

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 39/40 (1902)
Heft: 17

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: 16.05.2025

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

gute Qualität, sowohl in Bezug auf gut durchdachte Durchbildung, als Art der Darstellung, machte dem Preisgericht seine Arbeit nicht sehr leicht, und es ist zu bedauern, dass bei einer solchen Summe von Mühe, wie dieser Wettbewerb sie aufweist, nicht mehr und grössere Preise zu verteilen waren.

Mit vollkommener Hochachtung!

Sursee, den 15. März 1902.

A. Geiser.

O. Schnyder, Baudirektor, Luzern.

Prof. Dr. Albrecht Burckhardt, Basel.

Miscellanea.

Die neuen österreichischen Alpenbahnen¹⁾. Die Vergebung des rund 8 km langen *Bärengraben-Tunnels* (Karawanken-Tunnel), des Scheiteltunnels der Karawankenbahn, hat stattgefunden. Der Bau ist der billigst offerierenden Firma, der Bauunternehmung «Gross & Cie.», zugesprochen worden. Man hat bei dieser Offertverhandlung ein wesentlich anderes Vorgehen beobachtet als früher, indem die Unternehmer nicht auf bereits festgestellte Einheitspreise Auf- oder Abgebote zu machen hatten, sondern durch eigene Berechnung zu Preisen gelangen mussten, welche die k. k. Eisenbahn-Baudirektion in Wien einer genauen Prüfung unterzog. Hiermit wird erzielt, dass der Bauunternehmer sich durch eigene Untersuchung mit allen voraussichtlichen Schwierigkeiten eingehend bekannt macht, somit nicht aufs Geratewohl die Arbeit übernimmt — und ferner, dass er durch seine Vorlage den Nachweis seiner technischen Befähigung leistet.

Bezüglich des rund 6 km langen *Wocheiner-Tunnels*, der nun infolge Projektänderung nicht in zwei Röhren, sondern als zweigleisiger Tunnel gebaut werden wird, fand die Offertverhandlung in gleicher Weise wie beim Karawanken-Tunnel, bereits vor einigen Wochen statt. Sämtliche eingegangenen Angebote waren aber viel zu hoch und es ist deshalb eine Entscheidung betreffs der Vergebung dieses Tunnels noch nicht erfolgt. Zu der genannten Aenderung des Projekts ist man infolge der Beobachtungen beim Vortreiben des Sondierungsstollens gelangt. Es ergab sich nämlich, dass die Vermutungen der Geologen hinsichtlich des zu durchfahrenden Gebirges zutreffen, dass dagegen die erwarteten Druckerscheinungen sich nicht zeigen, weshalb man vorzog, die beiden Tunnelröhren in einen einzigen Tunnel zusammenzuziehen. Das Profil dieses Tunnels soll überhöht werden, um den Rauchgasen leichter Abzug zu gewähren. Die Richtstollen waren Ende März in Regie durch Handbohrung auf der Nordseite in tertiärem Mergel 670 m, auf der Südseite in Schieferen 520 m weit vorgetrieben.

Der Zeitpunkt der Bauausschreibung für den *Tauern-Tunnel* ist noch unbestimmt.

An den bisher stattgefundenen Offertverhandlungen haben sich ausländische Firmen nicht beteiligt.

Technische Hochschule in Nürnberg. Das bayerische Kultusministerium beantragt dem Landtage die Errichtung einer zweiten bayerischen technischen Hochschule in Nürnberg, wozu die Stadt ein Gelände von 2 ha des früher der Maschinenbau-A.-G. gehörigen Areals an der Ring- und Kesslerstrasse zur Verfügung stellt. Die Hochschule soll für etwa 500 Studierende bemessen sein. Nürnbergs hervorragende Industrie, die architektonische Bedeutung der Stadt, die daselbst bestehenden drei grossen Anstalten, das Germanische Nationalmuseum, das Bayerische Gewerbemuseum und das Verkehrsmuseum, werden der neuen Schule mächtig fördernd zur Seite stehen. Auch sind schon verschiedene Stiftungen, im Betrage von rund 1 Mill. M., darunter die Klett'sche Stiftung von 400 000 M., vorhanden, die derselben den Eintritt in den Kreis der älteren Schwesteranstalten erleichtern sollen.

Eisenbahnbau in Russland. Nach einer Aufstellung des Ministeriums der Wegebauten sind für den Bau staatlicher Bahnen im Jahre 1902 etwa 450 Mill. Fr. vorgesehen. Darin sind Arbeiten an folgenden Linien inbegriffen: Die Moskauer Ringbahn, die 1905 dem Betrieb übergeben werden soll. Die Bahn von Orenburg über Ilek und Aktjubinsk nach dem Aralsee und nach Taschkent, in einer Gesamtlänge von 1880 km. Die Nordbahn von St. Petersburg über Tichwin, Tscherepowez und Wologda nach Wjätka. Die Bahn Tiflis-Kars-Eriwan. Die Baikal-Ringbahn und die chinesische Ostbahn. Letztere ist zwar im November 1901 dem Betrieb übergeben worden, ihr vollständiger Ausbau soll aber noch mindestens zwei Jahre in Anspruch nehmen.

¹⁾ Siehe Bd. XXXIX S. 123.

Das Riesenthor des St. Stephansdomes. Der Gemeinderatsausschuss zur Förderung der archäologischen Erforschung Wiens hat in einer Sitzung, die unter dem Vorsitze von Prof. Schmid stattfand, zur Frage der Wiederherstellung des Riesenthores am Stephansdom in seiner ursprünglichen romanischen Anlage Stellung genommen und einen dahin zielenden, im Wiener Gemeinderate gestellten Antrag lebhaft befürwortet. Der Ausschuss ist der Ueberzeugung, dass durch die geplante Wiederherstellung der Dom durchaus nicht an architektonischer Wirkung geschädigt, sondern im Gegenteil die Domfassade eine herrliche Zierde erhalten und die Stadt Wien mit einem hervorragend schönen Denkmal romanischer Kunst bereichert würde. Dieses erscheint umso wünschenswerter als in Wien nur spärliche romanische Baureste vorhanden sind.

Die hohe Dampfleistung der Lokomotivkessel ist bekanntlich durch die starke Blasrohrwirkung des Auspuffdampfes der Lokomotiven in erster Linie verursacht, aber nach einer einschlägigen Abhandlung in der «Railroad Gazette» nur dadurch ermöglicht, dass die beständige Erschütterung der Lokomotive beim Fahren das Kesselwasser in stete Berührung mit der Heizfläche bringt und das Loslösen der gebildeten Dampfblasen erleichtert und beschleunigt. Ein Lokomotivkessel erzeugt bei fester Aufstellung nur etwa ein Drittel des Dampfes, welchen er in seiner Verbindung mit einer Schnellzugmaschine hervorbringt; ohne die bezeichneten Erschütterungen würde er bei gleicher Beanspruchung überkochen.

Der Kataster der Stadt Paris. Im Jahre 1898 wurde die Revision des Katasters der Stadt Paris angeordnet. Diese Arbeit geht demnächst ihrem Abschlusse entgegen. Sie wird im ganzen 1 425 000 Fr. Kosten verursacht haben. Von den 7802 ha, die das Stadtgebiet von Paris umfasst, entfallen auf die öffentlichen Strassen, die Seine und das Festungsgebiet zusammen rund 2187 ha. Die übrigen 5615 ha waren neu zu vermessen und einzuschätzen, sowie in Plänen darzustellen. Diese 5615 ha enthalten 1544 Privatwege (100 ha), 1007 öffentliche Gebäude. Kirchen, Paläste u. s. w. (1357 ha) und 74 025 Grundstücke im Privatbesitz (4158 ha).

Doktor-Ingenieur. In Deutschland beanspruchen nun auch die Bergakademien das Recht den Dokortitel zu verleihen. Ihre Vertreter im Abgeordnetenhaus machten gewiss mit Recht geltend, dass man den Dr. Ing.-Titel, nachdem er den Maschineningenieuren, Elektrotechnikern, Chemikern, Architekten und Bauingenieuren verliehen sei, den Bergakademikern nicht vorenthalten dürfe. Die Bergakademien, deren ruhmreiche Vergangenheit oft viel weiter zurückreiche als die der meisten technischen Hochschulen, seien diesen durchaus ebenbürtig.

Preis ausschreiben.

Preis ausschreiben für Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen. Der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen erlässt ein Preis ausschreiben für wichtige Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen. Er setzt je drei Preise aus von 7500, 3000 und 1000 M. für Arbeiten aus dem Gebiete der baulichen und der mechanischen Einrichtung der Eisenbahnen einschl. der Unterhaltung. Ein Preis von 3000 M. und zwei Preise von je 1500 M. sind für Verbesserungen und Erfindungen betr. die Verwaltung, den Betrieb und die Statistik der Eisenbahnen, bezw. für hervorragende schriftstellerische Arbeiten auf diesem Gebiet bestimmt.

Die zur Preisbewerbung angemeldeten Erfindungen bezw. Arbeiten müssen in der Zeit vom 16. Juli 1895 bis 15. Juli 1903 ausgeführt bezw. erschienen und vor der Anmeldung auf einer zum Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen gehörigen Eisenbahn zur Ausführung gebracht, sowie von der betr. Verwaltung empfohlen worden sein. Die zur Bewerbung dienenden Beschreibungen, Zeichnungen, Modelle u. s. w. sind vom 1. Januar bis 15. Juli 1903 der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen einzureichen.

Zur Gewinnung einer Abhandlung über die Vorzüge des Verkleidens von Fassaden mit Baumaterialien aus gebranntem Thon hat der Vorstand des Vereins deutscher Verblendstein-Fabrikanten einen allgemeinen Wettbewerb ausgeschrieben. Für die beste Arbeit ist ein Preis von 300 M., für die zweitbeste ein solcher von 200 M. ausgesetzt. Die Arbeiten sind am 2. August 1902 im Geschäftslokale des Vereins Berlin, Nr. 4, Kesselstrasse 7 einzureichen. Ihre Beurteilung ist einem Preisgerichte übertragen, das sich aus Prof. R. Borrmann in Berlin, Prof. K. Mohrmann in Hannover, Baurat Chr. Schramm in Dresden, Baurat Fr. Schwechten in Berlin, sowie dem Vorstand des Vereins zusammensetzt. Die Arbeiten sollen die ästhetischen und praktischen Vorzüge der Verkleidung von Fassaden mit Verblendsteinen, Formsteinen, Terrakotten, glasierten Steinen und Platten zur Darstellung bringen und einen Umfang von einem bis drei Druckbogen erhalten. Das genaue Programm kann von der genannten Geschäftsstelle des Vereins bezogen werden.