Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 19/20 (1892)
Heft: 7

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: 31.07.2025

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

Drahtseilbahn wurde am 25. August 1890 ein Anfang gemacht und dieser mit Einbegriff der Betonmauern (unter den Längsbalken) in etwa 3 $^1/_2$ Monaten, ungeachtet des strengen Winters, fertig hergestellt. Im Monat Mai 1891 wurde sämmtliches Oberbaumaterial für die electrische Bahn mit der Drahtseilbahn befördert; der Oberbau dieser letzteren in etwa vier Wochen gelegt. Der Transport war auch auf dieser Strecke nicht leicht, da sämmtliches Material, ohne Locomotive, von Grütsch her auf einer Steigung von 5 % vorwärts geschafft werden musste.

Am meisten aber wurden die Arbeiter durch den seltsam strengen Winter 1890—1891 aufgehalten. Im Anfang Mai v. J. war auf der electrischen Bahn noch etwa 1 *m* Schnee.

Die Mürrenbahn ist nach vieler Mühe und manchen Gefahren vollendet worden. Die Fahrt Lauterbrunnen-Mürren ist, wenn nicht die schönste, eine der schönsten Bergfahrten, die es gibt. Der Anblick der mächtigen Gruppe, Jungfrau, Mönch und Eiger, den man während der ganzen Fahrt geniesst, ist unvergleichlich schön. Die im Gegensatz zur Zahnradbahnlocomotive leise Bewegung beider Transportmittel trägt dazu das ihrige bei.

Die Maschinenfabrik Bern lieferte die eisernen Querschwellen, die Zahnstangen und die eiserne Brücke auf der Drathseilbahn, die Firma Theodor Bell & Cie. in Kriens die grossen und kleinen Seilrollen, die beiden Drahtseilbahnwagen und die eisernen Brücken auf der electrischen Bahn. Sämmtliche electrischen Installationen wurden von der Maschinenfabrik Oerlikon geliefert und ausgeführt.

Die Collaudation der Mürrenbahn fand am 4. August, die Eröffnung am 14. August v. J. statt.

Rapport du Jury

sur

les projets de concours pour l'étude d'un nouvel hôtel des postes à Neuchâtel

à

Monsieur le Chef du Département fédéral de l'Intérieur,
section des travaux publics, *à Berne.*

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le jury que vous avez institué pour juger les projets du concours du nouvel hôtel des postes à Neuchâtel a été convoqué une première fois à Neuchâtel le 28 mars 1892. Il s'est constitué en nommant comme président Monsieur le Conseiller d'Etat Boissonnas et en chargeant M. Füchslin de la rédaction du rapport.

Dans cette séance le jury a discuté le programme du concours, élaboré et présenté par la Direction fédérale des travaux publics et par la Direction générale des postes. Le programme a été adopté à l'unanimité après quelques modifications.

La seconde séance pour l'examen des projets déposés a eu lieu à Berne le 5 et 6 juillet 1892 et dans cette séance le jury a eu l'honneur de vous adresser le résultat sommaire de ses délibérations et il vous présente aujourd'hui son rapport détaillé.

Dix-huit projets ont été remis, tous parvenus dans le délai fixé, et portant les numéros et signes suivants:

No. 1. „In manus".
„ 2. „Longueville".
„ 3. „Silhouette".
„ 4. „Vivent nos vieilles villes suisses".
„ 5. Timbre de 2 centimes.
„ 6. „Fourmie".
„ 7. „La jolie Neuchâtel".
„ 8. Cercle rouge.
„ 9. I (Dans trois cercles).
No. 10. „S. P. Q. H."
„ 11. P (Dans un cercle).
„ 12. „Neacomia".
„ 13. „P. T."
„ 14. Ville de Neuchâtel.
„ 15. „1er juillet".
„ 16. Timbre de 2 centimes.
„ 17. Croix rouge.
„ 18. „Seyon".

Après un premier examen de tous les projets, le jury a décidé de procéder par élimination, en écartant en premier lieu tous ceux entre eux qui lui paraissaient devoir être exclus, soit à cause de dispositions trop défectueuses, soit à cause de faiblesse de composition.

Un examen comparatif des plans démontrait que les dispositions, qui donnaient les distributions les plus satisfaisantes, étaient les suivantes:

Une forme allongée de la salle des guichets, plutôt qu'une forme se rapprochant du carré.

Deux escaliers, le plus possible rapprochés des axes des façades latérales et desservant le premier et le deuxième étage.

Accès des casiers à serrure soit par une petite salle communiquant directement avec le dehors soit par un des vestibules des escaliers.

Bureau des télégraphes sur la rue et non sur la cour.

Après deux premiers tours consacrés aux éliminations successives, le jury se trouva encore en présence de sept projets portant les numéros 2, 4, 5, 6, 10, 14 et 15.

No. 2. „*Longueville*". Projet soigneusement étudié. L'escalier de service du télégraphe a trop d'importance et pourrait être remplacé par un petit escalier circulaire. Les casiers à serrure sont mal placés. Les façades quoique bien étudiées manquent absolument de caractère.

No. 4. „*Vivent nos vieilles villes suisses.*" La forme adoptée pour la salle des guichets est trop profonde. Une seule entrée du dehors paraît insuffisante. Les corridors du 1er étage sont sombres. L'architecture des façades ne manque pas de charme. Il est très louable que l'auteur ait essayé de faire revivre une certaine architecture suisse, mais il est douteux qu'elle fût bien à sa place sur le terrain donné.

No. 5. *Timbre de 2 centimes.* Les plans montrent quelques défauts importants. La salle des guichets est trop profonde. La remise est d'un accès difficile. Les magasins des télégraphes sont mal placés et ne communiquent pas avec la cour. Le corridor du 1er étage est absolument sombre. Les façades et le détail sont bien étudiés.

Nr. 6. „*Fourmie*". Un seul escalier pour desservir le premier étage paraît insuffisant. Les bureaux sont un peu profonds. Le corridor du premier étage est sombre malgré les deux courettes. Les façades ont un aspect monumental et se présentent surtout bien en perspective.

No. 10. „*S. P. Q. H.*" L'un des escaliers ne se trouve pas en communication directe avec la rue. Les casiers à serrure sont mal disposés. Le magasin des télégraphes est trop petit et n'a pas une forme heureuse. Il serait mieux placé dans le bâtiment. Les façades, à part quelques lourdeurs dans les détails, sont d'un bel aspect. La perspective est brillamment présentée.

No. 14. *Ville de Neuchâtel.* Projet bien étudié et habilement rendu. Le magasin des télégraphes occupe une trop belle place et ne communique pas directement avec la cour. Le corridor du premier étage est mal éclairé. La distribution des appartements du 2^{me} étage est diffuse et gagnerait à être simplifiée. Les façades et le détail sont bien et ont de beaux motifs. L'avant-corps de la façade du côté de la place est un peu écrasé.

No. 15. „*1er juillet.*" Les plans présentent une distribution claire et répondent bien aux besoins des services. Le bureau des mandats est trop petit et celui des lettres est trop grand. L'auteur a fait passer la salle des guichets à travers deux étages ce qui, tout en lui donnant de l'importance, permet de bien éclairer et de bien aérer le corridor du premier étage. Le besoin de pans-coupés ne se fait pas sentir, c'est une perte de place inutile. Les façades sont originales. Il est à regretter que l'entrée de la salle des guichets ne soit pas arrangée d'une manière différente. Les baies sont trop hautes et paraissent étranglées entre les colonnes. Le couronnement de la tour est trop grand et trop lourd..

Après délibération du jury les projets portant les numéros 2 et 5 sont éliminés et le jury prend à l'unanimité les décisions suivantes:

1^0 Il ne sera pas donné de premier prix.

2^0 Il sera délivré un deuxième prix de deux mille francs au projet „1er juillet".

3° Il sera délivré un troisième prix de seize cents francs au projet: Ville de Neuchâtel.

4° Ils seront delivrés trois quatrièmes prix „ex aequo“ aux projets „Vivent nos vieilles villes suisses“, „Fourmie“ et „S. P. Q. H.“

Après avoir pris les décisions ci-dessus, le président a procédé à l'ouverture des plis cachetés accompagnant les dits projets. Cette ouverture fait connaître comme étant les auteurs, les architectes suivants:

„*1er juillet*“: Monsieur Alfred Romang à Bâle.
Ville de Neuchâtel: Monsieur Jean Béguin à Neuchâtel.
„*Vivent nos vieilles villes suisses*“: Messieurs Alfred Rychner à Neuchâtel et André Lambert à Stuttgart.
„*Fourmie*“: Monsieur Gustave Clerc à la Chaux-de-fonds.
„*S. P. Q. H.*“: Messieurs Prince, Bouvier et Colomb à Neuchâtel.

Agréez, Monsieur le Conseiller fédéral, l'expression de nos sentiments respectueux,

Berne, le 6 juillet 1892.

Les membres du jury:

sig. *Charles Boissonnas,* Conseiller d'Etat, architecte;
„ *Flükiger,* Directeur des travaux publics de la confédération;
„ *A. Füchslin,* architecte;
„ *E. Höhn,* Directeur général des postes;
„ *A. Tièche,* architecte.

Miscellanea.

Verband deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine. Im Auftrage des Central-Comites des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins erlauben wir uns neuerdings auf die vom 28. bis 31. dieses Monates in Leipzig stattfindende X. Wanderversammlung genannten Verbandes aufmerksam zu machen, deren Programm wir, seinem hauptsächlichsten Inhalte nach, bereits in Nr. 2 u. Z. vom 9. Juli mitgetheilt haben. Die Mitglieder unseres Vereines sind durch das nachfolgende, verbindliche Schreiben zur Theilnahme an der Versammlung eingeladen worden.

„Dem Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Verein in Zürich beehrt sich der unterzeichnete Vorstand sehr ergebenst anzuzeigen, dass der Verband deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine in diesem Jahre seine X. Wanderversammlung während der Tage vom 28.—31. Aug. in Leipzig abhalten wird, woselbst im Jahre 1842 die erste Vereinigung deutscher Baukünstler stattgefunden hat.

An die Versammlung in Leipzig schliesst sich am 1. Sept. eine Excursion nach Dresden an, woselbst das vom Verbande deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine errichtete Denkmal unseres grossen Meisters, Gottfried Semper, enthüllt und der Stadt Dresden übergeben werden soll.

Wenn somit für den „Verband“, welcher nahezu 7000 Mitglieder zählt, die Veranlassung gegeben ist, mit der bevorstehenden Wanderversammlung zugleich die Feier des 50-jährigen Bestehens der Vereinigung deutscher Architekten und Ingenieure festlich zu begehen, so glaubt der unterzeichnete Vorstand nicht unterlassen zu dürfen in dem freudigen und stolzen Gefühle der durch Sprache und Beruf begründeten und durch freundschaftliche Beziehungen befestigten geistigen Zusammengehörigkeit mit den Fachgenossen der Schweiz auch diese zur Theilnahme an den Festtagen in Leipzig hiermit freundlichst und ergebenst einzuladen.

Indem wir eine Anzahl Programme der X. Wanderversammlung beilegen und auf Wunsch noch eine grössere Anzahl derselben zur Verfügung zu stellen bereit sind, bitten wir sehr ergebenst, die hierdurch an die Fachgenossen der Schweiz ergangene Einladung Ihren dortigen sehr geehrten Vereinen zur Kenntniss bringen zu wollen.

Mit der wiederholten Versicherung, dass durch zahlreiche Theilnahme der Schweizerischen Fachgenossen den Festtagen in Leipzig ein erhöhter Glanz verliehen und uns eine besondere und herzliche Freude bereitet werden wird, zeichnet in grösster Hochachtung und Ergebenheit

Leipzig, den 25. Juli 1892.

Für den
Vorstand des Verbands deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine:
Arwed Rossbach,
Königlich Sächsischer Baurath.“

Das Programm für die Enthüllungsfeier des Semper-Denkmals am 1. September zu Dresden ist folgendes: Vormittags 9 Uhr Abfahrt von Leipzig mit Sonderzug, 11 Uhr Ankunft in Dresden, 11½ Uhr Besichtigung der Semper-Ausstellung im neuen Academiegebäude, 12½ Uhr Enthüllung des Denkmals (Festrede von Prof. Lipsius), 2 Uhr Mittagessen im Belvedère, 5 Uhr Fahrt im Dampfschiff nach Loschwitz und Blasewitz, Concert daselbst, 8½ Uhr Rückfahrt im Dampfschiff nach Dresden, Uferbeleuchtung.

Der Preis der Theilnehmerkarte beträgt 16 Mark für diejenigen, die das Werk: Leipzig und seine Bauten (Preis 16 Mk., später 25 Mk.) kaufen, für solche, die das Werk nicht erwerben, 19 Mark. Der Preis der Damenkarten ist auf 12 Mark festgesetzt.

Breitspurgeleise der badischen Staatsbahn. Zu der Notiz in unserer letzten Nummer über die Umwandlung der Breitspur in England ist uns von einem der hervorragendsten Maschineningenieure unseres Landes nachfolgende, interessante Reminiscenz an frühere Zeiten eingesandt worden:

„Aeltere Ingenieure, die an der Karlsruher polytechnischen Schule studirt haben, werden sich wohl noch erinnern, dass die badische Staatsbahn von Heidelberg bis nach Offenburg, oder sogar bis nach Freiburg, die breite Spur von 2,135 *m* und das Langschwellen-System hatte. Das haben seiner Zeit die englischen Ingenieure der badischen technischen Commission, welche nach England reisten, um sich dort Raths zu holen, empfohlen. Baden war ja eines der ersten Länder Deutschlands, welche Eisenbahnen bauten. Anfragen, welche die badische Regierung an diejenigen der deutschen Nachbarländer richtete, ob sie nachfolgen wollen, wenn das Breitspur-System angenommen werde, wurden bejaht, und — man hat die Badenser im Stich gelassen. Bevor man sich zur Umwandlung der Breitspur in die Normalspur entschloss, hat man es mit einer Reihe von Wagen-Constructionen versucht, die für beide Spurweiten, d. h. für den durchgehenden Verkehr dienen sollten. Die nur für den internen Verkehr bestimmten Locomotiven blieben selbstverständlich intact. Redtenbacher, bei welchem ich damals Assistent war, wurde mit der Begutachtung dieser Constructionen betraut und war merkwürdiger Weise leidenschaftlich dafür eingenommen. Manchen Nachmittag habe ich mit Projecten und Constructions-Aenderungen dieser Art zugebracht. Endlich wurde ein solcher Wagen in der Werkstätte der badischen Staatsbahn zu Karlsruhe gebaut. Auch eine badische Maschinenbauanstalt stellte einen Wagen ihrer Construction zur Verfügung; derselbe brach jedoch nach einer Probefahrt von 4 *km* bei Durlach zusammen!

Nach dem Bau der Main-Neckar-Bahn war es mit dem Breitspurwesen in Baden aus. Ende der vierziger Jahre wurde umgebaut, sowohl in der Spurweite, als auch im Schwellensystem. Ohne alle Betriebsstörungen ging der Wechsel vor sich und in 8 bis 10 Tagen, ich weiss nicht mehr genau, mit wie viel tausend Arbeitern, war die ganze Strecke umgebaut.

Dieser englische Rath hat den Badensern viel gekostet. Die Schwaben aber, die sich bei Vignolles, Stephenson u. A. Rath holten, sind klüger gewesen; sie haben ihrem Etzel gefolgt, sonst wären sie am Ende auch in die Tinte gerathen!“

Eidg. Polytechnikum. *Diplom-Ertheilung.* Mit dem Schluss des Schuljahres 1891/92 wurden auf Grund der bestandenen Prüfung folgenden, in alphabetischer Reihenfolge aufgeführten Studirenden der chemisch-technischen- und Fachlehrer- (VI) Abtheilung des eidg. Polytechnikums Diplome ertheilt. Es erhielten das Diplom als:

Technische Chemiker: HH. Fritz Binder, von St. Gallen; Friedrich Bossel, von Bukarest; Rudolf Brentano, von Mannheim; Gottlieb Epprecht, von Affoltern a. Albis, Zürich; Stephan Freund, von Budapest; Joseph Koetschet, von Delémont; Alex. Lwoff, von Sinferopol, Russland; Epaminondas Menunos, von Patras, Griechenland; Karl Raczkowski, von Klonowiec, Russisch Polen; Willem v. Rietschoten, von Rotterdam; Moses Schochor-Tscherni, von Mohilew, Russland; Wilh. Sievers, von St. Gallen; Julius Subak, von Trebitsch, Mähren; Gustav Weiss, von Wien; Alexander Wolkowicz, von Warschau.

Fachlehrer in mathematischer Richtung: Werner Beglinger, von Mollis, Glarus; Samuel May, von Rances, Waadt.

Fachlehrer in naturwissenschaftlicher Richtung: August Grob, von St. Gallen, mit Auszeichnung; Samuel Aubert, von Le Chenit, Waadt.

Preisaufgaben. Für die Lösung der von der Bauschule aufgestellten Preisaufgabe: „Aufnahme des Stadthauses in Lausanne“ erhielt den Nahepreis: Herr Oskar Oulevey von Chezalles (Waadt), Studirender des IV. Curses, und für die Preisaufgabe der VI. Abtheilung B: „Ueber