

Grüttefien, Ernst

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **15/16 (1890)**

Heft 4

PDF erstellt am: **21.09.2024**

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.

Brücke von 15 m Spannweite, drei Strassenunterführungen, einigen Durchlässen ist ein 350 m langer Tunnel vorgesehen. Die Bahn wird doppel-spurig mit drei Schienen und einer Zahnstange für jedes Geleise angelegt, mit einer Ausweichung von etwa 100 m Länge in der Mitte, wo vier Schienen zur Anwendung kommen. Das Rollmaterial besteht aus zwei mit einem Drahtseil verbundenen Wagen, die zum Betriebe mit Wasserübergewicht mit Wasserkästen und den vorgeschriebenen Bremsen versehen sind. Das hiezu an der oberen Station anzulegende Reservoir wird durch den Griffelbach gespeisen. Bei Annahme einer Fahr-geschwindigkeit von 1,6 m pro Secunde würde die Fahrzeit etwa 12,5 Minuten betragen, so dass, wenn für Umsteigen und Wasserfassen ungefähr 4½ Minuten vorgesehen, per Stunde drei Züge ausgeführt werden können. Die Anlagekosten werden auf 500,000 Fr., die jährlichen Einnahmen auf 47,000 Fr., die Ausgaben auf 13,500 Fr. veranschlagt, so dass nach einer Einlage von 6000 Fr. in den Erneuerungsfonds ein Betriebsüberschuss von 27,500 Fr. per Jahr resultiren würde. Taxen: Einfache Fahrt 60 Cts., Hin- und Rückfahrt 1 Fr. Concessionsdauer 80 Jahre. Frist für Finanzausweis und technische Vorlage: 1 Jahr. Beginn der Erdarbeiten 6 Monate, Vollendung 12 Monate nach der Plangenehmigung. Sitz der Gesellschaft: Rheineck.

Neubau des Zürcher Actien-Theaters. Die Generalversammlung der Actionäre des Zürcher Theaters hat am 18. dies folgende Beschlüsse betreffend die Ausführung des Neubaus gefasst:

Die Generalversammlung erteilt der Theatervorsteherschaft Vollmacht, behufs Räumung des Theaterareals die nöthigen Anordnungen zu treffen und beauftragt sie, betreffend eventuellen Verkaufes oder anderweitiger Verwerthung des Platzes der nächsten Generalversammlung bestimmte Anträge vorzulegen.

Die Generalversammlung beschliesst, die Gesellschaft als Theateractiengesellschaft Zürich fortbestehen zu lassen und die ihr zur Verfügung stehenden Mittel dazu zu verwenden, dass baldmöglichst ein neues Theater erstellt und ein rationeller Betrieb desselben gesichert wird.

Die Generalversammlung beauftragt die Theatergesellschaft:

- a) unter Ratificationsvorbehalt durch die Generalversammlung die nöthigen gesetzlichen Schritte einzuleiten, um den Neubau eines Theaters in Zürich zu sichern;
- b) sie erteilt ihr Vollmacht, mit dem Regierungsrath, dem Stadtrath und den Gemeindebehörden zu unterhandeln, um einen Bauplatz und entsprechende Subventionen zu erhalten;
- c) sie ermächtigt die Theatervorsteherschaft, die nöthigen Pläne und Kostenberechnungen etc. für einen Neubau anfertigen zu lassen und erteilt hiezu die nöthigen Credite;
- d) sie gibt ihr den Auftrag, einen speciellen Finanzplan bez. Neubau des Theaters, Vermehrung des Actien Capitals aufzustellen und beförderlichst Bericht und Antrag zu hinterbringen;
- e) die Generalversammlung erteilt der Theatervorsteherschaft Vollmacht, zur Lösung der schwebenden Fragen geeignete Persönlichkeiten zu Specialcommissionen zuzuziehen.

Monte Generoso-Bahn. Wie die „Bauzeitung“ seiner Zeit berichtete, wurde Ende Januar vorigen Jahres der Bau einer Zahnradbahn auf den Generoso Herrn Ingenieur R. Abt in Generalaccord übergeben. Seit Mitte December arbeitet nun bereits die erste Locomotive auf dem untern, fertig erstellten Theile dieser neuen Linie. Diese Maschine ist ein neuer Typus des Systems *Abt*, in mustergültiger Weise ausgeführt von der *Schweizerischen Locomotivfabrik Winterthur*. Sie ruht auf drei Achsen. Davon sind die beiden vordern fest und gekuppelt. Sie tragen gleichzeitig, jedoch von einander unabhängig, die Lauf- und die Zahnräder und erhalten ihren Antrieb mittels eines Balanciers von den zu beiden Seiten des Langkessels gelagerten Dampfcylindern. Der hintere Theil der Maschine stützt sich auf eine Bissellachse. Der Gang dieser Locomotive ist ein ungewöhnlich ruhiger und sanfter, von demjenigen einer Adhäsionsmaschine nicht zu unterscheiden. Auch bei einer Geschwindigkeit von 15—20 Kilometer ist von einem Geräusch der Zahnräder nichts zu merken.

Zur Zeit liegen 2 Kilometer Oberbau auf Steigungen von 0 bis 200 Promille und mit engster Curve von 60 m Radius; davon drei längere Stücke in der Cantonalstrasse.

Für die ganze 9 Kilometer lange Bahn ist der Rohbau bis auf den letzten Kilometer und einige Tunnelarbeiten vollendet: Bei nur einigermassen günstiger Witterung wird die Bahn anfangs Februar bis zur Station San Nicolao, im März bis Bella vista und im Mai bis zur Spitze fahrbar sein, sodass die Betriebseröffnung mit dem Monat Juni sicher zu erwarten steht.

Schweizerischer Eingangszoll auf Steinzeugfliesen und Röhren.

Von einer Anzahl von Vertretern des Baugewerbes ist das Gesuch gestellt worden, die Zollansätze für Steinzeugfliesen und Röhren im Verhältniss des Werthes der Waare zu reduciren, beziehungsweise die durch den Bundesrathsbeschluss vom 29. October vorigen Jahres geschaffene Tarifierung für dieses Material wieder abzuändern und die vor Erlass dieses Bundesrathsbeschlusses bestandene Tarifierung wieder herzustellen. Hierauf hat der schweiz. Bundesrath erwidert, dass der Beschluss vom 29. October 1889 lediglich die genaue Anwendung der bezüglichen Bestimmungen des Zolltarifes in sich schliesse. Es sei dabei nicht unbeachtet geblieben, dass die Zollbelastung für Steinzeugplatten *sich sehr hoch stelle* und der Bundesrath glaube daher, es werde bei der bevorstehenden Tarifrevision auf eine den Verhältnissen angemessene Bereinigung dieser Tariffage Bedacht genommen werden können. Es freut uns, aus dieser Mittheilung ersehen zu können, dass der Bundesrath selbst findet, es sei die Zollbelastung für Steinzeugplatten eine sehr hohe. Wir können daher hoffen, es werden die in dieser Richtung vom schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Verein zu unternehmenden Schritte (vide Vereinsnachrichten an anderer Stelle dieser Nummer) keine vergeblichen sein.

Tramways in Basel. Die HH. Ingenieure *Eduard Brüstlein* und *Ed. Riggenbach* in Basel haben in Verbindung mit der Firma *Pümpin & Herzog* in Bern dem Regierungsrath von Basel-Stadt ein Project für den Bau und Betrieb von Strassenbahnen in Basel und Umgebung vorgelegt. Laut der „*Berner Zeitung*“ hat das geplante Gesamtnetz eine Länge von etwa 26 km. Vorläufig wird die Concession begehrt für 9 km, nämlich für eine Linie von Bahnhof zu Bahnhof durch die alte Stadt, eine solche vom Centralbahnhof nach dem Nordwestplateau (Leonhard-, Spalen- und St. Johannquartier) und eine Linie von Basel nach dem elsässischen Grenzorte St. Ludwig. Als Triebkraft ist vorgesehen für die inneren Linien vorläufig Pferdebetrieb, später electricischer Betrieb mit Accumulatoren; für die Linien nach den Vororten Locomotivbetrieb. Sämmtliche Linien sollen schmalspurig erstellt werden. — In Verbindung mit dem Tramwayproject hat Herr Ingenieur Riggenbach ein besonderes Project für Ueberbrückung des Birsigthales zur Verbindung des Centralbahnhofes mit dem Nordwestplateau eingereicht. — Beide Projecte entsprechen einem längst gefühlten Bedürfnisse und dürfen einer allseitig günstigen Aufnahme sicher sein.

Neues Postgebäude in Genf. Nachdem durch Beschluss der eidgenössischen Räte der Bau eines neuen Postgebäudes auf dem an der Rue du Montblanc in Genf durch die Eidgenossenschaft erworbenen Grundstück beschlossen worden ist, wurde eine Summe von 1500000 Franken für die Ausführung des Baues bewilligt. Zur Ausführung gelangt der in Band XIII, Nr. 22 u. Z. dargestellte Entwurf „Lumen“ der bauleitenden Architekten Herren Gebrüder *Camoletti* in Genf.

Dom in Mailand. Durch den in dieser Nummer gemeldeten Tod von Giuseppe Brentano soll die Ausführung seines Entwurfes keinen Unterbruch erleiden. Das nach Brentano's Zeichnungen herzustellende Holzmodell im Masstab von 1:20 wird bis Ende dieses Jahres fertig. Alsdann werden sich Regierung und Domverwaltung über die Wahl des leitenden Baumeisters zu entscheiden haben.

Technisches Eisenbahn-Inspectorat in Bern. An die neu geschaffene Stelle eines Adjuncten des technischen Inspectors (Bd. XIV S. 146) wurde Herr Control-Ingenieur *Albert Huguenin* von Locle und Genf gewählt.

Société des Ingénieurs civils zu Paris. An Stelle des zurücktretenden Herrn *G. Eiffel* wurde Herr Ingenieur *Contamin*, der Erbauer der grossartigen Maschinenhalle der Weltausstellung, zum Präsidenten obgenannter Gesellschaft erwählt.

Neues Post- und Telegraphen-Gebäude in Thun. Für die Erwerbung des Platzes für genanntes Gebäude haben die eidgenössischen Räte 66,880 Fr. auf Rechnung des laufenden Jahres bewilligt.

Necrologie.

† **Ernst Grüttefien.** Am 17. dies starb nach bloss dreitägiger Krankheit an einer Lungenlähmung der Geh. Oberbaurath und vortragende Rath im preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten: *Ernst Grüttefien*, Mitglied der Academie des Bauwesens und des technischen Oberprüfungsamtes zu Berlin, nach eben vollendetem 52. Lebensjahre. Der Verstorbene hat sich hauptsächlich um die Umgestaltung und den Neubau einer Reihe von Bahnhofanlagen verdient gemacht. So ist unter seiner Leitung die schwierige Aufgabe des Bahnhofumbaus

in Hannover in mustergültiger Weise gelöst worden. Unter seiner Leitung sind auch die neueren Bahnhofanlagen von Bremen, Hildesheim, Halle, vor Allem aber der grossartige Centralbahnhof in Frankfurt a. M. entstanden. Als besonderes Verdienst darf ihm angerechnet werden, dass bei diesen grossen Bauten auch die Architektur zu dem ihr gebührenden Rechte gekommen ist.

† **Giuseppe Brentano**, der Sieger im zweiten Wettbewerb für Umgestaltung der mailändischen Domfaçade, ist am 31. December im jugendlichen Alter von 27. Jahren zu Mailand gestorben.

Concurrenzen.

Neues Post- und Telegraphen-Gebäude in Zürich. Wir haben unserer früheren Mittheilung über die Creditertheilung für den Bauplatz im Kratzquartier noch beizufügen, dass in nächster Zeit die Ausschreibung einer öffentlichen Preisbewerbung zur Gewinnung von Entwürfen für ein neues Postgebäude in Zürich zu gewärtigen ist.

Literatur.

Insertions-Kalender von Rudolf Mosse für das Jahr 1890.

Auch die diesjährige 23. Auflage des Mosse'schen Insertions-Kalenders darf solchen, welche die Presse als Verkündigungsmittel benutzen, als ein nützliches Handbuch empfohlen werden. Der Kalender zerfällt in zwei Theile; der erste enthält neben dem Calendarium eine Agenda mit Raum für tägliche Eintragungen, der zweite bildet einen vollständigen Zeitungskatalog mit Angaben über die Erscheinungsweise sämtlicher Zeitungen Deutschlands, Oesterreichs und der Schweiz, deren Auflage, Insertionspreis, Spaltenbreite etc. In einem Anhang sind die verbreitetsten Zeitungen und Fachblätter durch zinkographische Reproduktionen der Titelseite dargestellt.

Dieser Nummer ist eine zu dem Artikel: „Neu-Zürich“ gehörende Doppeltafel: „Die Entwicklung des See-Quais in Zürich nach den Projecten von Architekt Ernst“ beigelegt.

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

Vereinsnachrichten.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

IV. Sitzung am 15. Januar 1890.

Local zur Schmidstube.

Vorsitzender: Herr Ingenieur Mezger. Anwesend: 28 Vereinsmitglieder und 3 Gäste.

Aufnahme in den Verein: Herr Architekt *Alfred Chiodera*, Herr Architekt *Joh. Vaterlaus*, Herr Architekt *Ernst Schinz*, Herr Baumeister *J. Baur Sohn*.

Anmeldungen in den Verein: Herr Ingenieur *Joner*, Assistent am Polytechnikum, Herr Kreisingenieur *Holz*, Herr Ingenieur *K. Zwicky*, Professor am Polytechnikum. Als Mitglied des Vorstandes und zugleich Referent für Maschinenwesen wird auf Vorschlag des Vorstandes einstimmig gewählt Herr Ingenieur *Ruzicka*.

Es folgt der Bericht der Rechnungsrevisoren über die letztjährige Vereinsrechnung, welche von denselben geprüft und richtig befunden wurde. Die Rechnung wird dem Quästor bestens verdankt. Auf Antrag der Rechnungsrevisoren wird beschlossen, die Jahresbeiträge nicht nur am Anfang des Rechnungsjahres, sondern auch von den im Verlaufe des Wintersemesters eintretenden Mitgliedern einen Nachbezug nach Verlauf des ersten Halbjahres einzuziehen.

Bezüglich des Unterstützungsfonds im Betrage von 54,20 Fr. beantragen die Rechnungsrevisoren denselben zu liquidiren und der allgemeinen Vereinscassa zu überweisen. Auf Antrag des Vorstandes wird

beschlossen, denselben als solchen zu lassen und hierfür ein separates Sparcassaheft anzulegen.

Die vom Stadtrath von Zürich mit einer Gabe von 250 Fr. eröffnete und dem Vorstande zur Circulation übergebene Subscriptionsliste für Errichtung eines Denkmals für *Louis Favre* erreichte den schönen Betrag von 839 Fr.

Der Präsident, Herr Ingenieur Mezger, dankt dem abtretenden Quästor Herrn *Paul Ulrich*, Architekt, für seine langjährigen, pflichtgetreuen Dienste, die er dem Vereine als Quästor, wie auch früher als Actuar und Referent erwiesen hat.

Herr Architekt *A. Weber* macht die Anregung, es möchte der Verein Beschwerde erheben gegen den eingeführten, unvergleichlich hohen Zoll auf den Mettlacher Platten.

Herr Baumeister *Fritz Locher* und Herr *Paul Lincke* begrüßen die Anregung und theilen mit, dass diese Frage im Schosse anderer Vereine auch schon besprochen worden, und es Pflicht des Ingenieur- und Architekten-Vereins sei, sich der Sache anzunehmen, umso mehr, als es sich hier um ein Fabricat handle, das in der Schweiz nicht hergestellt werde.

Herr Quai-Ingenieur *Dr. Bürkli* beantragt, es möge der Verein an das Central-Comite gelangen. Letzteres sei bereit, die Angelegenheit zu prüfen, eventuell in Bern in geeignet erscheinender Weise zu vertreten.

Der Antrag von Herrn *Dr. Bürkli* wird angenommen und eine Commission gewählt aus den Herren Architekt *A. Weber*, Baumeister *Fritz Locher*, Architekt *Ernst*, Ingenieur *Paul Lincke* und Ingenieur *Fayod*, welche dem Vereine in der nächsten Sitzung eine bezügliche Vorlage zu machen haben.

Herr Ingenieur *Jegher* stellt den Antrag, es möchten vom Vereine aus die nöthigen Schritte gethan werden gegen die Ausführung der Luftseilbahnprojectes Klismhorn-Pilatus-Kulm, von dem Spanier *Torres*.

Er findet es unbegreiflich, dass das eidgenössische Eisenbahndepartement es abgelehnt habe, sich mit der schwebenden Bahn zu befassen, obgleich es sich um Beförderung von Personen handelt und dass dasselbe die Beurtheilung ganz der Cantons- resp. Gemeindebehörde überlassen und ausgeliefert habe. Durch die Ausführung des Projectes würde der schönste Aussichtspunkt der Terrasse Bellevue-Pilatus-Kulm gegen den Vierwaldstädtersee hin zerstört.

Herr Quai-Ingenieur *Dr. Bürkli* und Herr Maschinen-Ingenieur *Weissenbach* unterstützen den Antrag und betrachten es als eine Pflicht des schweizerischen Technikers gegen das Vorgehen des eidgenössischen Eisenbahndepartements Opposition zu ergreifen.

Herr Ingenieur-Topograph *F. Becker* beantragt, es möchte der Verein beziehungsweise der Vorstand desselben mit einem energischen Protest gegen das Project an das Centralcomite des schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins gelangen, welcher Antrag einstimmig angenommen wird.

Es folgt hierauf ein Vortrag von Herrn Ingenieur-Topograph *X. Imfeld* über die *Eisenbahn Visp-Zermatt* unter Vorweisung von Plänen. (Das Referat hierüber folgt später.) J. L.

Gesellschaft ehemaliger Studirender

der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht nach Deutschland einige *Maschineningenieure* für den Eisenbahndienst. (691)

Gesucht zu baldigem Eintritt jüngere *Ingenieure* (womöglich mit etwas Praxis) für städtische Wasserversorgung und Canalisation. (681) (692)

Gesucht in eine Maschinenfabrik in Deutschland, ein theoretisch und practisch gebildeter *Maschineningenieur* für Motorenbau (Dampfmaschinen und Turbinen). Sprachkenntnisse erwünscht. (695)

Auskunft ertheilt

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

Submissions-Anzeiger.

Termin	Stelle	Ort	Gegenstand
25. Januar	Gemeindrathscanzlei	Degersheim	Steinhauer- und Schlosserarbeiten für Neu-Einfriedigung des Friedhofes.
25. "	J. Basler	Bottenwyl	Lieferung von 1000 m weisstannenem Pfahlholz. Durchmesser mindestens 9 cm.
27. "	Niklaus Rutsch	Bittwyl	Maurer-, Zimmer- und Schreinerarbeiten für Erstellung eines neuen Schulhauses.
31. "	G. Studler	Flims	Steinhauer- und Schlosserarbeiten für Einfriedigung des Friedhofes.
3. Februar	Dr. J. Pernisch	Scanfs, Ct. Graub.	Herstellung der beiden Widerlager und eines Montirungsgerüsts für einen eisernen Steg über den Inn.
5. "	Vorstand	Wettswil a. A.	Herstellung einer steinernen Brücke über „Val Stenna“ bei Flims.
15. "	C. v. Grafenried	Bern	Correction und Verbreiterung der Bern-Belpstrasse. Veranschlagt zu 10000 Fr.

Druck von Zürcher & Furrer in Zürich.