Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 19/20 (1892)
Heft: 18

Wettbewerbe

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: 10.12.2025

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

nöthigen Zeit zum Erwecken der Festigkeit habe ich denn hauptsächlich hinsichtlich der Zapfenbrüche als Maschinen-Ingenieur studirt, und ich glaube, dass die Herren Eisenbahn-Ingenieure dieser Anschauung auch für ihre Brücken werden pflegen müssen."

Damit möge unsere Berichterstattung ihren Abschluss finden. Für alles Weitere verweisen wir nochmals auf die von uns benutzte Quelle, die „Zeitschrift des österr. Ingenieur- und Architekten-Vereins", Heft Nr. 8 und 10 dieses Jahres.

Zur Erhaltung des Kaufhauses in Zürich.

Unsern Lesern sind die Bestrebungen, welche von mehreren Gesellschaften in Zürich ins Werk gesetzt worden sind, um den bereits gefassten Beschluss, betreffend die Schleifung des Kaufhauses, wieder rückgängig zu machen, bekannt.

Vor Allem handelte es sich darum, erstens sowol den Behörden des Bundes, als auch denjenigen der Stadt Zürich, zweitens und namentlich aber der Einwohnerschaft dieser Stadt den Beweis zu leisten, dass durch eine zweckmässige Renovation des alten, in Verfall gerathenen Hauses ein Bau geschaffen werden kann, der dem Bilde der Altstadt wol ansteht und der durch seine inneren Einrichtungen den bedauerlichen Mangel beseitigt, welcher sich hinsichtlich central gelegener und gut beleuchteter Ausstellungs-Räume hier in immer höherem Masse geltend macht.

Diese Aufgabe hat der zürcherische Ingenieur- und Architekten-Verein in verdankenswerther Weise durchgeführt. Vorerst musste durch eine genaue Aufnahme des Kaufhauses in seinem jetzigen Zustande eine Grundlage geschaffen werden. Die Aufnahme erfolgte bereits im December letzten Jahres durch Herrn Architekt Hans Roth. Sie besteht in der Darstellung des Grundrisses, zweier Schnitte, dreier Façaden im Masstab von 1 : 100 und einiger Details (Fenster) im Masstab von 1 : 20. — Sodann wurde unter den Architekten des Vereins ein engerer Wettbewerb ohne Preise veranstaltet, an welchem sich die Herren Prof. Bluntschli, Arch. Chiodera & Tschudy, Arch. Gros, Arch. Gull, Arch. Koch-Abegg und Arch. Gebr. Reutlinger betheiligt haben. Die bezüglichen Entwürfe wurden in der Vereinssitzung vom 23. März ausgestellt und von den betreffenden Verfassern mündlich erklärt und erläutert. Wir verweisen mit Rücksicht hierauf auf die in Bd. 15 d. B. erschienenen Vereinsnachrichten und bringen heute (auf S. 122) einige Schaubilder der Entwürfe der Herren Prof. Bluntschli und Arch. Gull in starker Verkleinerung zur Darstellung, um einige Anhaltspunkte über die äussere Gestaltung des renovirten Baues zu geben, indem wir uns vorbehalten, eventuell später auch noch auf die übrigen Entwürfe einzutreten. Da über die Verwendung des Erdgeschosses die Ansichten noch nicht abgeklärt sind, so verzichten wir vorläufig noch auf die Grundriss-Darstellungen.

Das von den früher (Bd. XVIII Nr. 24) genannten Gesellschaften bestellte Comite hat nun unterm 19. dies eine Eingabe an den Stadtrath von Zürich gerichtet, der sämmtliche Entwürfe beigelegt wurden. In dieser Eingabe wurde vor Allem die Nothwendigkeit eines günstig gelegenen Ausstellungs-Locales betont und darauf hingewiesen, wie durch eine bleibende Ausstellung von Werken schweizerischen Kunst und zürcherischen Gewerbefleisses die Erwerbsfähigkeit mancher Kreise erheblich gesteigert würde, so dass keine Anstrengungen gescheut werden sollten, um diesem Zweck nachzukommen.

Durch drei zürcherische Architekten (HH. Ernst, Tschudy und Paul Ulrich) wurde nach den hier üblichen Preis-Ansätzen eine Berechnung der Umbau-Kosten vorgenommen und es sind die Genannten übereinstimmend zu einem Kostenbetrag von 150 000 Fr. für den Umbau gekommen. Wird für Verzinsung und Amortisation ein jährlicher Betrag von $5^1/_2\%$ = 8250 Fr. in Rechnung gesetzt, so liegt es auf der Hand, dass der grösste Theil dieser Summe durch die Miethzinse der Ausstellungs-Localitäten, oder durch den Werth der zu städtischen Zwecken im Erdgeschoss verfügbar werdenden Räume, wieder eingebracht werden könnte, so dass für die Stadt eine erhebliche effective Ausgabe nicht erwachsen würde.

Voraussichtlich werden die Concurrenz-Entwürfe demnächst öffentlich ausgestellt, um der hiesigen Einwohnerschaft Gelegenheit zu geben, sich über die Frage der Erhaltung des Kaufhauses ein Urtheil zu bilden.

Miscellanea.

Mitteleuropäische Zeit. Die Präsidial-Verwaltung des schweizerischen Eisenbahn-Verbandes hat an das schweizerische Post- und Eisenbahn-Departement nachfolgende Eingabe gemacht:

Nachdem auf den Eisenbahnen von Oesterreich und Ungarn schon seit 1. October 1891 die mitteleuropäische Zeit, d. h. die Zeit des 15. Grades östlich von Greenwich eingeführt worden war, ist mit dem 1. April d. J. auch bei sämmtlichen süddeutschen Bahnverwaltungen mit Inbegriff derjenigen von Elsass-Lothringen, die gleiche Neuerung ins Leben getreten, und zwar nicht etwa nur für den internen Eisenbahndienst, sondern auch für den Verkehr mit dem Publikum, so dass die sämmtlichen Placatfahrpläne und Cursbücher, sowie die Stationsuhren die mitteleuropäische Zeit angeben. Es ist anzunehmen, dass Italien diesem Vorgange sich anschliessen wird, da die Römer-Zeit nur um zehn Minuten von der mitteleuropäischen abweicht, während dagegen Belgien, weil in der westeuropäischen Zone gelegen, die westeuropäische Zeit, d. h. diejenige von Greenwich angenommen hat, welche gegenüber der mitteleuropäischen genau um eine Stunde nachgeht. Nach der Idee, welche der Stundenzonenzeit zu Grunde liegt, sollte auch Frankreich der westeuropäischen Zeit sich anschliessen, von welcher die jetzige französische Eisenbahnzeit nur um vier Minuten differirt. Ueber die in dieser Hinsicht in Frankreich bestehenden Absichten ist indess Näheres uns nicht bekannt.

Die dem schweizerischen Eisenbahnverband angehörenden Verwaltungen sind einstimmig der Ansicht, es sei in der Einführung einer einheitlichen Zeitrechnung für möglichst grosse Gebiete und in der Reduction der unvermeidlichen Differenzen auf ganze Stunden eine so bedeutende Erleichterung für das gesammte Verkehrswesen, ein so erheblicher Culturfortschritt enthalten, dass es der Schweiz, welche in solchen Fragen sonst nie zurückgeblieben ist, nicht wol anstehen würde, sich davon fernzuhalten, oder allzulange mit dem Anschluss an die Einheitszeit zu zögern. Dabei geht der Eisenbahn-Verband allerdings von der Voraussetzung aus, dass es sich nicht etwa nur um Einführung der neuen Zeitrechnung im internen Eisenbahndienst handeln könne, sondern dass die Einheitszeit gleichzeitig für alle Verkehranstalten, also namentlich auch für die Post- und die Telegraphenverwaltung und auch in ihren Relationen zum Publikum zur Geltung kommen müsse, wenn sie von wirklichem Nutzen sein solle und dass, wenn dies geschieht, der übrige bürgerliche Verkehr von selbst der Neuerung sich anschliessen wird.

Da die gegenwärtige schweizerische Zeit sowol von der westeuropäischen, als von der mitteleuopäischen Zonenzeit um dreissig Minuten abweicht, können über die Frage, an welche der beiden Zeitrechnungen die Schweiz sich anschliessen solle, die Ansichten auseinandergehen. Da jedoch der grössere Theil der Schweiz zur mitteleuropäischen Zone gehört und auch Italien, wenn es sich für die Stundenzonenzeit entschliesst, die mitteleuropäische Zeit wird wählen müssen, wird von der Mehrzahl der schweizerischen Bahnverwaltungen, nämlich von allen, mit Ausnahme der Verwaltungen des Jura-Simplon und des Jura-Neuchatelois, die Annahme der mitteleuropäischen Zeit für die Schweiz empfohlen. Gegenüber Frankreich würde in diesem Falle, je nachdem es am jetzigen Zustand festhält oder sich der westeuropäischen Zone anschliesst, entweder eine Differenz von 1 Stunde weniger 4 Minuten oder eine solche von genau 1 Stunde sich ergeben.

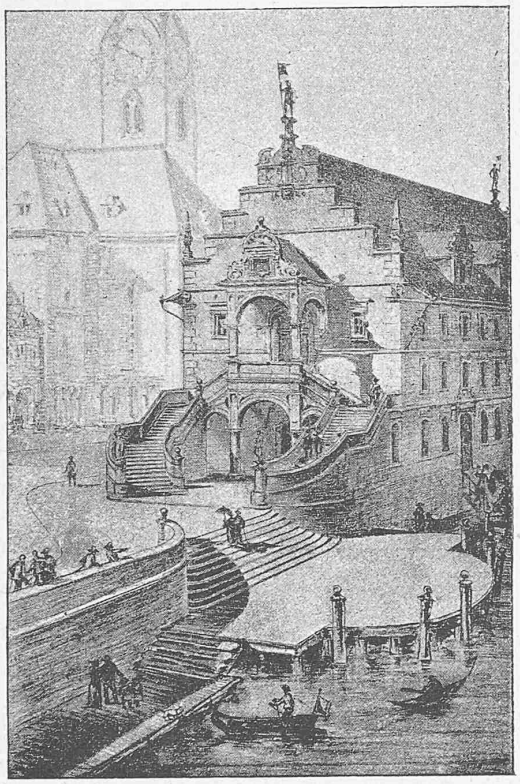
Der schweizerische Eisenbahn-Verband hat nun nach einlässlicher Berathung beschlossen, bei Ihnen die Einführung der Stundenzonenzeit in der Schweiz zu befürworten und uns beauftragt, Ihnen von nachstehender Resolution Kenntniss zu geben: 1. Die Conferenz des Eisenbahn-Verbandes spricht sich einstimmig für die Einführung einer Einheitszeit (Stundenzonenzeit) bei den schweizerischen Eisenbahnen, der schweizerischen Post- und der schweizerischen Telegraphenverwaltung aus und zwar nicht blos für den innern Dienst, sondern auch gegenüber dem Publikum, da im Interesse der Betriebssicherheit von einer besondern Dienstzeit Umgang genommen werden muss. 2. Die Mehrheit der Ver-

land ist sein Ausspruch, dass Bauwerke, wie die Mönchensteiner-Brücke, als genannter Verordnung geradezu entgegenstehend, in Oesterreich *schon längst hätten verstärkt werden müssen*, und dass sie von Zügen von der Art des verunglückten Eisenbahnzuges *gar nicht hätten befahren werden dürfen*.

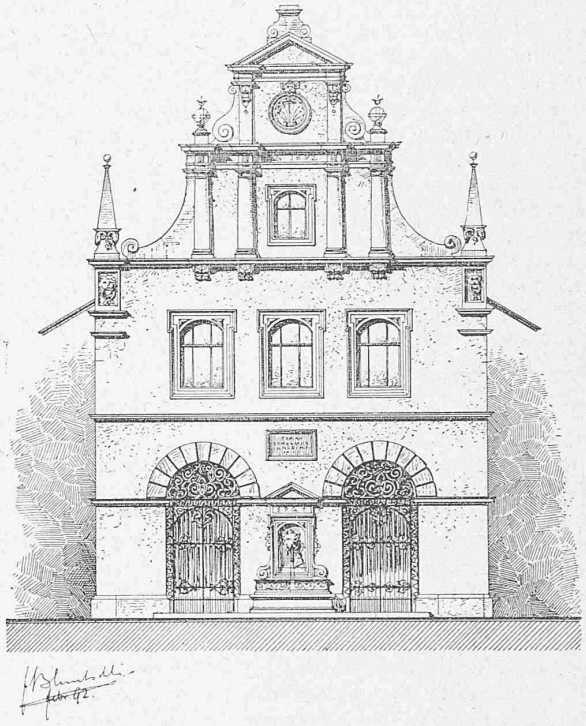
reicher und origineller Weise dargelegt wurden. Der Genannte sagte u. A.:

„Eine directe Parallele zwischen Thomas- und Martineisen ist ganz unzulässig, denn das Thomaseisen ist ein, in einer basisch ausgekleideten Birne erblasenes Flusseisen, welches sich also nur durch chemische Einwirkung vom

Entwürfe für den Umbau des Kaufhauses in Zürich. — Engerer Wettbewerb im Zürcher Ing.- und Arch.-Verein.

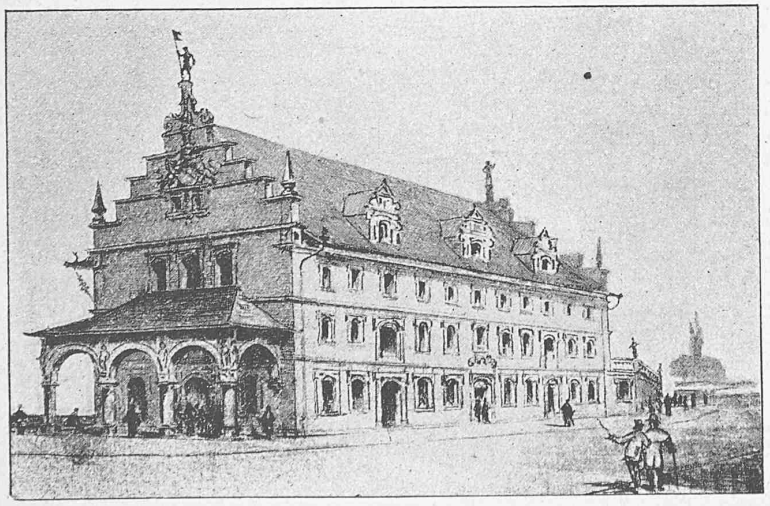


Entwurf von Arch. *G. Gull.* Süd-Seite.



1 : 250.

Entwurf von Professor *Fr. Bluntschli.* Nord-Seite.



Entwurf von Arch. *G. Gull.* Nord- und West-Seite.

Entwurf von Prof. *Fr. Bluntschli.* Süd- und Ost-Seite.

Wir haben schon Eingangs erwähnt, dass dem Vortrage eine interessante und belebte *Discussion* gefolgt sei. An derselben betheiligten sich die HH. Hofrath *von Bischoff*, Professor *Radinger*, Central-Inspector *Rotter*, Professor *Ruppert Böck* und Central-Director *Heyrowsky*. Leider müssen wir auf eine auch nur gedrängte Wiedergabe der geäusserten Ansichten verzichten, jedoch können wir uns nicht versagen, wenigstens auf die von Herrn Professor *Radinger* geltend gemachten Gesichtspunkte näher einzutreten, die in geist-

Bessemereisen unterscheidet, während das Martineisen durch Rühren mittelst handbewegter Krücken, also mechanischer Einwirkung entsteht. Das Thomasverfahren wird hauptsächlich zur Entphosphorung des Eisens verwendet, und die Gleichförmigkeit des Productes hängt vom Windstrom und dem Kochen in der Birne ab, während das Martineisen, ähnlich dem alten Puddeleisen, seine Gleichförmigkeit in viel sicherer (aber auch kostspieligerer) Weise durch die Menschenhand erhält. Martineisen kann aus Thomaseisen