

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **13/14 (1889)**

Heft 16

PDF erstellt am: **26.09.2024**

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.

waren, betrug die Entfernung der getrennten Zugtheile etwa 140 m. Nach Wiedervereinigung des Zuges, vermuthlich weil nicht alle Bremsen hinlänglich gelöst waren, wurden bei dem dritten Wagen hinter der Maschine zum zweiten Male Zughaken und beide Nothketten zerrissen. Auch diesmal wurde der abgerissene Zugtheil sofort zum Stillstand gebracht und hierauf der wieder geschlossene Zug nach Gurnellen zurückgeführt. Nach Einholung einer telegraphischen Weisung Seitens der Betriebsleitung wurden hierauf die beiden Militärzüge geschoben. Dieselben trafen in Folge dieser Vorkommnisse mit 57 Minuten Verspätung in Bellinzona ein. Ueber den ganzen Vorgang ist vom Schweiz. Eisenbahndepartement eine genaue Untersuchung angeordnet worden.

Pilatusbahn. Am 16. ds. früh verliess die erste Locomotive der Pilatusbahn die Reparaturwerkstätte in Alpnach-Stad, wo sämtliche Fahrzeuge über den Winter einer gründlichen Revision unterworfen sind. Die Probefahrt fiel sehr befriedigend aus, so dass bereits Nachmittags ein Zug nach Aemsigen (2400 m) ausgeführt werden konnte. Dort ist gegenwärtig eine Colonne von 50 Mann beschäftigt, die Bahn von Schnee und Eis zu befreien, und man hofft gegen Ende des Monats mit dem Schneebruch bis auf die Höhe von Pilatus-Kulm vorzudringen um alsdann im Laufe des Monats Mai die Transporte der gesammten Materialien zur Ausrüstung des alten Hôtels Bellevue und zum Bau des neuen Hôtels Pilatus-Kulm auszuführen und die Linie auf Anfang Juni dem Verkehr zu übergeben. W.

Technikum des Cantons Zürich in Winterthur. Laut dem uns zugesandten Programm ist diese Anstalt im abgelaufenen Wintersemester von 306 regulären Schülern und 131 Hospitanten, zusammen von 437 Hörern besucht worden. Die regulären Schüler vertheilten sich nach den einzelnen Fachrichtungen wie folgt: Bautechniker 54, Maschinentechner 152, Chemiker 26, Kunstgewerbeschüler 26, Geometer 12, Handelsbessene 36. Von denselben gehörten 30 % dem Canton Zürich, 52 % der übrigen Schweiz und 18 % dem Ausland an.

Concurrenzen.

Nationaldenkmal für Kaiser Wilhelm I. in Berlin. Wie wir auf Seite 35 d. B. mitgetheilt hatten, ist bei der Ausschreibung genannten Wettbewerbes die Wahl der Preisrichter (7 Mitglieder des Bundesrathes oder Reichstags und 7 künstlerische Fachverständige) noch offen gelassen worden. Im Reichsanzeiger werden nunmehr die Preisrichter genannt wie folgt: Minister *Bötticher*, Graf *Lerchenfeld*, der hanseatische Minister *Krüger*, Präsident *von Levetzow*, die Abgeordneten *Heeremann*, *Römer* und *Wichmann*, ferner als Fachverständige: Künstler *Janssen* in Düsseldorf, *Encke* in Berlin, *Miller* in München, *Bolz* in Karlsruhe, Stadtbaurath *Blankenstein* in Berlin, Oberbaurath *Leins* in Stuttgart und Geheimrath *Jordan* in Berlin.

Postgebäude in Genf. (Bd. XII S. 113, 154, Bd. XIII S. 5, 12, 18). Eingegangen sind über 40 Entwürfe. Das Preisgericht versammelt sich am 25. dies in Bern. Nachher werden die Pläne während 14 Tagen im Casino zu Bern öffentlich ausgestellt.

Preis Ausschreiben.

Der Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin hat eine Preis aufgabe gestellt und für die Lösung derselben 1000 Mark ausgesetzt. Als Thema ist gewählt: „Welche Vortheile und Nachtheile würde für die deutschen Eisenbahnen eine Erhöhung der Tragfähigkeit der bedeckten und offenen Güterwagen über 10 Tonnen bei Massentransporten bieten?“ Die näheren Bedingungen sind unentgeltlich durch Herrn Secretär Michaëls, Berlin, Wilhelmstrasse 92/93, zu erhalten.

Necrologie.

† **Jules Grandjean**, dessen Tod wir bereits gemeldet haben, war ein Eisenbahnadministrator von besonderer Begabung. Im Jahre 1857 wurde er an die Leitung des „Jura Industriel“ berufen und trat nach dem Verkauf dieser Linie an die Jura-Bern-Luzern-Bahn in die Direction letzterer Eisenbahngesellschaft über, in welcher er bis zum Jahre 1884 verblieb. Von diesem Zeitpunkte an widmete er sich speciell dem Bau und Betrieb von Nebenbahnen. Unter seiner Mitwirkung entstanden die Regionalbahnen: Tramelan-Tavannes, Ponts-La Sagne-Chaux-de-fonds, Mülhausen-Ensisheim. In letzter Zeit beschäftigte er sich mit der Herstellung der Linie Saignelégier-Les Bois-Chaux-de-fonds. Er stand an der Spitze der Vereinigung schweizerischer Schmalspurbahngesellschaften.

In Eisenbahnfragen wurde seine Autorität unbestritten anerkannt. Er wurde vielfach als Experte consultirt. Seine letzte grössere Arbeit auf diesem Gebiete war das mit den Obergeringenieuren Koller und Buri abgegebene Gutachten über die Moratotiumslinien der Schweiz. Nordostbahn (Bd. VIII, No. 21 und 22).

† **Paul du Bois-Reymond.** Auf einer Reise ist zu Freiburg i. B. am 7. d. Mts. der Professor der Mathematik an der technischen Hochschule zu Berlin, Dr. du Bois-Reymond, unerwartet rasch gestorben. Der Verstorbene, ein Bruder des Physiologen gleichen Namens, wurde am 2. December 1831 zu Berlin geboren; er studirte unter der Leitung von Lejeune Dirichlet und Franz Neumann in Berlin und Königsberg Mathematik und Physik, erwarb sich 1859 in Berlin den Doctorgrad, war 5 Jahre lang Docent der Mathematik in Heidelberg, wurde 1870 nach Freiburg i. B., 1874 nach Tübingen und 1884 an die technische Hochschule nach Berlin berufen. Zahlreiche Abhandlungen und zwei grössere Werke, von denen dasjenige über die allgemeine Functionentheorie unvollendet geblieben ist, zeugen von seiner ungewöhnlichen Darstellungsgabe.

† **Adolf Henggeler.** Zu Landquart (Ct. Graubünden) ist am 13. dies im Alter von 45 Jahren Oberst Adolf Henggeler-Weiss, Director der dortigen Maschinenfabrik, an einem Gehirnschlag gestorben.

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

Vereinsnachrichten.

Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

In der Vereinssitzung vom 29. März, an welcher nebst zahlreichen Mitgliedern die Herren Nationalrath Dr. Bürkli und Ing. Salzgeber als Gäste anwesend waren, referirte Herr Stadt-Baudirector Hodler über die Frage der Erweiterung des Bahnhofes in Bern.

Der jetzt bestehende Bahnhof wurde im Jahr 1857 eröffnet. Durch den in späteren Jahren erfolgenden Bau der Linien gegen Thun, Freiburg, Biel, Langnau-Luzern machte sich allmählig das Bedürfniss einer Erweiterung fühlbar. — Die ersten bezüglichlichen Projecte von Seiten der Centralbahn datiren vom Jahr 1885. Auch durch die städtische Bauverwaltung und das eidg. Eisenbahn-Inspectorat wurde die Frage erörtert. Während jedoch die Centralbahn stets beinahe ausschliesslich den eisenbahn-technischen Theil in Berücksichtigung zog, mussten die städtischen Behörden in erster Linie trachten, die damit verbundenen städtischen Interessen zu sichern.

Im Jahr 1888 wurde die Centralbahn durch das schweiz. Eisenbahndepartement aufgefordert neue Vorschläge zu bringen auf Grund des Gutachtens einer von letzterem berufenen Experten-Commission.

Zugleich stellte das schweiz. Eisenbahn-Inspectorat selbst ein Project auf, bestehend aus durchgehender Bahnhofanlage mit Perron, Wart- und Restaurations-Localitäten zwischen den Geleisen und Aufnahme-Halle auf der Stadtseite derselben; zur Verbindung mit dem Perron Treppen und Gänge unter den Geleisen durch. — Von den Gemeindebehörden wurde zu diesem Project der Wunsch für Vereinigung der Wart- und Restaurationssäle mit der Vorhalle d. h. für Erstellung eines grösseren Aufnahmegebäudes auf der Stadtseite geltend gemacht.

Das Project der Centralbahn ging dahin, die bestehende Halle zu verbreitern in der Richtung gegen den Burgerspital hin und da hinein die Geleise mehrerer von Osten einmündender Linien zu legen, daneben eine durchgehende Geleiseanlage auszuführen, auf welche die Westbahnen sowie einige andere Linien verlegt würden. Das bestehende Aufnahmegebäude wäre nach der Seite gegen das Postgebäude hin verlängert worden.

Die Gemeindebehörde machte diesem Project gegenüber die Einwendung, dass der etwa 70 m lange Tunnel zum Ein- und Aussteigen der Passagiere unter den Geleisen hindurch nach dem durchgehenden Theil zu un bequem, ausserdem die Vergrösserung des Aufnahmegebäudes für die Zukunft eine ungenügende wäre.

Die stadtbernerische Baudirection ihrerseits erachtete es als Pflicht, in dieser Frage nicht nur zu kritisiren, sondern selbst Projecte auszuarbeiten mit besonderer Berücksichtigung der städtischen Interessen. Drei Studien derselben wurden dem Verein vorgelegt; in allen ist die Geleiseanlage eine durchgehende.

Nach Project I wurde das Aufnahmegebäude westlich vom Burgerspital verlegt. Die für die Stadt damit zusammenhängende Frage der Verbindung mit der grossen Schanze an Stelle der durch dieses Project wegfallenden Schanzenstrasse wurde in der Weise gelöst, dass die