Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 17/18 (1891)
Heft: 6

Nachruf: Ibl, Nicolaus

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: 27.07.2025

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

Stammanteile, wovon jeder Einzelne deren 5 für sich beziehen kann, wird das Betriebscapital gebildet.

Mit Rücksicht auf die Gemeinnützigkeit des Unternehmens haben sich einige Herren in sehr verdankenswerther Weise anerboten grössere Geldbeiträge auf eine bestimmte Zeit unverzinslich zu leisten, so dass die Gesellschaft in Stand gesetzt ist, etwas rascher, als es vielleicht möglich gewesen wäre, vorzugehen. Die übrigen nöthigen Gelder sind theilweise auch gesichert, und würde das vorgenannte gute Beispiel weitere wirksame Unterstützung zur Folge haben, so wäre ein Werk geschaffen, das gewiss allen Betheiligten zur Freude und Ehre gereichen würde.

Wie aus vorstehendem Lageplan ersichtlich, ist von der Gesellschaft ausserhalb der Gasfabrik Riesbach ein Grundstück erworben worden, das in erster Linie bebaut werden soll. Die Anordnung der Häuser kann allerdings als eine sehr knappe bezeichnet werden, allein nur so ist es möglich, die gesteckten Grenzen in der Bausumme einzuhalten. Die Nähe der Gasfabrik dürfte ebenfalls ernstliche Bedenken wachrufen, die nur dann etwas gemildert werden könnten, wenn man annehmen dürfte, dass durch Anlage des Quais deren Verbleiben am jetzigen Ort auf die Dauer unhaltbar würde.

Auf Grund eines von der Baucommission der Gesellschaft aufgestellten Programms ist vorstehendes Project ausgearbeitet worden.

Die Häuser sollen solid gebaut und gut eingerichtet werden und auch deren äussere Erscheinung soll der Gegend keinen Eintrag thun. Es ist begreiflich, dass bei einer Bausumme von nur etwa 14000 Fr. (ohne Boden) kein sehr grosser Aufwand hinsichtlich der äusseren Erscheinung gemacht werden kann; man musste sich mit einer etwas lebhafteren Gruppirung der Gebäudemassen behelfen.

Von einer detaillirten Baubeschreibung kann hier Umgang genommen werden, indem es nicht schwer fallen wird, an Hand der beigegebenen Zeichnungen sich über die Anlage Klarheit zu verschaffen; es sei hier nur noch bemerkt, dass der beigegebene Grundriss für sämmtliche Häuser Verwendung fände.

Ueber die genauern Kosten wird es vielleicht später wieder Gelegenheit geben zu berichten.

H. F.

Der Bau der neuen Quaimauern im Hafen von Bordeaux.

Von Ingenieur *Conradin Zschokke.*

(Mit einer Tafel. Blatt II.)

II.

Die Gründung der Pfeiler und der Widerlager wird mit Hülfe des pneumatischen Verfahrens ausgeführt und bietet mit Rücksicht auf die eigenartige Bodenbeschaffenheit und den starken Wechsel zwischen Ebbe und Fluth ernstliche Schwierigkeiten.

Obschon die Bauunternehmung schon von Anfang an dieser Sachlage Rechnung getragen hatte, so gelang es ihr doch blos nach einigen Versuchen die Baumethode zu finden, die alle Schwierigkeiten löste, und sie wurde derart zu einem Verfahren geführt, das sich in mannigfacher Beziehung von den bis jetzt in Verwendung gekommenen Methoden der pneumatischen Gründungen unterscheidet.

Die eisernen Caissons der Pfeiler und der Widerlager sind nach ihrem Baue und je nach der Tiefe, auf die sie versenkt werden müssen, auch bezüglich ihrer Ausmasse von einander verschieden. Diejenigen der Pfeiler haben eine Länge von 10,50 *m* und eine Breite von 5 *m*, wenn die Tiefe, die sie unter Niederwasser erreichen sollen, nicht 15,50 *m* übersteigt, während sie 11 *m* lang und 6,0 *m* breit werden, insofern die Tiefe von 15,50 *m* überschritten werden soll.

Die Caissons der Widerlager haben gleicherweise entweder die Ausmasse von 10,50 *m* × 9,00 *m* oder von 11,00 *m* × 10,00 *m*. Bezüglich ihres Baues wurde bei den Caissons der Widerlager die Luftdichtigkeit der Arbeitskammer durch Blechplatten erzielt, die an die eisernen Träger der Decke und an die eisernen Rüstungen der Wandungen angenietet sind, während bei den Caissons die Pfeiler der Blechplatten der Wandungen weggelassen und die eisernen Rüstungen blos mit Mauerwerk sorgfältig ausgebaut wurden in der Art und Weise, die aus der Zeichnung eines dieser Caissons auf Blatt II, Fig. 9, 10 und 11 (12) hervorgeht. Dabei hatte die grosse Breite des Mauerwerks der Wandungen den Zweck, so viel als thunlich das Einsinken in den weichen Untergrund des Flussbettes zu verringern. Da somit die Erstellung des Mauerwerks zu den Seiten der Arbeitskammer nothwendig stattfinden muss, bevor der Caisson ins Wasser kömmt und dies dem Caisson ein bedeutendes Gewicht gibt, so wurden specielle Vorrichtungen nothwendig, um den Caisson zu montiren, auszumauern und ins Wasser zu bringen.

Es wurden zu dem Ende zwei schiefe Ebenen mit starken Doppelschienen erstellt, auf welchen je ein Wagen mit einer horizontalen Plattform läuft, welche die nöthigen Dimensionen hat, um den grössten der oben angegebenen Caissons aufnehmen zu können. (Schluss folgt.)

Nekrologie.

† **Nicolaus Ibl.** Am 22. Januar, also ein Tag vor dem Tode Fr. von Schmids, ist in Budapest Ungarns bedeutendster Architekt, Nicolaus Ritter von Ibl, aus dem Leben geschieden. Ibl wurde im Jahr 1814 zu Stuhlweissenburg geboren. Nach Absolvirung des dortigen Gymnasiums besuchte er von 1826 bis 1832 die polytechnische Schule in Wien, arbeitete sodann während vier Jahren unter dem der Schinkel-schen Richtung huldigenden Wiener Architekten Pollak in Budapest, dem diese Stadt ihre ältesten Monumentalbauten, das Nationalmuseum, das Ludoviceum und das alte Stadthaus verdankt. Von 1836 bis 1840 war er Bauleiter des von Joseph Koch in Wien entworfenen Kinsky'schen Palastes in Prag. Mit einem kurzen Aufenthalt an der Münchener Kunstacademie und einer Studienreise in Italien schloss er seine Lehrjahre ab und liess sich 1841 in Budapest als selbständiger Architekt nieder.

Fast ein volles Vierteljahrhundert hat Ibl daselbst in der Stille gewirkt, meist mit Kirchen- und Wohnhausbauten beschäftigt, bevor es ihm vergönnt war ein seiner künstlerischen Begabung entsprechendes Feld der Thätigkeit zu finden. Dass diese Zeit nicht fruchtlos an ihm vorübergegangen ist, beweist die Reihe der Schöpfungen, mit denen er nunmehr auftrat. Den Anfang dazu bildete das Haus der Ofener Sparcasse, der erste Renaissance-Bau in echtem Steinmaterial, der in der ungarischen Hauptstadt zur Ausführung gelangte. Dann folgten, neben einigen Magnaten-Palästen, die Badeanlagen des Ofener Raizenbades und der Margarethen-Insel, die Sparcasse in Pest, die Franzstädter- und die Vollendung der Leopoldstädter-Kirche, die Anlagen des Burgbazars, das Zollamt am untern Donau-Ufer, das kgl. Opernhaus und der erst vor Kurzem in Angriff genommene Ausbau der Hofburg in Ofen.

Mit Ausnahme der Franzstädter-Kirche, die in romanischen Formen gehalten ist, sind sämmtliche Monumentalbauten Ibl's im Stile der italienischen Renaissance gestaltet und zwar zumeist in jenen, an die Werke der grossen Wiener Architekten aus dem Anfang des vorigen Jahrhunderts anknüpfenden, Schönheit der Verhältnisse mit dem Ausdrucke schwellender Kraft verbindenden, eigenartigen Weise, die man wohl als „Wiener Renaissance" bezeichnen kann. Ibl darf als einer der hervorragendsten neueren Vertreter dieser Stilrichtung angesehen werden. Seine Werke, sagt K. E. O. Fritsch in der Deutschen Bauzeitung, athmen den Geist vornehmer harmonischer Ruhe und echter Monumentalität. Sie sind, indem sie sich von jeder kleinlichen Effecthascherei frei halten, der Ausdruck einer künstlerischen Individualität, welche nicht nur durch ihr eigenes Schaffen, sondern vielleicht noch mehr durch ihr Vorbild, das Wesentlichste dazu beigetragen hat, die schöne, mächtig aufblühende Donaustadt auch in ihrer architektonischen Erscheinung auf einen entsprechenden Rang zu erheben. —

Nicolaus von Ibl gehörte dem ungarischen Magnatenhause, der städtischen Vertretung von Budapest und dem hauptstädtischen Baurathe als Mitglied an; er stand als Präsident an der Spitze des ungarischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Sein Tod wird nicht nur von seinen Angehörigen, Schülern und Fachgenossen, sondern auch von dem ganzen ungarischen Volke als harter Verlust empfunden werden.

UNTERNEHMUNG C. ZSCHOKKE & TERRIER

Blatt II. Hafen von Bordeaux

Bau der neuen Quaimauern

Beweglicher Caisson

Masstab 1 : 100

Fig. 6. Schnitt C - D

Fig. 7. Schnitt A - B

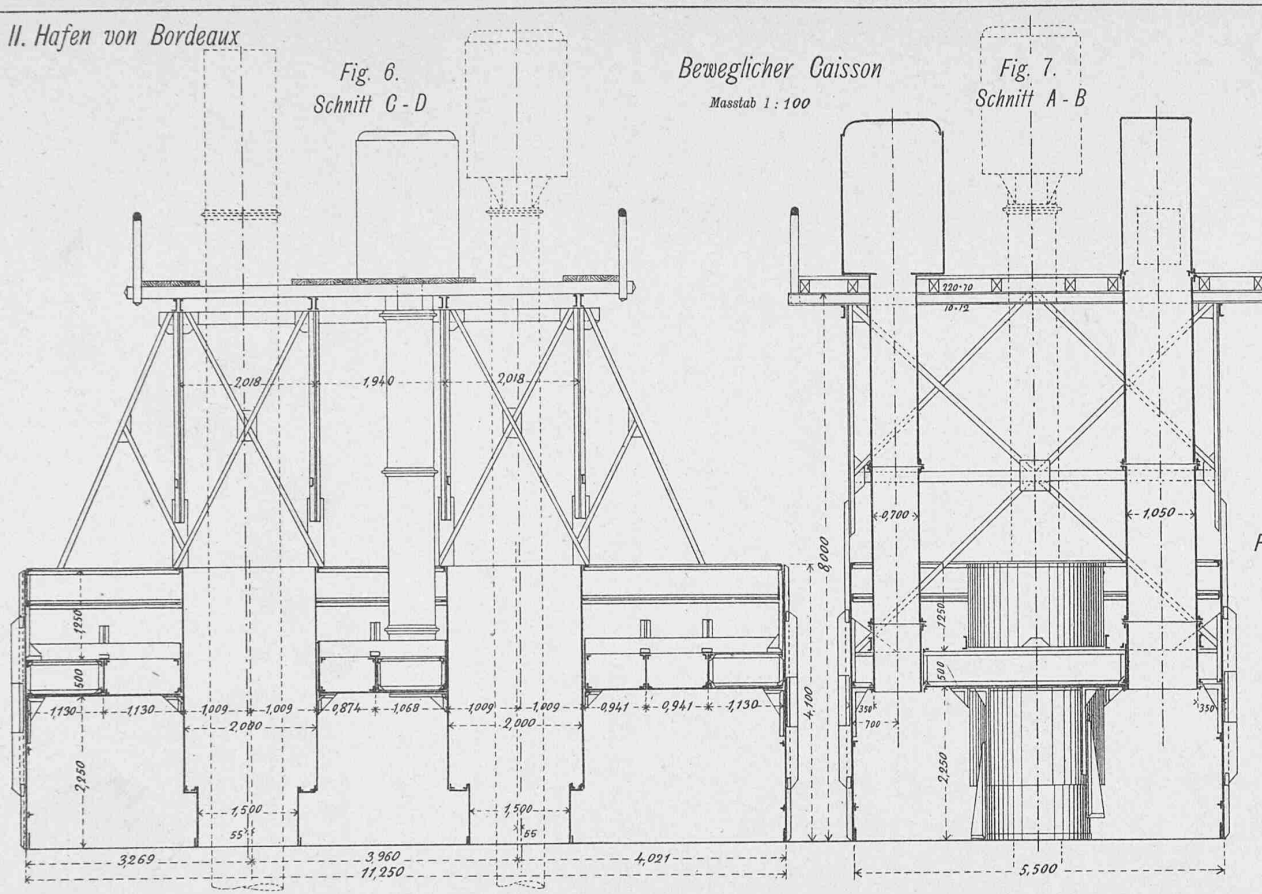


Fig. 8. Grundriss des beweglichen Caisson

1:200

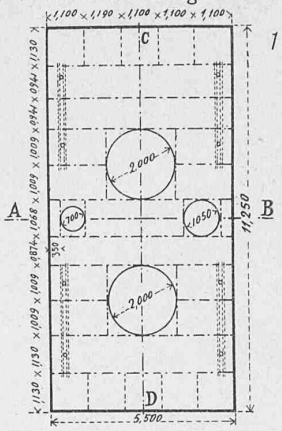
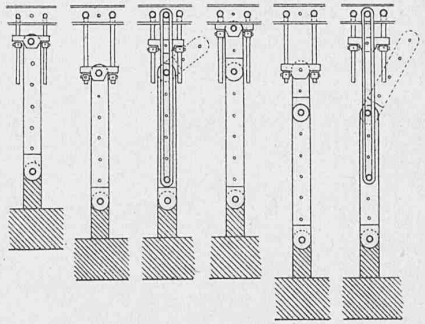


Fig. 13. Verlängerung der Aufhängeketten 1:80



Versenk-Caisson eines Pfeilers

Masstab 1 : 100

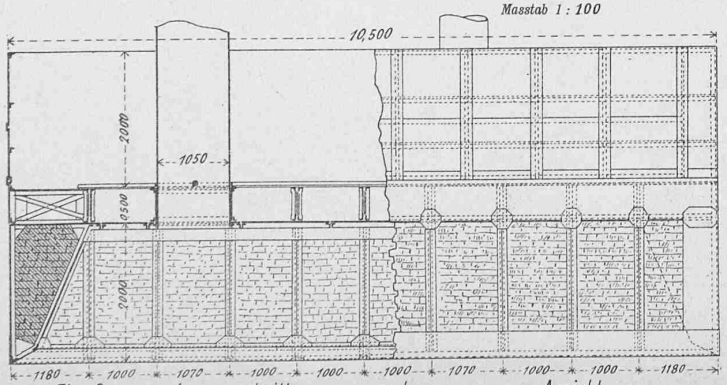


Fig. 9. Längenschnitt und Ansicht

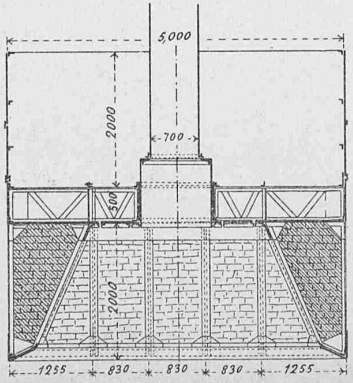


Fig. 10. Querschnitt

Fig. 12. Détail der zerlegbaren Decke 1:20

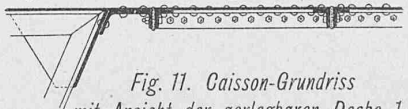
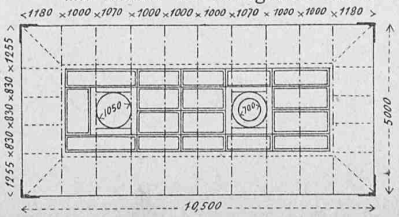


Fig. 11. Caisson-Grundriss mit Ansicht der zerlegbaren Decke 1:200



Seite / page

B4(3)

leer / vide / blank

Miscellanea.

Nachträgliches über Oberst Karl Pestalozzi. Ein Jugendfreund Pestalozzi's, Linthingenieur G. H. Legler, der wegen Unwohlseins abgehalten war an dem Leichenbegängniss theilzunehmen, schreibt an einen gemeinsamen Freund (der uns diesen Brief zur Benutzung überlassen hat), u. A. was folgt:

„Es war mir ein Trost und eine Freude zu vernehmen, wie glänzend die Beerdigung vor sich gegangen und wie sehr das Gedächtniss unseres Freundes Pestalozzi geehrt wurde. Ich bin mit ihm bekannt geworden in Wien, wohin derselbe mit Vater und Mutter von Karlsruhe her übersiedelte. Einige Schweizer Polytechniker mit mir waren oft bei der Familie zu Gast. Wir wurden innig befreundet und zwar ebensowohl mit dem Vater, wie mit dem Sohn. In der gleichen Classe sind wir zwar nicht gesessen — ich war um einen Jahrgang voraus — aber trotzdem konnte ich bemerken, dass Pestalozzi ein guter Schüler war und fleissig arbeitete. Später bin ich mit Freund Pestalozzi wieder im Stabe von Oberst Ziegler bei der Grenzbesetzung von 1857/1858 längere Zeit beisammen gewesen und hier konnten wir unsere alte Freundschaft wieder erneuern. Auch traf ich ihn oft im Polytechnikum, wo ich in verschiedenen Expertisen mit Professor Culmann zu verkehren hatte.

Unsere Hauptthätigkeit und innige Befreundung ging während der folgenreichen Expertise am Genfersee vor sich. Wo es mir irgendwie nützlich schien, hatte Freund P., schon wegen seiner angesehenen Stellung als Professor am Polytechnikum, den Vorrang; wir theilten uns dann redlich in die Arbeit, indem ich die rein technische und practische Seite für mich reservirte, womit Pestalozzi vollständig einverstanden war.

Ueberhaupt haben wir in dieser ganzen, wichtigen Angelegenheit immer *vollständig* harmonirt, was sehr zum Gelingen beigetragen hat. Aus der Reihenfolge der Unterschrift bei unseren gemeinsamen Berichten sieht man jeweilen, wer der Verfasser war; immer unterzeichnete dieser zuerst. So rühren von Pestalozzi her der Bericht II im „Rapport" vom 21. Januar 1874 und der Bericht IV in demjenigen vom 23. October 1875. Die übrigen Berichte sind in der Hauptsache von mir verfasst worden, aber Freund Pestalozzi hat Alles sorgfältig geprüft und war bei allen Operationen auf dem Felde stets ein eifriger Mitarbeiter.

Die Beantwortung der Gegenschriften von Achard, de Saussure, Plantamour war vorzugsweise Arbeit von Pestalozzi. Auch bei den gemeinsamen Berathungen hatte Pestalozzi einen hervorragenden Antheil. Auf seinen Antrag wurde der Beitrag des Bundes auf 750 000 Fr. normirt, welcher die Durchführung des Projectes möglich machte.

In der Replik des Cantons Waadt schrieb Pestalozzi den Bericht der Experten vom 27./28. Mai 1880 und in den „Documents" denjenigen vom 14. Mai 1881.

Kürzlich war wieder eine Expertise von Pestalozzi und mir im Gang zur Regulirung der *kleinen* Wasserstände des Genfersees. Wir fanden uns Anfangs October letztea Jahres in fröhlicher Stimmung zusammen in Lausanne und Genf.

Hatten wir am Genfersee sehr vortheilhaft einträchtig gewirkt, so war leider bei der Rheincorrectionsfrage eine fatale Divergenz entstanden. Schon früher war bei einer gemeinsamen st. gallischen Expertise über die Rheincorrection zwar mit Bezug auf System und allgemeine Rheinverhältnisse Uebereinstimmung vorhanden, jedoch an der Durchstichfrage wollte Pestalozzi nicht rühren lassen und so blieb dieser Abschnitt weg. Das Spätere ist in der „Schweiz. Bauzeitung" vollständig genug enthalten, auf welche ich verweise.

Wir waren auch noch in anderen Expertisen gemeinschaftlich thätig, z. B. beim Schiedsgericht am Emmen-Canal: Bieberist-Emmenhof, in welchem Pestalozzi nach Bridels Tod als Obmann mitwirkte. Sodann war Pestalozzi zweimal Experte und Berichterstatter der Linth-Commission in Sachen der Ableitung des Molliser Spinnerei-Canals nach der Ziegelbrücke hin".

Pyrogranit. In der Sitzung des Architekten-Vereins zu Berlin vom 12. dieses Monats machte Herr Professor Dietrich interessante Mittheilungen über ein neues, künstliches Steinmaterial, das der Erfinder, Herr Kristoffowitsch aus St. Petersburg, Pyrogranit genannt hat. Bekanntlich erfolgt die Herstellung der besseren Thonwaaren, beispielsweise der Mettlacher Platten dadurch, dass man dem leicht schmelzbaren Thone schon schmelzbaren in Pulverform zusetzt; die Mischung wird sodann gepulvert und hierauf mit möglichst wenig Wasser angemacht, in Formen gebracht und endlich gebrannt.

Nach der Patentschrift wird der Pyrogranit immer derart hergestellt, dass man zunächst gewöhnlichen, schmelzbaren Thon brennt pulverisirt und ihn alsdann mit feuerfestem getrocknetem und ebenfalls pulverisirten Thon mischt und zwar je nach der beabsichtigten Feuerfestigkeit in verschiedenem Verhältniss. Das Gemisch wird mit wenig Wasser in einen dicken Teig verwandelt, in Formen gebracht und soweit getrocknet, bis die Masse dem Drucke der Finger nicht mehr nachgiebt. Hierauf werden die Stücke, soweit es sich um Tigel und Platten handelt, vor dem Brennen einem hohen Druck unterworfen, alsdann vollständig getrocknet und gebrannt.

Nach dem bezüglichen Referat über diese Mittheilungen in der Deutschen Bauzeitung erscheint bei dem Verfahren als wesentlich, dass durch das erstmalige Brennen des gewöhnlichen, schmelzbaren Thones aus diesem alle Feuchtigkeit, auch das chemisch gebundene Wasser ausgetrieben wird. Hierdurch wird ermöglicht, dass die Waare selbst bei dem endgültigen Brennen, so gut wie gar nicht schwindet. Der Brennvorgang wird in der Weise geschildert, dass beim Brennen der *feuerfeste* Thon bei einer Temperatur von 800—1200° sich durchaus nicht verändert, der *gewöhnliche* Thon dagegen diese Temperatur nicht aushält, vielmehr schmilzt und immer den feuerfesten als Kitt umgiebt.

Das Product ist vollkommen politurfähig und macht den Eindruck von Stucco lustro, namentlich die durch Mischen verschieden gefärbter Thonarten erzielten Pyrogranitstücke. Die nicht polirten Stücke ähneln den bekannten Ironbricks. Nach Durand-Claye besitzt der Pyrogranit eine Druckfestigkeit von 500—600 *kg* pro cm^2.

Die Sühnkirche in St. Petersburg soll in allen Theilen aus diesem Material hergestellt werden. Zur Zeit werden Festigkeitsversuche in Charlottenburg mit genanntem Baumaterial angestellt. Die Kosten desselben sollen sich nur um 25 % höher stellen als diejenigen guter Verblendsteine.

Neue Bahnhof-Anlage in Luzern. Nach den in die Tagespresse übergegangenen Mittheilungen über die Verhandlungen des Verwaltungsrathes der S. C. B. vom 27. Januar wurde daselbst beschlossen, die von allen mitbetheiligten Eisenbahn-Verwaltungen genehmigten Entwürfe für die Erweiterung des Bahnhofes Luzern und die Herstellung eines zweiten Zufahrtsgeleises von der Sentimatt (Einmündung der Nordostbahn-Linie) bis in den Bahnhof Luzern ohne Verzug der Bundesbehörde einzureichen. — Der in Aussicht stehende neue Bahnhof ist im Ganzen an der bisherigen Stelle, jedoch bedeutend vergrössert und als Kopfbahnhof projectirt. Vor dem geräumigen in Steinbau auszuführenden Aufnahmsgebäude wird ein Stirnperron von etwa 15 *m* Breite angelegt, von welchem aus man auf vier Zungenperrons gelangt, die mit Vermeidung von Treppen und Tunnels zu den sieben Ein- und Ausfahrtsgeleisen führen. Der Güterbahnhof bleibt an seinem jetzigen Ort; jedoch werden die Güterschuppen und Rampen entsprechend vergrössert. Um die Kopfbahnanlage zu ermöglichen, muss die Zufahrtslinie in einem Bogen weiter nach Süden verlegt werden; die Niveauübergänge an der Hirschmatt- und Obergrundstrasse werden beseitigt, bei dem Niveauübergang an der Baslerstrasse, dessen gänzliche Beseitigung technisch sehr schwierig ist, wird ein Durchgang für die Fussgänger angebracht. Die Kosten der Bahnhoferweiterung sind auf 4 875 000 Fr., diejenigen des zweiten Zufahrtsgeleises mit einem zweiten Gütschtunnel auf 775 000 Fr. veranschlagt.

Ueber die Heizung der Eisenbahnwagen und Wartsäle hat der schweizerische Bundesrath am 30. Januar a. c. auf einen bezüglichen Bericht des Post- und Eisenbahn-Departements folgende Verordnungen erlassen:

1. Die Personenwagen der Eisenbahnen sind, jedenfalls von Anfang October bis Ende April, zu heizen, sobald die äussere Temperatur unter 5° C. sinkt. Vom 1. December bis Ende Februar ist die Heizung ohne Rücksicht auf die Temperatur ununterbrochen durchzuführen und es darf damit nur dann aufgehört werden, wenn während dreier aufeinanderfolgender Tage und Nächte die Temperatur des Nachts nicht unter 5° C. gesunken ist.

2. Die Temperatur in den geheizten Wagen soll während der Fahrt mindestens 10° und höchstens 18° C. betragen; die normale Temperatur beträgt 14—15° C. Auf den Abgangsstationen hat die Heizung so rechtzeitig zu beginnen, dass bei Abfahrt des Zuges die Wärme in den Wagen nicht weniger als 10° C. beträgt. — In allen Wagen sind Thermometer anzubringen.

3. Die gleichen Bestimmungen gelten auch für die Beheizung der Warteräume in den Stationen während der Zeit, wo das Publicum berechtigt ist, sich darin aufzuhalten. — In den Warteräumen sind ebenfalls Thermometer anzubringen.