

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **47/48 (1906)**

Heft 24

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die üblichen Temperaturmessungen in den 1,5 m tiefen Sondierlöchern sind weitergeführt worden. Wir stellen sie wie üblich in den Tabellen III und IV zusammen.

Die *Unfälle*, von denen sich 9 auf der Nordseite und 19 auf der Südseite ereigneten, verliefen alle ohne bleibende Nachteile, bis auf einen, der den sofortigen Tod des Betroffenen zur Folge hatte.

Miscellanea.

Die Erhaltung des Heidelberger Schlosses. Die auch von uns bereits anlässlich der Besprechung der von Oberbaurat Eggert in Berlin vorgeschlagenen Sicherungen für den Otto-Heinrichbau des Heidelberger Schlosses¹⁾ angekündigte Gutachten der badischen Regierung²⁾ ist dem Landtage zugegangen. Darnach dürfe mit der Wiederherstellung des Otto-Heinrichbaues nicht länger gezögert werden. Als leitender Grundsatz soll gelten, dass die Wiederherstellung auf das unumgänglich Notwendige zu beschränkt ist. Nach dem Urteil der Sachverständigen, dem sich die Regierung anschliesse, hat die Wiederherstellung die Ausbesserung der Umfassungsmauern, die Ergänzung und soweit nötig die Neuerstellung der zur Gewährleistung der Standfestigkeit des Baues notwendigen innern Mauern und endlich die Errichtung eines Daches zu umfassen. Allein das Erdgeschoss soll vollständig ausgebaut werden, weil dadurch die Standfestigkeit des Gebäudes besonders erhöht werde; die Obergeschosse sind nur mit den der Konstruktion halber erforderlichen Decken und Stützwänden zu versehen, wobei jedoch auf jede künstlerische Ausschmückung der Räume der Obergeschosse zu verzichten ist. Die Frage, welche Form dem aufzubringenden Dach gegeben werden soll, ist noch nicht gelöst.

Monatsausweis über die Arbeiten am Ricketunnel. Im Monat Mai betrug der mit Handbohrung erzielte Vortrieb auf der Südseite 110,0 m, auf der Nordseite 67,6 m, wodurch die Richtstollenlänge südseits auf 2761,0 m, nordseits auf 3423,1 m, im ganzen auf 6184,1 m oder 71,9% der ganzen Tunnelänge gebracht wurde. Die Länge des Firststollens betrug am Ende des Monats südlich 2563 m, nördlich 1818 m, im ganzen demnach 4381 m, der Vollausschub dementsprechend südseits 2486 m,³⁾ nordseits 1760 m, zusammen 4246 m. In den Widerlagern war das Mauerwerk auf der Südseite auf 2417 m,³⁾ auf der Nordseite auf 1728 m, zusammen auf 4145 m, in den Gewölben bzw. auf 2392 m und 1674 m, zusammen auf 4066 m fertig gestellt. Die mittlere Zahl der täglich beschäftigten Arbeiter betrug 1096. Das Tunnelwasser wurde am Südportal mit 26 Sek.-l, am Nordportal mit 2 Sek.-l gemessen, die Temperatur des Felsens vor Ort südseits mit 20,3°C, nordseits mit 18,5°C. Der Stollen der Südseite durchfuhr Mergel und Kalkstein, jener der Nordseite Mergel und wenig Sandstein. Auf der Nordseite war durchwegs starker Einbau erforderlich.

Anlagen im Interesse der Rheinschiffahrt in Basel. Der Beschluss des Grossen Rates vom 14. Dezember 1905 betreffend Bewilligung eines Kredits von 148 000 Fr.⁴⁾ für Ufersicherung und Baggerung wurde erweitert und nach Genehmigung des vorgelegten Projektes über die linksseitige Rheinuferkorrektur und den Elsässer-Rheinweg bis auf 300 m oberhalb der elsass-lothringischen Landesgrenze sowie über die Anlage eines Industriegeleises die Erteilung eines Kredits von 622 000 Fr. beschlossen. Von dieser Summe entfallen 204 000 Fr. auf die Rheinuferkorrektur, 221 000 Fr. auf die Rheinschiffahrtsanlagen, 77 000 Fr. auf die Erstellung des Elsässer-Rheinwegs und 120 000 Fr. auf die Anlage eines Verbindungsgeleises.

Der Verkauf des Schlosses Wülflingen bei Winterthur. Schloss Wülflingen bei Winterthur, das eine prächtig gefädelte Herrenstube mit einem Pfau-Ofen und die durch Gottfried Kellers Schilderungen bekannt gewordenen Fresken birgt, soll veräussert und seiner hervorragenden Kunstschätze durch Verkauf ins Ausland beraubt werden. Um wirksam dagegen vorzugehen, haben sich der Kunstverein, der historisch-antiquarische Verein und der Verkehrs- und Verschönerungs-Verein von Winterthur zusammengetan und auf Dienstag den 19. Juni, abends 8 Uhr in die oberen Säle des Kasino eine öffentliche Versammlung einberufen, in der darüber beschlossen werden soll, wie der geforderte Kaufpreis von 85 000 Fr. und ein kleines Betriebskapital beschafft werden könnten. Wir wünschen den Bestrebungen der Initianten allen Erfolg.

Der II. internationale Kongress für Salubrität und Gesundheitspolizei der Wohnung wird vom 4. bis 10. September in Genf abgehalten

¹⁾ Vergl. unsere Darstellung Bd. XLVI, S. 259.

²⁾ Bd. XLVI, S. 166; Bd. XLVII, S. 63.

³⁾ Auf der Südseite wurden 1387 m Vollausschub und 1460 m Widerlager nur von 0,9 m über Sohle an erstellt.

⁴⁾ Bd. XLVI, S. 308; Bd. XLVII, S. 77.

werden. Dem soeben erschienenen, künstlerisch ausgestatteten Programm entnehmen wir, dass ausser den Sitzungen der verschiedenen Abteilungen, die sich mit den Familienwohnungen, den Sammelwohnungen und Wohnräumen, mit Kunst und Verzierungen in ihren Beziehungen zu der Gesundheitsmachung der Wohnungen und mit der Sanitätsverwaltung beschäftigen werden, auch Feste und Empfangsfeierlichkeiten geplant sind. Wegen Auskünften jeder Art beliebe man sich an Herrn *Albert Wuarin*, Generalsekretär des Organisationskomitees in Genf, 1 rue des Moulins, zu wenden oder an Herrn F. Marié-Davy, Generalsekretär der permanenten Kommission in Paris, 7 rue Brézin.

Versuche mit Einphasen-Wechselstrom-Motoren auf den schwedischen Staatsbahnen. Unter den Firmen, die mit den Lieferungen für die Versuche auf den Schwedischen Staats-Eisenbahnen betraut worden sind, befindet sich auch die *Maschinenfabrik Oerlikon*, der eine Strecke von 3 km Länge zwischen Stockholm und Tomteboda zur Ueberspannung mit der oberirdischen Stromzuführung der Bauart Oerlikon überlassen wurde. Auch einer der Triebwagen und eine der Lokomotiven sollen mit der motorischen Ausrüstung von Oerlikon ausgestattet werden.

Die Eröffnung der neuen österreichischen Alpenbahnen wird, da die Bauarbeiten anstandslos fortschreiten und unvorhergesehene Störungen nicht eingetreten sind, an den in Aussicht genommenen Terminen stattfinden können. Demgemäss ist die Eröffnung der Linie Assling-Görz-Triest in der ersten Hälfte des Juli, die der Linie Klagenfurt-Villach in der zweiten Hälfte des September und die Eröffnung der Pyhrnbahn im Laufe des Juli zu erwarten.

Ein neues Knabensekondarschulhaus in Basel an der Inselstrasse, auf einem Bauplatz, der bereits 1904 um 123 468 Fr. erworben wurde, soll mit einem Kostenaufwand von 930 000 Fr. erbaut werden. Das Gebäude, dessen Hauptmasse an der Inselstrasse gelegen ist, wird 24 Klassenzimmer und abgesehen von den Räumen der Untergeschosse noch zehn weitere Zimmer und Säle zu verschiedenen Zwecken enthalten. Der Bau soll bis im Frühjahr oder Herbst 1908 beendet sein.

Die Wiederherstellung des Rathaussaales in Nürnberg dauerte drei Jahre und kostete rund 300 000 Fr.; davon entfallen etwa über 125 000 Fr. auf die Neubemalung und die Wiederherstellung der alten, teilweise Dürerschen Wandmalereien, die unter Leitung von Professor *Haggenmiller* aus München durchgeführt wurde.

Schweizerische Bundesgesetzgebung über das Wasserrecht. Die von uns S. 110 dieses Bandes wiedergegebene eidgenössische «Wasserrechtsinitiative» hat, wie die Zentralstelle mitteilt, bereits 70 000 Unterschriften gefunden und ist demnach zustande gekommen.

Die I. Generalversammlung des schweizer. Techniker-Verbandes fand, von nahezu 250 Mitgliedern besucht, programmgemäss¹⁾ am 10. Juni in Luzern statt. Als Ort der nächsten Generalversammlung wurde Bern gewählt.

Die neue Markuskirche in Stuttgart zwischen Fangelsbach-Friedhof und Römer- und Filderstrasse wird nach den Plänen des Oberbaurat *Dolmetsch* in Stuttgart erbaut. Das 1400 Sitzplätze enthaltende Gotteshaus soll rund 456 000 Fr. kosten.

Das stadtzürcherische Kraftwerk an der Albula (S. 123), im Kostenvoranschlag von 10 735 000 Fr. ist in der Gemeindeabstimmung vom 10. d. M. angenommen worden.

Schutz der Landschaft im Engadin. Der Gemeinderat von St. Moritz macht bekannt, dass bis zum 15. Juni alle Reklameplakate, die auf Gemeindeboden stehen, entfernt sein müssen.

Nekrologie.

J. Folly. Infolge eines Schlaganfalles ist in Bern Genieoberst J. Folly in der Nacht vom 9. auf den 10. Juni plötzlich gestorben, nachdem er den Abend noch in anscheinend bester Gesundheit in Gesellschaft von Kollegen zugebracht hatte. Folly ist wenig über 60 Jahre alt geworden. Er wurde zu Freiburg am 5. April 1846 geboren und kam an die Kantonsschule nach Aarau, um sich daselbst auf das Studium an eidg. Polytechnikum vorzubereiten. Im Herbst 1864 trat er in die Ingenieurabteilung unserer eidg. technischen Hochschule ein. Eine Krankheit unterbrach die Studien zu Ende des zweiten Jahres; dies wurde die Veranlassung dazu, dass Folly nach Karlsruhe übersiedelte, um daselbst seine Studien im Jahre 1868 abzuschliessen. Er arbeitete hierauf zunächst bei der Baugesellschaft Wieland, Gubser & Cie. an der Toggenburgerbahn von 1868 bis 1871, dann bis 1874 bei der Baugesellschaft der Jurabahn, von 1874 bis 1875 am Staldentunnel der Linie Langenthal-Wauwyl, und sodann bis 1877 an der Projektaufstellung für die Nationalbahn. Die folgenden

¹⁾ Bd. XLVII, S. 258.