Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **9/10 (1887)**

Heft 24

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

Das neue, eidgenössiche Verwaltungsgebäude in Bern.

Der schweizerische Bundesrath hat beschlossen das alte Inselgebäude niederzureissen und an dessen Stelle das projectirte, neue eidg. Verwaltungsgebäude zu errichten. Er ist also von den verschiedenen anderen Vorschlägen, welche hinsichtlich der Anlage des neuen Verwaltungsgebäudes gemacht wurden, abgekommen und hat den, durch die Preisbewerbung vom Jahre 1885 ausgesprochenen Grundgedanken zu dem seinen gemacht.

Dieses Vorgehen ist als ein durchaus umsichtiges und zielbewusstes zu begrüssen, namentlich desshalb, weil dadurch der Bau eines neuen, eidgenössischen Parlamentshauses in schöner, hervorragender Lage der Stadt Bern und in einheitlicher, harmonischer Gruppirung mit dem alten Bundesrathshaus und dem neuzuerrichtenden Verwaltungsgebäude gesichert wird. Der Bau eines Parlamentshauses wird sich in nicht allzulanger Zeit als eine Nothwendigkeit herausstellen, müssen doch jetzt schon der Nationalrath und dessen Commissionen für ihre Berathungen mit Localen verlieb nehmen, die durchaus ungenügend sind.

Eine andere Frage ist aber die, ob es richtig, gerecht und zweckentsprechend sei, den Auer'schen Entwurf ohne Weiteres für das eidg. Verwaltungsgebäude zur Ausführung zu bringen.

Der Entwurf von Professor Auer in Wien besteht in einer Copie der architectonischen Formen des bestehenden Bundesrathshauses. Das Preisgericht hat in seiner Beurtheilung des Auer'schen Entwurfes durchaus richtig bemerkt: „Ob der Gedanke, für das Verwaltungsgebäude den jetzigen Bundespalast in seiner nicht sehr gelungenen, romanisirenden Stilform einfach zu copiren, richtig ist, wagen wir mindestens zu bezweifeln." Wir können uns des Gefühls nicht erwehren, dass zwei nicht weit auseinander liegende, in ihrer äusseren Erscheinung nahezu gleiche Bauten den Eindruck des Einförmigen und Langweiligen hinterlassen müssen.

Noch bedenklicher erscheint der beschränkte Raum, den das Auer'sche Project dem zukünftigen Parlamentsgebäude übrig lässt. Da Prof. Auer die Hauptfaçade des Verwaltungsgebäudes, mit Rücksicht auf die Symmetrie, genau gleich lang, wie diejenige des Bundsrathshauses angenommen hat, stehen diese beiden Gebäude nur um etwa 80 *m* von einander ab, während dieser Abstand beispielsweise beim Entwurfe von Prof. Bluntschli im Minimum 105 *m* beträgt. Der zukünftige Parlamentsbau müsste entweder zu nahe an die beiden Nebenbauten herangerückt werden, was nur auf Kosten der Beleuchtung dieser Gebäude geschehen kann, oder seine Abmessungen würden so knapp, dass die volle Entfaltung des Grundrisses und die dominirende Gestaltung des Aeussern erschwert würde.

Durch die Annahme des Auer'schen Entwurfes hat der Bundesrath einem Verfahren Eingang verschafft, das bei grösseren Preisbewerbungen des In- und Auslandes bis anhier noch wenig gekannt war. Das aus unparteiischen und competenten Fachmännern zusammengesetzte Preisgericht hat dem Entwurfe des Herrn Professor Bluntschli in Zürich den ersten Preis zuerkannt.

Der Bundesrath hat sich zwar im Programm der ausgeschriebenen Concurrenz die freie Entscheidung darüber vorbehalten, welches Project er auswählen und durch wen er dasselbe zur Ausführung bringen lassen wolle und der mit dem ersten Preise Ausgezeichnete hat in Folge dessen keinen Rechtstitel dafür, dass sein Project zur Ausführung gelangen müsse. Aber die Frage wird doch erlaubt sein: Welche *inneren* Gründe sprechen dafür, das erstprämiirte Project einfach kalt zu stellen? Zu dieser Frage sind nicht nur die Mitglieder des Preisgerichtes, deren Urtheil unberücksichtigt geblieben und die zahlreichen Concurrenten, die sich an der Preisbewerbung betheiligt haben, berechtigt, sondern auch sämmtliche Architecten der Schweiz und vor Allem der Schweizerische Ingenieur- und Architecten-Verein, dem es daran liegen muss, dass die Grundsätze, die er für das Verfahren bei öffentlichen Concurrenzen aufgestellt hat, von der obersten Behörde unseres Landes ebenso sehr anerkannt werden, wie von jeder Gemeindebehörde.

Es sind zweifelsohne sehr gewichtige Gründe, die den Bundesrath bestimmt haben, von der Ausführung des erstprämiirten oder eines anderen preisgekrönten Entwurfes abzugehen und gerade das Auer'sche Project zu wählen. Wir haben indess in dem amtlichen Berichte des Bundesrathes vergebens nach solchen geforscht. Hoffen wir, es werde in den eidgenössischen Räthen die vermisste Auskunft nicht ausbleiben.

Sollte der Bundesrath die Ausführung des Verwaltungsgebäudes, als nicht im Zusammenhang mit der ursprünglichen Concurrenz stehend betrachten, so müssten wir fragen: Warum wird nicht eine zweite Concurrenz, *speciell für das Verwaltungsgebäude* ausgeschrieben, an der sich entweder nur die Prämiirten oder wieder sämmtliche schweizerische Architecten betheiligen können.

Miscellanea.

Höllenthalbahn. Am 21. Mai d. J. fand die feierliche Eröffnung der Höllenthalbahn im Schwarzwald statt. Dieselbe ist theils als Adhäsionsbahn, theils als Zahnstangenbahn angelegt; ausserdem besteht sie in bau- und betriebstechnischer Beziehung aus zwei wesentlich von einander verschiedenen Partien. Der untere Theil von Freiburg bis Himmelreich und die Endstrecke von Hinterzarten bis Neustadt tragen den Character einfacher gewöhnlicher Thalbahnen, welche der Ausführung keine nennenswerthen Bauschwierigkeiten entgegensetzten; die Adhäsionsstrecke im eigentlichen Höllenthal vom Himmelreich bis zum Hirschsprung ist dagegen eine rechte Gebirgsbahn, bei der ganz bedeutende Bauten nothwendig wurden, wie Tunnels, hohe Stütz- und Futtermauern, ausgedehnte Felsensprengarbeiten und sonstige Bauwerke aller Art. Die Zahnstangenstrecke von Hirschsprung bis Hinterzarten bildet naturgemäss den hauptsächlichsten Theil der Gebirgsbahn und enthält als solcher die bedeutendsten Bauten, wie den mächtigen Ravennaviaduct und mehrere Tunnels u. s. w. — Was nun die Richtung der Bahn anbelangt, so zweigt dieselbe am südlichen Ende des in den letzten Jahren bedeutend erweiterten und umgebauten Bahnhofs Freiburg, welcher in seiner jetzigen Gestalt wol allen billigen Anforderungen des Verkehrs auf lange Zeit hinaus gegnügen wird, von der Hauptbahn Mannheim-Basel ab, umzieht im grossen Bogen die Vorstadt Wiehre mit fortwährend freiem Blick auf das Münster und dann in östlicher Richtung am Fuss von Loretto vorbei nach der Station Freiburg-Wiehre, wobei sie den Kronenmühlbach und den Hölderlebach nebst seinen Armen auf eisernen Brücken und die von der Stadt ausgehenden Strassen im Niveau überschreitet. Im weiteren Verlauf zieht die Bahn immer in derselben Richtung auf der Südseite des breiten Dreisamthals hinauf zur Station Littenweiler, sodann nach Ueberschreitung der Dreisamzuflüsse Kapplerbach, Bruggabach und Krummbach zur Station Kirchzarten und weiter über den Rothbach zur Station Himmelreich. — Hier tritt das Trace in das Thal des Rothbach, in das eigentliche Höllenthal ein, an dessen nördlichen Hängen es sich bis zur Wasserscheide emporwindet. Im Anfang hoch über der Thalsohle liegend, übersetzt die Bahn den Schlossgrund, sowie den Engebachtobel mittelst eiserner Brüken, durchbricht den Felsen, auf dessen Höhe noch die letzten Reste der Ruine Falkenstein sichtbar sind, mit einem 71,7 *m* langen Tunnel, sodann die Felsmassen des Hirschsprungs mittelst zweier Tunnels von 128,0 *m* und 68,74 *m* Länge und erreicht bald darauf die Station Hirschsprung. — Als vor etwa 100 Jahren die Fahrstrasse durch das Höllenthal erbaut wurde, erschien das für lange hinaus als eine staunenswerthe Leistung, da man es wol kaum für möglich gehalten hatte, durch das Felsengewirr des Hirschsprungs, wo es beinahe schon an Platz für den brausenden Bach fehlte, neben diesem noch eine Fahrstrasse anzulegen.

Nun ist es der modernen Technik, welche für ihre Ausführungen keine Hindernisse, als finanzielle Unzulänglichkeit mehr kennt, gelungen, auch noch für einen Schienenweg neben Bach und Strasse durch das wilde Gestein Bahn zu brechen. Theils unterirdisch, theils an die schroffen Felswände angeklebt und mittelst Gallerien gegen herabstürzende Schutt- oder Schneemassen geschützt, windet sich die neue Bahn durch den

engen Felsenschlund des Hirschsprungs. Auf der Station Hirschsprung schneidet die Bahn in die Thalsohle ein; die Adhäsionsbahn muss daher hier endigen und die Zahnstangenbahn beginnen. Letztere durchschneidet zunächst in einem 203,0 *m* langen Tunnel den Bergvorsprung an der Kehre und gelangt im weiteren Verlauf nach den Stationen Posthalde und Höllsteig. Sodann überschreitet sie die Ravennaschlucht auf einer 36 *m* hohen Brücke, welche sowol wegen ihrer Grösse und Bauart, als wegen Führung der Zahnstange über dieselbe und wegen ihrer landschaftlich interessanten und malerischen Umgebung den hervorragendsten Punkt der neuen Bahn bildet. Im weiteren wird sie in dem 85,0 *m* langen Ravennatunnel unter der Landstrasse Freiburg-Neustadt durch und gleich nachher auf eiserner Brücke über dieselbe hinweg geführt und gelangt nach Durchbrechung des Bergkopfes im finstern Rank mittelst 248,0 *m* langem Tunnel in das sogenannte Löffelthal, auf dessen Nordseite sie, vielfach auf Stützmauern liegend, aufwärts zieht und gelangt nach nochmaliger Durchdringung eines Bergkopfes mittelst des 81,9 *m* langen Löffelthaltunnels, sowie nach zweimaliger Ueberbrückung des Zartenbaches zur Station Hinterzarten, wo sie endigt. Die nun wieder beginnende Adhäsionsbahn überschreitet bald nachher die Wasserscheide zwischen Dreisam und Wutach in einer Höhe von 893,53 *m* über Meer, durchschneidet sodann das, in geologischer Beziehung interessante Hinterzartener Torfmoor und erreicht endlich, nahe am Titisee vorüberziehend, der indessen von der Bahn aus nur in geringem Maasse sichtbar wird, die Station gleichen Namens. Von hier zweigt die Strasse nach Lenzkirch ab, wesshalb die Station Titisee, abgesehen von der wachsenden Bedeutung der in der Nähe befindlichen Luftkuranstalten, ohne Zweifel einem lebhaften Verkehr entgegensehen kann. Die Bahn setzt dann in der Richtung nach Neustadt auf eiserner Brücke über die Gutach nnd folgt letzterer auf der südlichen Thalseite bis zur Station Neustadt, dem einstweiligen Endziel der Bahn. Ein sehr anschauliches Bild der Richtungs- und Steigungsverhältnisse derselben wird durch ein kürzlich herausgekommenes Uebersichtskärtchen nebst Längenprofil der Bahn gegeben. Dasselbe ist einer Denkschrift beigelegt, die von der technischen Abtheilung der Generaldirection der grossherzogl. badischen Staatseisenbahnen verfasst, und von der Zeitschrift des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen im Auszug wiedergegeben wurde, welchem Auszug wir unsere Angaben entnommen haben. Die Gesammtlänge der als Adhäsionsbahn ausgeführten Bahnstrecken beträgt 27 765,78 *m*, die Länge der Zahnstangenbahn 7 175,37 *m*. Demnach ganze Länge der Bahn 34 941,15 *m*. Auf der Adhäsionsbahn liegen horizontal 15,4 % 4 282,02 *m*, in Steigungen und Gefällen 84,6 % 23 483,76 *m*, zusammen 27 765,78 *m*. Innerhalb der Zahnstangenstrecke liegen horizontal auf Stationen 13,5 % 970,01 *m*, in Steigungen 86,5 % 6 205,36 *m*, zusammen 7 175,37 *m*. Die grösste Steigung der Adhäsionsbahn ist $2^1/_2$ % (1 : 40), der Zahnstangenbahn $5^1/_2$ % (1 : 18,18). Auf der Adhäsionsbahn liegen in geraden Linien 54 %, in Bögen 46 %, zusammen 27 765,78 *m*. Auf der Zahnstangenstrecke liegen in geraden Linien 44 %, in Bögen 56 %, zusammen 7 175,37 *m*. Der kleinste Bogenhalbmesser ist 240 *m*, sowol auf der Adhäsionsbahn, als auf der Zahnstangenstrecke. Der höchste Punkt der Bahn auf der Wasserscheide zwischen Dreisam und Wutach liegt 893,530 *m* über Meer, von den Stationen liegen am höchsten Hinterzarten (885,000 *m*), Titisee (858,000 *m*), Neustadt (805,000), Höllsteig 740,000 *m*). Am 23. Mai hat die Eröffnung der Höllenthalbahn tür den allgemeinen Verkehr stattgefunden.

Verwendung des electrischen Lichtes bei pneumatischen Fundationen. Die „Società Veneta per le Costruzzione pubblicche" in Venedig liess bei Anlass einer Brückenbaute in Argenta bei Ferrara durch die Zürcher Telephongesellschaft eine kleine fliegende Glühlichtanlage herstellen für die *Beleuchtung der Caissons bei den pneumatischen Fundationen.* Die 15 Incandescenzlampen von 16 Kerzen vertheilen sich zu je 5 in zwei Caissons, die 5 übrigen dienen zur Beleuchtung des Maschinenschuppens während der Nacht. Der Antrieb des Dynamomaschinchens erfolgt durch eine Locomobile, welche zugleich noch eine Pumpe treibt. Abgesehen von der viel grössern Helligkeit bietet die neue Einrichtung den bisher gebräuchlichen Mineurlampen gegenüber den Hauptvortheil, dass durch die Glühlampen die Luft im Caisson absolut nicht verunreinigt wird, was eine wesentliche Erleichterung für die Arbeiter bedingt. Da die erzielten Resultate sehr günstige sind, so beschloss die Società Veneta das gleiche Beleuchtungssystem sofort noch bei zwei andern Bauten in Anwendung zu bringen.

Electrische Anlage in Thorenberg bei Luzern. Diese in Bd. VII und Bd. VIII Nr. 12 u. Z. beschriebene, electrische Anlage, welche bisher zur Krafttransmission zwei Gleichstrommaschinen, System Thury, von je 50 H. P. verwendet hatte, wird, da diese mehrpoligen Compound-Maschinen dem Zwecke auf die Dauer nicht zu entsprechen vermochten, insofern abgeändert, als an Stelle der bisherigen Dynamo's nunmehr eine Brown'sche Primär-Dynamo-Maschine von 120 H. P. nebst einer entsprechenden Secundär-Maschine aufgestellt wird, deren Lieferung der Maschinenfabrik Oerlikon übertragen worden ist.

Concurrenzen.

Apparat zum Befördern von Baggergut auf's Land. Die Deputation für die Vorbereitung der Unterwesercorrection zu Bremen (Bureau für die Unterwesercorrection daselbst) schreibt zur Erlangung von Entwürfen für einen Apparat, vermittelst welchem das aus Prähmen an besonderen Uferstellen versenkte Baggergut abermals gehoben und weiter befördert wird, eine Preisbewerbung aus. Hinsichtlich der Anlagekosten ist von einer leistungsfähigen Fabrik Garantie zu übernehmen. Termin 1. September d. J. Preise: 1 500 und 750 Mark. Das Preisgericht besteht aus den Herren Oberbaudirector Franzius und Civilingenieur Neukirch in Bremen und Herrn Baurath Tolle in Vegesack.

Selbstthätiger Control-Apparat für die Beladung von Dampfprämen. Die oben erwähnte Deputation schreibt ferner eine Preisbewerbung für Entwürfe zu einem selbstthätigen Control-Apparat für die Beladung von Dampfprähmen aus. Es sollen durch den Apparat die Fahr- und Liegedauer, die Be- und Entladungszeit und die Tauchertiefe der Prähme selbstthätig so aufgezeichnet werden, dass eine genaue und sichere Controle erlangt wird. Termin 1. September d. J. Preise: 600 und 300 Mark. Preisgericht: das oben erwähnte. Näheres für beide Preisausschreiben bei der genannten Deputation.

Kirche in Gablenz. (S. 58 d. B.) Von 16 eingelaufenen Entwürfen wurde derjenige des Herrn Prof. Knothe-Seeck, Director der Baugewerkeschule in Zittau, prämiirt.

Evangelische Kirche in Ragaz. In das Preisgericht für diese am 31. Mai geschlossene Concurrenz wurden gewählt die HH.: Architect Fridolin Simon in Ragaz, Präsident; Professor Bluntschli in Zürich; Arch. Stehlin-Burckhardt in Basel und Arch. Kessler in St. Gallen.

Necrologie.

† **Celeste Clericetti.** Am 30. Mai d. J. starb in Como: Ingenienr C. Clericetti, Professor des Brückenbaues am technischen Institut zu Mailand.

Berichtigung. Im Artikel letzter Nummer über den Arlbergtunnel sind folgende **Schreibfehler** des Manuscriptes richtig zu stellen: Auf Seite 139, Spalte 1, Zeile 10 von unten sollte es heissen: **Westseite** anstatt Ostseite; ferner ist in der Tabelle oben in der zweiten Spalte von Seite 140 im untersten Absatz zu lesen: **Kleinstes** monatliches wirkliches Minimum anstatt: Grösstes etc.

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

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Polytechniker in Zürich.
der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.

XVIII. Adressverzeichniss.

Die Mitglieder werden gebeten, ihre

Adressänderungen

für das Adressverzeichniss, welches dieses Jahr in **reducirter Ausgabe** erscheint, beförderlich **einsenden** zu wollen.

Die **19. Generalverssmmlung**
welche in **Freiburg** (Schweiz) stattfindet, musste auf
Ende September
verlegt werden und es ist vorläufig der 25. in Aussicht genommen, was wir den Mitgliedern zur Orientirung mittheilen, obgleich noch kein Beschluss gefasst wurde.

Stellenvermittelung.

Gesucht: Ein Ingenieur zur Ausarbeitung des Projectes einer Strassenbahn. (488)

Gesucht: Ein Techniker als Buchhalter und Correspondent in ein Baugeschäft. (489)

Auskunft ertheilt Der Secretär: *H. Paur*, Ingenieur, Bahnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich.

Druck von Zürcher & Furrer in Zürich.