Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **1/2 (1883)**

Heft 14

PDF erstellt am: **09.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Berliner Comité mit einem Aufruf zur Unterstützung dieser Stiftung vor die Schüler, Freunde nnd Verehrer des verstorbenen grossen Meisters. Die Stiftung soll darin bestehen, die Mittel aufzubringen, um jungen Architecten Unterstützung zu erweiterter Ausbildung zu beschaffen.

Ventilation der Tunnels der Londoner Untergrundbahn. Der Mangel einer gehörigen Ventilation der Tunnel der Londoner Untergrundbahn ist schon längst schwer empfunden und beklagt worden. Um diesem Uebelstande, der auf die Gesundheit der Passagiere ungünstig einwirkt, abzuhelfen, wird die Anbringung von kräftigen Ventilatoren oder von einer ausreichenden Anzahl von Luftschächten in Vorschlag gebracht.

Die internationale Conferenz zum Schutze des gewerblichen Eigenthums (Propriété industrielle), welche im letzten Monat in Paris versammelt war, hat ein Conventionsproject vereinbart, das nur unwesentlich von der im Jahre 1880 ausgearbeiteten Vorlage abweicht. Dasselbe bestimmt u. A., dass in der Schweiz ein internationales Bureau errichtet werde, zu welchem Zwecke eine jährliche Summe von 25 000 Franken ausgeworfen wurde. Die Convention wurde von den Delegirten von Frankreich, Belgien, Italien, Spanien, Portugal, Rumänien, Serbien, Argentinien, Guatemala und der Schweiz sofort unterzeichnet, während die Delegirten von Russland, England, den Vereinigten Staaten von Nordamerika, Holland und Luxemburg die Unterzeichnung der Convention von einer Beschlussfassung der Regierungen der durch sie vertretenen Staaten abhängig gemacht haben.

Arlbergbahn. Die Eröffnung des Secundärbetriebes auf der Strecke Innsbruck-Landeck der Arlbergbahn wird am 1. Juli d. J. stattfinden. Das wichtigste und zeitraubendste Object dieser Linie, die grosse Brücke über die Oetzthaler Ache, ist schon Ende Februar vollendet worden und leistet bereits für den Verkehr von Materialzügen gute Dienste. Auch der für den Herbst 1884 in Ausicht genommenen Eröffnung der Gebirgsstrecken Landeck-St. Anton und Langen-Bludenz steht kein voraussichtliches Hinderniss entgegen.

Der Poncelet-Preis, welcher jeweilen dem Verfasser des besten Werkes über reine und angewandte Mathematik zuerkannt wird, ist dieses Jahr unserem verehrten Lehrer, Professor Clausius, für seine hervorragenden Arbeiten auf dem Gebiete der mathematischen Physik verliehen worden. Der Preis beträgt 2000 Franken, welchem nach einer Verfügung der Wittwe Poncelets noch eine vollständige Ausgabe von Poncelets sämmtlichen Werken beigegeben wird. —

Redaction: A. WALDNER.
Claridenstrasse 30, Zürich.

Vereinsnachrichten.

Zürcherischer Ingenieur- & Architecten-Verein.

Versammlung vom 28. Februar 1883.

Anwesend: 40 Mitglieder, 3 Gäste.

Vorsitz: Herr Präsident Bürkli-Ziegler.

Ausgestellt sind die Pläne für die Kirche Unterstrass und für die Synagoge in Zürich, sowie die neuern Tracestudien für die Simplonbahn.

Ueber die ersteren referirt Herr *Architect Bär*. Nach kurzem Rückblick auf die verschiedenen Phasen, die die Angelegenheit dieses Kirchenbaues bis zu ihrer endgültigen Lösung durchlaufen, werden vom Hrn. Redner einige Angaben über die Baute selbst gemacht. Darnach wird die Kirche in einem einfach gothischen Stil erstellt, erhält eine Länge von ca. 30 *m*, Breite 13 *m* und Höhe 13,5 *m*. Der Thurm wird 42 *m* hoch, nahezu so hoch wie derjenige von Neumünster. Im Schiff der Kirche sind 500 Sitzplätze, auf den Emporen deren 250 vorgesehen. Der Sockel soll aus Mägenwyler Steinen, die Gurtungen, Fialen, Abdeckungen etc. aus Bollinger Steinen, die Fensterumrahmungen aus Berner Sandstein, im übrigen der Bau in Cementsteinrohbau erstellt, das Dach mit belgischem Schiefer, der Thurm mit Zinkblech eingedeckt werden. In Folge einer nachträglich bewilligten Terrassirung des Bauplatzes werden sich die Gesammtkosten auf ca. 160 000 Fr. belaufen, wovon etwa 94 000 Fr. auf Erd-, Maurer und Steinmetzarbeiten entfallen, welche dem zweitbilligsten Offertsteller, als einem Gemeindebürger, übertragen worden sind. Die Bauleitung ist der Architectur-Firma Bär & Reber übertragen. Die Situation der Kirche könnte eine noch bessere sein, man war aber wegen Schenkung des Bauplatzes hierin gebunden. — Eine weitere Discussion schliesst sich an diese Mittheilungen nicht an.

Betreffs der Pläne der *Synagoge* referirte zunächst Herr *Stadtbaumeister Geiser*. Der Herr Redner hat anfänglich ein Gutachten über die eingegangenen Concurrenzpläne für diesen Bau *allein* verweigert. Es wurde dann noch Herr Architect Schmid-Kerez zugezogen. Es war ein einfaches Programm nur für die Bedürfnisse des Cultus vorgeschrieben. Von den drei ersten Concurrenzplänen empfahl sich keiner zur Ausführung, theils weil die Grundrissanordnung eine sehr ungünstige war, theils weil Thür- und Fensteröffnungen, sowie die Kuppelanlage nicht im richtigen Verhältniss angeordnet waren, auch war bei einem der Entwürfe zu schwache Construction zu tadeln. Redner schlug vor, die Projecte zu modificiren, eine einheitliche Halle anzunehmen und eine flache Kuppel auf möglichst grosser Grundrissdimension zu disponiren. Der Schwerpunct des Projectes sollte jedenfalls auf die Hauptfaçade gelegt werden, in der Höhe war man durch die Verkaufsbedingungen des Platzes gebunden. Später hat sich Herr Redner nicht mehr mit der Sache befasst.

Herr *Architect Schmid-Kerez* im wesentlichen den Ausführungen des Herrn Vorredners zustimmend, gibt noch einige weitere Erklärungen hinsichtlich seiner persönlichen Stellung zu dieser Concurrenz.

Nachdem sodann noch Herr *Architect Wolff* hervorgehoben, dass der Bauplatz für eine günstige Gestaltung entschieden zu schmal sei und ein völlig ungenügendes Programm vorgelegen habe, wird dieser Gegenstand verlassen.

Als weiteres Tractandum folgt ein sehr ausführlicher Vortrag von Herrn *Ingenieur S. Pestalozzi* über die neuen *Tracéstudien* für die *Simplonbahn*, die durch eine Reihe von Plänen illustrirt waren, welche in verdankenswerther Weise durch Herrn Oberingenieur Meyer, Lausanne, zur Verfügung gestellt waren.

In der Einleitung werden zunächst die verschiedenen in Betracht kommenden Zufahrtslinien auf der Nord- und Südseite besprochen und ist namentlich ein Stück auf der Südseite bei Piedimulera zu erwähnen, das schon früher erbaut worden und auf welches beim Traciren Rücksicht genommen werden muss. Hierauf folgt ein historischer Rückblick auf den Gang der bisherigen Studien, welche schon seit ca. 30 Jahren mit Unterbrechungen angestellt wurden. Es werden in dieser Hinsicht namentlich hervorgehoben die Tracés von Vautier, Stockalper, Favre und Lommel. Die neuesten Studien, auf die Redner nun im Speciellen eintritt, sind von Herrn Oberingenieur Meyer ausgeführt worden und zielen hauptsächlich dahin, auf der Südrampe ein geringeres Gefälle als dasjenige der Lommel'schen Vorschläge von 23,7 ‰ einzuführen. Es wird namentlich ein Tracé mit 12,5 ‰ Gefälle ausführlich erörtert, doch darf hier bezüglich der nähern Details auf kürzlich stattgehabte Veröffentlichungen in d. Bl. verwiesen werden. Auch weitere Tracés mit 18 und 20 ‰ Gefälle werden besprochen. Die Kosten des Tracé mit 12,5 ‰ sind natürlich erheblich höher, als diejenigen des Lommel'schen Projects und wird am Schlusse des interessanten Vortrages auch namentlich in Rücksicht auf die neueste Broschüre von Herrn Lommel hervorgehoben, dass die Arbeiten desselben allerdings alle Anerkennung verdienen, dass aber auch die neuen Studien, namentlich in Hinsicht auf die Concurrenz des Montblancprojectes, sehr wichtig und werthvoll seien.

Eine Anfrage von Herrn *Ingenieur Maey*, ob über die zu erwartenden Verkehrsmassen Erhebungen gemacht seien, da dieselben doch jedenfalls von grossem Einfluss auf die zu wählende Steigung sind, wird vom Herrn Redner dahin beantwortet, dass allerdings von Herrn Lommel über diesen Punkt Berechnungen angestellt worden sind, in den neuern Studien ist weniger Rücksicht darauf genommen, da auch alle Anhaltspunkte fehlen. Eine Discussion findet über diesen Gegenstand nicht statt.

Herr *Stadtbaumeister Geiser* referirt hierauf noch über die Angelegenheit des *Culmann-Denkmals*. Es hat in letzter Zeit eine Sitzung des betr. Comités stattgefunden, in welcher bestimmt wurde, dass auf dem Grabe ein einfacher Denkstein in künstlerischer Auffassung nach einer Skizze von Herrn Professor Bluntschli errichtet und im oberen Vestibul des Polytechnikums sodann an besonders hiefür geeigneter Stelle eine Büste Culmann's aufgestellt werden soll; gegenüber würde auch passender Platz für eine Büste Semper's sein.

Nachdem noch Herr *Stadtrath Pestalozzi* hinsichtlich des Semper-Denkmals hervorgehoben, dass man bisher um dem Culmann-Denkmal keine Concurrenz zu machen, von weiteren Schritten abgesehen habe, aber seiner Zeit jedenfalls wieder auf diese Frage zurückkommen werde, wird die Sitzung geschlossen. K.

Druck von H. Zürcher in Hottingen.