

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 9/10 (1887)
Heft: 19

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.02.2026

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

Miscellanea.

Erweiterung der Seilbahn auf der East River Brücke. Auf der grossen East River Brücke zwischen New-York und Brooklyn hat der Verkehr seit deren Eröffnung stetig zugenommen. Der gegenwärtige Passagierverkehr auf der Seilbahn (ohne Berücksichtigung der Fussgänger und Fuhrwerke) beziffert sich auf 80 000 Menschen täglich. Obwohl die Züge, welche ursprünglich für zwei Waggons in Aussicht genommen waren, nunmehr schon aus 3 Waggons bestehen und obwohl in den Zeiten des grössten Gedränges (das sind 2 Perioden von je 3 Stunden Morgens und Abends) dieselben mit bloss 90 Secunden Zwischenzeit auf einander folgen, kann mit den gegenwärtigen Einrichtungen der Verkehr nicht mehr bewältigt werden. Die verbundenen Städte haben demgemäß Vorkehrungen getroffen, um diesen Umständen Rechnung zu tragen und grössere Züge befördern zu können. Die noch vollkommen neu und bis jetzt ohne einen einzigen Anstand unausgesetzt funktionirt habende Maschinenanlage wird durch eine kräftigere und den Bedürfnissen entsprechendere ersetzt und demnächst soll bereits das erste Werkzeug derselben in Thätigkeit treten.

R. F.

Correspondenz.

An die Tit. Redaction der Schweiz. Bauzeitung in Zürich.

Vor einigen Tagen hatte ich Gelegenheit, die ziemlich zahlreichen Concurrenzpläne für die neue Façade von St. Petronio in Bologna, von welchen in Nr. 17 Ihres geschätzten Blattes die Rede ist, in der dortigen Academie zu besichtigen. Die Ausstellung war hauptsächlich desswegen von höchstem Interesse, weil eine Reihe von Plänen, welche seit dem 15. Jahrhundert, zum Theil von hochberühmten Architecten geliefert worden waren, in demselben Raume aufgestellt wurden und daher gleichsam mit in Concurrenz traten.

Es ist bekannt, dass die in grossartigsten Verhältnissen im Jahr 1390 von Antonio Vincenzi in gothischem Stile begonnene Kirche weder an der Façade, noch an der Chorseite vollendet worden ist, obgleich bis in's 17. Jahrhundert daran fortgebaut wurde. Insbesondere scheint die nur in den untern Theilen fertig gestellte Façade nicht gut begonnen worden zu sein, so schön auch einzelne Details sein mögen.

Die bedeutendsten der alten Pläne röhren her von Giulio Romano, Vignola, Palladio, Baldassare Perruzzi, Baldassare da Siena, Christoforo Lombardi, Terrebilia, Tebaldo, Teti, Varignone, Corazzoli etc. Ausserdem ist ein vollständiges altes Holzmodell der Kirche vorhanden, das ein Licht auf die Art und Weise wirft, wie die alten Meister studirt haben.

Es lässt sich die Bemerkung machen, dass einzelne dieser Arbeiten bereits auf eine Abschwächung in der Kenntniß und der Anwendung der Regeln der Gotik hindeuten. Immerhin bewundern wir daran die bedeutenden Verhältnisse und sehen in der Vergleichung mit den neuen Entwürfen, wie schwer es hält, mit den grossen Meistern der guten Zeit Schritt zu halten. Einige alte Projecte sind in Renaissance gehalten: unter diesen, sowie überhaupt in dieser ganzen Concurrenz scheint die Palme dem Altmeister Palladio (1518—1580) zu gebühren, dessen Grösse und Einfachheit der Characteristik in den neueren gotischen Projecten nicht erreicht wird, trotzdem der gotische Stil für die Kirche eigentlich der gegebene ist.

Die Prämierung war bei meiner Anwesenheit noch nicht erfolgt.
St. Gallen, 1. Nov. 1887.

Hochachtungsvoll

H. Gohl, Cantonsbaumeister.

Concurrenzen.

Bebauungsplan in Schwanden (Ct. Glarus). Zur Erlangung von Entwürfen für die Bebauung der Liegenschaft „Allmeind Erlen“ in unmittelbarer Nähe des Bahnhofes von Schwanden erlässt der dortige Gemeinderath ein Preisausschreiben. Verlangt werden Lagepläne im Maßstab von 1:500, sowie einige Grundriss-Typen der Häuser im Maßstab von 1:100. Termin: 31. December. Preise: 300, 200 und 100 Fr. Im Preisgericht sitzen neben zwei Mitgliedern des dortigen Gemeinderaths die HH. Oberst J. Tchudy in Schwanden (Obmann), Architect Knobel in Zürich und Architect Schiesser in Glarus. Die prämierten Arbeiten werden drei Tage vor und sieben Tage nach der

preisgerichtlichen Beurtheilung ausgestellt. Nähere Auskunft ertheilt Herr Gemeindepräsident M. Luchsinger in Schwanden.

Gemeindehaus in Ennenda (Ct. Glarus). Zur Erlangung von Entwürfen für ein neues Gemeindehaus erlässt der Gemeinderath von Ennenda ein allgemeines Preisausschreiben. Termin: 15. Januar 1888. Preise: 400 und 200 Fr. Das Programm kann auf der dortigen Gemeindekanzlei bezogen werden.

Strassenbrücke bei Mannheim. Das aus den Herren Oberbaudirector Siebert in München, Geh. Oberbaurath Dr. Schäffer in Darmstadt, Baurath Professor Engesser, Baudirector Honsell und Oberbaurath Seyb in Carlsruhe bestehende Preisgericht für die Beurtheilung der eingegangenen Entwürfe für eine feste Strassenbrücke über den Neckar bei Mannheim (vide Bd. IX S. 144) hat am 27. October die Arbeiten der nachstehend aufgeföhrten Bewerber mit Preisen ausgezeichnet:

I. Preis (4000 Mark). Motto: „Faber est sua quisque fortunae“ den HH. Brüder Benckiser in Pforzheim, August Bernatz u. Grün in Mannheim, und W. Manchot, Architect in Mannheim.

II. Preis (2000 Mark). Motto: „Consolträger“ den HH. Heinrich Gerber, Director der vormaligen süddeutschen Brücken- und Bau-Actiengesellschaft in München, Professor Friedrich Thiersch, Bauamts-assessor Ferdinand Beutel in München und Ingenieur Anton Rieppel in Gustavsburg.

III. Preis (1500 Mark). Motto: „Iterum“, den HH. Oberingenieur W. Lauter in Frankfurt a. M. und Professor J. Durm in Carlsruhe.

Die Entwürfe waren vom 29. October bis heute in Mannheim ausgesetzt.

Parlamentshaus in Buenos-Aires. Schon vor mehreren Wochen brachte die politische Presse die Nachricht von dem Erlass eines Preisausschreibens für ein Parlamentshaus in Buenos-Aires und wir sind, auf Grund dieser Mittheilungen, von einer Reihe von Architecten um nähere Auskunft hierüber ersucht worden. Nun lesen wir in der deutschen Bauzeitung, dass die argentinische Gesandtschaft in Berlin bekannt gemacht hat, das bezügliche Preisausschreiben sei noch gar nicht erlassen worden. Es hat sich somit die politische Presse zu früh mit dieser Concurrenz beschäftigt.

Literatur.

Die Drahtseilbahn Territet-Montreux-Glion, von Emil Strub, Ingenieur.

Vor Kurzem erschien unter diesem Titel im Verlage von H. R. Sauerländer ein Werkchen, das verdient, Erwähnung zu finden. Dasselbe behandelt nach einer kurzen Darstellung der Bahnanlage den Oberbau, die Wagen, die mechanischen Einrichtungen, sowie den Betrieb der Bahn und enthält im Fernern fünf sorgfältigst ausgeführte Tafeln nebst einem Titelbild. Der Verfasser, der als Constructeur selbst thätigen Anteil an der Ausführung genommen hat, unterlässt es dabei nicht, eingehend die Kraftverhältnisse zu besprechen und anschliessend die statische Berechnung der wesentlichen Constructionsteile zu geben. Das rege Interesse, das in jüngster Zeit bei uns dem Bau von Zahnschienenbahnen entgegengebracht wird, so wie der Umstand, dass die technische Literatur diese Specialität noch wenig behandelt hat, lassen die fleissige Arbeit sehr begrüssen.

E.

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

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studirender der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht ein Ingenieur oder Förster in die Tabakpflanzungen nach Sumatra. (515)

Gesucht in ein technisches Bureau nach Italien ein Maschinen-Techniker als Reisender, und ein Solcher zum Aufstellen von Kosten-voranschlägen mit entsprechender Sprachkenntniß. (517)

On cherche un ingénieur mécanicien comme Directeur adjoint d'une importante fabrique d'Horlogerie. (518)

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