durch insgesamt 108 Delegierte beteiligten Regierungen waren u. a. Deutschland durch 26, Frankreich durch 23, Oesterreich-Ungarn durch 15, Russland durch vier, England, die Vereinigten Staaten und die Schweiz durch je zwei, China und Japan durch je einen Abgeordneten vertreten.

Nach einem von der «Société belge des Ingénieurs et des Industriels» am Abend des 24. Juli zu Ehren der Kongressteilnehmer veranstalteten Raut erfolgte am nächsten Tage im grossen Saale des Akademie-Palastes die feierliche Eröffnung des Kongresses durch den Minister für öffentliche Arbeiten, Landwirtschaft und schöne Künste, Léon de Bruyn, der die

Gäste im Namen des Königs willkommen hiess und dem Kongress im Auftrage der belgischen Regierung einen fruchtbareren Verlauf seiner Arbeiten wünschte. Als zweiter Redner erging sich der Kongresspräsident, Herr Helleputte, Professor an der Universität Leiden, sodann in einer längeren, wirkungsvoll vorgetragenen Rede über die allgemeineren, durch einen Schifffahrtskongress angeregten Fragen, wobei er namentlich die Konkurrenz zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt erörterte und der Meinung Ausdruck gab, dass beide Beförderungsarten, weit entfernt davon, einander auszuschliessen, vielmehr berufen seien, sich gegenseitig zu ergänzen. Eine ähnliche Auffassung in dieser Frage vertrat der folgende Redner, Geheimrat Schultz, Direktor der Bauabteilung im preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Aus seinem Bericht über die in Deutschland und besonders in Preussen auf dem Gebiete des Wasserbaues seit dem Kongress in Haag unternommenen Arbeiten sind hinsichtlich der Flusskanalisierungen die Kanalisierung der Fulda, die im vergangenen Jahre mit einem Kostenaufwande von 30 Millionen Fr. vollendete Kanalisierung der oberen Oder von Cosel bis Breslau und die der Vollendung entgegengehende Regulierung und teilweise Kanalisierung der Netze hervorzuheben. Unter den Kanalbauten fanden der Nordostsee-Kanal, die Erweiterung des Oder-Spree-Kanals, der Bau des Elbe-Trave und des schon teilweise in Benutzung begriffenen Dortmund-Ems-Kanals Erwähnung. Besonderes Interesse erregten seine Mitteilungen über letztgenannte Anlage mit dem Hebewerk bei Henrichsburg*), die am 1. April nächsten Jahres dem Verkehr übergeben werden soll. Von neueren Seebauten nannte der Redner die Dünenkulturen an der kurischen Nehrung, die Herstellung des Seekanals zwischen Pillau und Königsberg, sowie die Befestigungen der Düne von Helgoland und der nord- und ostfriesischen Inseln. Projektirt sind die Verbindung des Dortmund-Ems-Kanals mit dem Rhein, sowie mit der zu kanalisierenden Weser und Elbe, die Herstellung einer leistungsfähigen Binnenwasserstrasse zwischen Stettin und Berlin und der Ausbau des masurischen Seekanals. Zum Bau dieser künstlichen Wasserstrassen will die preussische Staatsregierung vom Landtage im Herbst d. J. einen Kredit von 500 Millionen Fr. verlangen. Die allgemeine Frage, ob das in Preussen übliche System der Regulierung und Kanalisierung von Flüssen die Hochwassergefahr erhöht hat, beantwortete der Vortragende, gestützt auf die Untersuchung des Hochwasserausschusses, in verneinendem Sinne. Für das Odergebiet habe der Hochwasserausschuss eine alle technischen und wirtschaftlichen Fragen erschöpfende Beschreibung der Flussläufe geliefert.

In der Eröffnungssitzung hielten noch kurze Ansprachen die Vertreter Oesterreichs, Frankreichs, Ungarns, der Niederlande und Russlands. Zum Schluss der Sitzung übermittelte der Minister de Bruyn dem Kongress für den nächsten Sonntag eine Einladung des Königs Leopold zum Empfang im Schlosse Laeken. Die Hauptarbeit des Kongresses wurde natürlich in den Sektionsitzungen geleistet, deren Verhandlungsgegenstände für die verschiedenen Spezialgebiete — Kanalisierte Flüsse, Binnenschifffahrts-Kanäle, Flüsse im Ebbe- und Flutgebiet, Seehäfen, Schifffahrts-Abgaben — in Bd. XXXI, S. 174. des näheren mitgeteilt wurden. Auf die in den Sektionen gefassten Beschlüsse werden wir später zurückkommen. Am Abend des ersten Verhandlungstages hatten die Kongressmitglieder Gelegenheit, sich auf einem Raut des Ministers de Bruyn von den Anstrengungen der Sektionsarbeiten zu erholen. (Fortsetzung folgt.)

Miscellanea.

Die elektrische Zahnradbahn auf den Gernergrat ist am 20. August eröffnet worden. Mit der 3020 m ü. M. liegenden Endstation ersteigt die Bahn eine Höhe, in welche bisher noch keine europäische Bergbahn vorgedrungen ist. Bei 1413 m Höhendifferenz auf 9,2 km Bahnlänge beträgt die Fahrzeit von Zermatt bis auf den Gernergrat $1\frac{1}{2}$ Stunden. Die Fahrgeschwindigkeit ist 7 km/Std., jeder Zug befördert 60 bezw. 110 Personen. Somit ist die Gernergratbahn, wie schon in der ausführlichen Beschreibung der Anlage (Bd. XXXI, N. 16-21) hervorgehoben wurde, die leistungsfähigste aller bisher gebauten Bergbahnen. Ein hervorragendes technisches Interesse bietet dieselbe auch insofern, als hier der erste Versuch in grossem Massstabe vorliegt, zum Betriebe von Bergbahnen Dreiphasenstrom anzuwenden. Aus diesem Grunde kennzeichnet die Vollendung der Gernergratbahn einen bemerkenswerten Fortschritt in der Entwicklung des Bergbahnwesens der Schweiz und es ist nach den bisherigen Erfahrungen zu hoffen, dass die bereits festgestellte Betriebsfähigkeit und Zweckmässigkeit der Anlage im weiteren Bahnbetriebe bestätigt wird. Der Firma Haag & Greulich in Biel, welche die sich gestellte Aufgabe unter Ueberwindung ausserordentlicher Schwierigkeiten einer glücklichen Lösung entgegenführte, sowie

*) Schweiz. Bauztg., Jg. 1897 Bd. XXIX S. 129.

den andern an der Ausführung beteiligten Firmen gebührt die Anerkennung der Fachgenossen für die Verwirklichung eines Unternehmens, das der schweizerischen Technik zur Ehre gereicht.

Weltausstellung Paris 1900. Bisher waren in den Bereich des Unternehmens der Pariser Weltausstellung 1900 fünf Plätze einbezogen: Die Champs-Élysées samt dem rechten Seine-Ufer, die Esplanade des Invalides samt dem linken Seine-Ufer, der Trocadéro, das Marsfeld und die Avenue de Breteuil. Nun sind diese Plätze um einen sechsten, nämlich um das Bois de Vincennes, bereichert worden. Dasselbst wird in der Nähe des Lac Daumesnil ein grosses Gebäude errichtet, in welchem Eisenbahn-, Tramway-, Automobil- und Radfahrwesen zur Anschauung gebracht werden, natürlich — dem Gesamtprogramme entsprechend — als Weltgruppe, so dass man einen universellen Ueberblick über dieses Gebiet technischer Entwicklung gewinnen wird. Das Marsfeld, bezw. die Gruppe VI, erfährt dadurch eine Entlastung, die der anschaulichen Verteilung der Objekte erheblich zugute kommen wird. Uebrigens wird man sich in dieser neuen Abteilung keineswegs mit einer blossen Schau-stellung begnügen, sondern die praktische Verwendung des Materials den Besuchern vor Augen führen. Die Eisenbahnzüge werden probeweise von dort auf die verschiedenen Bahnlagen überführt und mit den übrigen Verkehrsmitteln werden Probefahrten im Bois de Vincennes unternommen werden.

Die Verbreitung des Hausschwammes erfolgt bekanntlich in der Regel durch kranke, von den Pilzfäden durchzogene Holzteile oder durch die in solchen Holzteilen entstehenden Fruchtkörper, die sogenannte Fuss-sporen hervorbringen, aber sich nur da bilden, wo die Ernährungsverhältnisse für den Schädling noch günstige sind. Wie das «Centralblatt für Bakteriologie» mitteilt, wurden jedoch kürzlich bei Gelegenheit eines umfangreichen Auftretens von Hausschwamm in einem grösseren Gebäude Fortpflanzungskeime anderer Art entdeckt, die nicht zu Fruchtkörpern vereinigt waren, sondern sich an den verschiedensten Stellen des Pilzgeflechts auf gewöhnlichen, nur etwas zarteren Lagerfäden bildeten. Aus der Thatsache, dass sich diese Sporen in den obem, dem äussern Anschein nach ganz trockenen Stockwerken und Fussböden fanden, geht hervor, dass wir es hier mit einer Fortpflanzungsform zu thun haben, die es dem lästigen Gaste möglich macht, selbst da einzudringen, wo man dies des unzureichenden Nährbodens halber für ausgeschlossen halten könnte, und dass daher ihm gegenüber noch grössere Vorsicht geboten ist, als man bisher annahm.

Bau einer zweiten reformierten Kirche in Neumünster-Zürich. Da sich keines der prämierten Konkurrenzprojekte ohne weiteres zur Ausführung geeignet erwies, beschloss die Kirchenbaukommission Neumünster, die Ausarbeitung eines endgültigen Bauprojektes auf Grund eines Detailprogrammes den Herren Architekten Pflughard & Häfeli in Zürich zu übertragen.

Eidg. Post- und Telegraphen-Gebäude in Schaffhausen. Die Ausarbeitung des definitiven Bauplanes und die Bauleitung obgenannten Postgebäudes ist vom eidg. Departement des Innern der Firma *Kuder & Müller* in Zürich übertragen worden, deren Konkurrenz-Entwurf einen zweiten Preis erhalten hatte.

Konkurrenzen.

Die Ausgestaltung des Karlskirchenplatzes in Wien bildet den Gegenstand eines unter den deutschen Architekten Oesterreichs mit Termin bis zum 5. Dezember d. J. ausgeschriebenen Wettbewerbs. Es handelt sich um die Erlangung von Fassaden-Entwürfen für die Gebäude in der Umgebung der Karlskirche, um Entwürfe für eine Terrassenanlage vor der Kirche und für die Erweiterung des Resselparkes. Als Preise sind 2500, 1600 und 1200 Kronen ausgesetzt. Es wird beabsichtigt, auf Grund des Resultates dieser Preisbewerbung die Parzellierung der vor der Karlskirche gewonnenen Baublöcke durchzuführen und für eine Reihe von Gebäuden Fassadennormen durch Festsetzung des Baustiles, der Haushöhe, der Geschoszahl, der Achsentheilung und Dachsilhouette zu bestimmen.

Nekrologie.

† **Vincenz Statz.** Am 21. August d. J. ist der kgl. Baurat Vincenz Statz in Köln, einer der Altmeister deutscher Gotik, im 80. Lebensjahre gestorben. Für die Würdigung der hervorragenden Leistungen, welchen der Verstorbene den Ruf eines der bedeutendsten Kenner und Schöpfer gotischer Bauweise verdankte, fällt besonders ins Gewicht der Umstand, dass Statz keine fachwissenschaftliche Ausbildung genossen hat. Am Anfange seiner Laufbahn als Maurermeister und seit 1845 als Werkmeister beim Wiederaufbau des Kölner Doms thätig, ermöglichte ihm eine hohe natürliche Begabung für die Baukunst, sich durch praktisches Selbststudium zum Meister seines Faches emporzuschwingen. Hauptwerke des Verstorbenen in gotischem Stile sind: die Marienkirche in Aachen, die Mauritiuskirche in Köln nach dem Vorbild der Trierer Liebfrauenkirche und als seine berühmteste Schöpfung der 1862 begonnene Dom in Linz a. D., eine der grössten Kathedralbauten aus neuerer Zeit. Auch im Profanbau entwickelte er eine umfassende Thätigkeit, seine eigentliche künstlerische Bedeutung wurzelt jedoch in der Gotik auf dem Gebiete des Kirchenbaues. 1863 wurde er Diözesanbaumeister der Erzdiözese Köln, später erhielt er den Titel eines kgl. Baurats. Er gab heraus: «Gotische Einzelheiten» (180 Tafeln. Berlin 1886) und mit Ungewitter und Reichensperger gemeinsam das in Fachkreisen wohlbekannte «Gotische Musterbuch» (Leipzig 1856—60).

Litteratur.

Eingegangene litterarische Neuigkeiten:

Ausgeführte Familien-Häuser. Praktische Vorbilder in billigen bis mittleren Preislagen nebst Grundrissen, Beschreibungen und Kostenanschlägen. Herausgegeben von *Erwin Grossmann*, Architekt. Erste Lieferung. Ravensburg 1898. Verlag von Otto Maier. Vollständig in zehn Lieferungen zu 2 M.

XXIX. Jahresbericht des kant. Gewerbe-Museums Bern für das Jahr 1897. Bern 1898. Buchdruckerei Michel & Buehler.

Redaktion: A. WALDNER
Flössergasse Nr. 1 (Selnau) Zürich.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Stelle	Ort	Gegenstand
5. Sept.	Max Nienstädt, Architekt	Arosa (Graubünden)	Erdarbeiten, Ausführung von 700 m ³ Bruchstein-Mauerwerk und 4 m ³ Betonmauer für die Eisbahn am Obersee in Arosa.
8. »	Bureau des Strasseninspekt.	Liestal (Baselland)	Herstellung eines eisernen Geländers an der neuen Strasse in Rothenfluh (Eisengewicht 3795 kg), sowie das Legen von drei Brücken.
8. »	Dorer & Fuchsli, Arch.	Baden (Aargau)	Spengler-, Glaser- und Schreinerarbeiten zum Neubau der Gewerbekasse in Baden.
8. »	Technisches Bureau des Bauamtes	Winterthur, Stadthaus Zimmer Nr. 16	Bau von Sammelkanälen in Winterthur.
10. »	Hermann Wiget, Präsident	Abtwil (St. Gallen)	Zimmer-, Maurer- und Glaserarbeiten zur Herstellung eines neuen Schulzimmers im Schulgebäude Abtwil.
10. »	Direktion der eidg. Bauten	Bern, Bundeshaus Westbau Zimmer Nr. 105	Schreinerarbeiten, Fensterverglasungen und Lieferung der Bodenplatten für das schweiz. Archiv- und Landesbibliothekgebäude in Bern.
10. »	J. Kleiner, Prediger	Uster	Malerarbeiten zur Renovation des Innern der Methodisten-Kirche in Uster.
11. »	Gemeindeamt	Nesslau (St. Gallen)	Bau der Gemeindestrasse von Nesslau nach der Laad, Voranschlag etwa 96 000 Fr.; Eisenkonstruktion einer Brücke über die Thur im Gewichte von etwa 37 t; Bau der Nebenstrasse von Laad nach Dergeten. Voranschlag rund 12 500 Fr.
12. »	F. Huwyler, Architekt	Zürich, Goethestr. 12	Spengler- und Dachdeckerarbeiten für die Neubauten der Allgemeinen Aktiengesellschaft Zürich I an der Waldstätter-Winkelriedstrasse in Luzern.
14. »	Bureau des Kreisingenieurs	Zürich, Untere Zäune Nr. 17	Erdarbeiten und Kunstbauten der Strasse I. Klasse von Schwanden bis Waldegg, sowie die Chaussierungsarbeiten (Steinbett und Bekiesung) der Strecke Diebischbach-Schwanden-Waldegg. Kostenvoranschlag 27 650 Fr.
15. »	Alpkommission	Luzern (Graubünden)	Herstellung eines gemauerten Schermens für etwa 200 Kühe und zweier Sennhütten auf der Alp Valpun.
15. »	P. Reber, Architekt	Basel, Missionsstr. 14	Maurer- und Steinbauerarbeiten zur Erweiterung der Pathologischen Anstalt in Basel.
15. »	Kirchenratskanzlei	Zug	Erd-, Strassen- und Maurer-Arbeiten bei St. Michael in Zug.