

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 21/22 (1893)  
**Heft:** 17

## **Sonstiges**

### **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:** 10.02.2026

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

esse bieten; wir beschränken uns deshalb auf einige allgemeine, den Grundgedanken der Komposition berührende Bemerkungen.

Bekanntlich ist als Baustelle ein seit vielen Jahren aufgelaßenes, grosses Friedhofareal vor dem Spalenthor designiert, das nach einem frühern Ratschlag auch das Kollegiengebäude und das botanische Institut mit Garten aufzunehmen hat. — Ohne alle Rücksicht auf diese Verwendungsweise brachte der Architekt mit seinem ersten Entwurf eine vollständig geschlossene Umbauung des ganzen Grundstückes, die zwar eine grösstmögliche Ausnutzung desselben gestattete, von der jedoch, — ganz abgesehen von andern Gründen, — schon angesichts der soeben erwähnten Verwendungsweise gar keine Rede sein konnte. In diesem Entwurf bildete der Bibliotheksbau eine Eckpartie der geschlossenen Gesamtanlage und es hätte die sonderbare Grundform, die er der ihm angewiesenen Lage zufolge erhalten musste, in diesem Zusammenhang allenfalls noch gerechtfertigt werden können. — Der Plan wurde zurückgezogen; aber anstatt nun den Bibliotheksbau frei auszubilden und die übrigen Bauten zugleich mit ins Studium hineinzuziehen, bringt der Verfasser in dem zur Ausführung empfohlenen Entwurf wieder dieselbe Lage und schwierige Grundform, wie sie in dem aufgegebenen ersten Plane mit dem geschlossenen Bausystem projektiert war; nur sucht man

eines harmonisch in sich abgeschlossenen Ganzen erreicht werden kann. Ob das mit dem projektierten Bibliotheksbau der Fall sein wird, bleibe dahingestellt; jedenfalls wird das einfache Aneinanderpfropfen der beiden äusserlich sehr verschiedenartig behandelten Gebäudekörper die Einheitlichkeit der Gesamterscheinung stark beeinträchtigen.

Die Mängel im Grundriss des Eckbaues, die im ersten Projekt von der Specialkommission gerügt wurden, sind zum Teil wieder im neuen Entwurf vorhanden; es ist jedoch nunmehr zwecklos, darauf einzugehen.

Die mit grossem Geschick angewandte Fassaden- u. Innenarchitektur ist unbedingt die starke Seite des Entwurfes; sie bewegt sich in den Formen, wie sie etwa in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts namentlich von Neumann an seinen erzbischöflichen Palästen und Schlössern in Mittel- und Süddeutschland gepflegt wurden. Ueber die Wahl dieses Stiles wollen wir mit dem Autor nicht rechten; ebensowenig über das Mittel, das er anwandte, um über die verschiedenen, freilich meist nur den Fachleuten aufsteigenden Bedenken hinwegzutäuschen: es ist das die treffliche Darstellung des Entwurfes, die im übrigen alles Lob verdient.

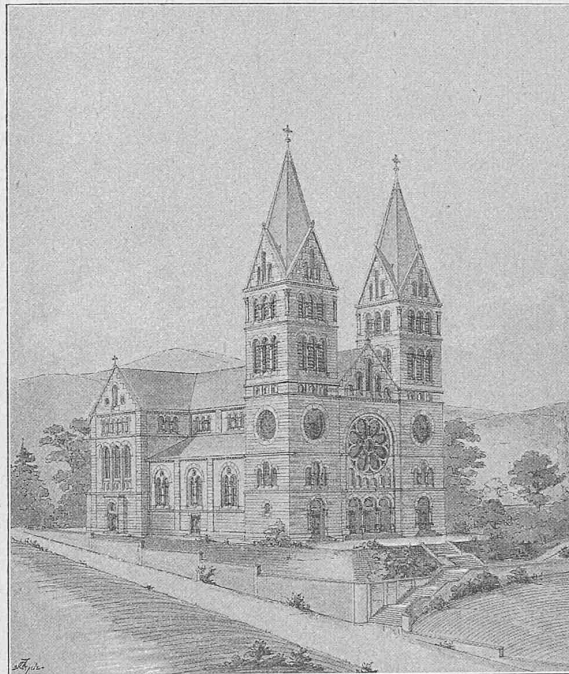
F. W.

### Miscellanea.

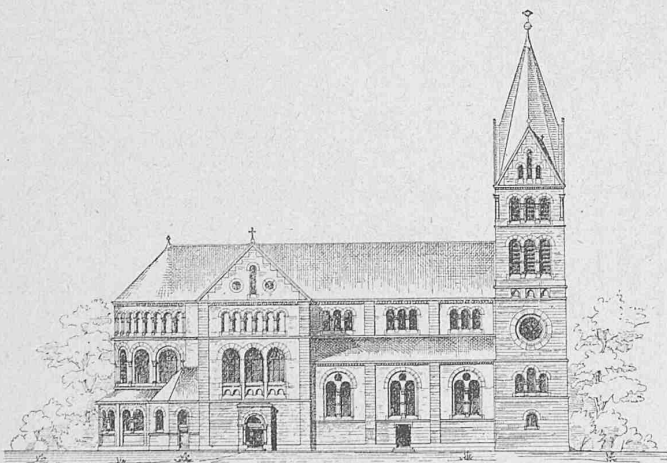
Brücke aus Stampfbeton von Portlandcement bei Munderkingen (Württemberg). Am 5. ds. Mts. hatte

### Wettbewerb für eine Pfarrkirche in Zug.

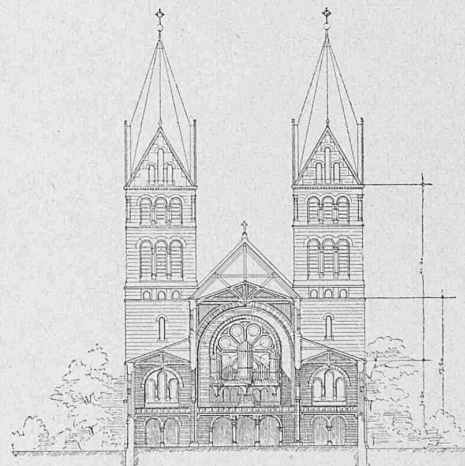
III. Preis. Motto: „Laudate Dominum“. Verf. P. Reber, Arch. in Basel.



Perspektive.



Seitenfassade 1 : 800.



Querschnitt 1 : 800.

jetzt umsonst nach den zum Verständnis der Komposition so notwendigen Anschlussbauten. — Der als abgerissenes Glied eines nun von der Bildfläche verschwundenen Gesamtorganismus erscheinende Bau zerfällt in 2 Hauptteile: Den Verwaltungsbau an der spitzwinkligen Ecke der Schönbein-Bernoulli-Strasse, gleichschenkelig disponiert, und, an einen der Schenkel anschliessend, das langgestreckte Büchermagazin. Die Anlage weicht also schon insofern von allen prämierten Entwürfen ab, als sie auf eine symmetrische Durchbildung völlig verzichtet. Das ist an und für sich kein Fehler, zumal es in der Architektur genug Beispiele gibt, die beweisen, dass bei völliger Symmetrielosigkeit dennoch der Eindruck

ich als Vorstandsmitglied der Baugesellschaft Heilbronn Veranlassung mit unserem Direktor Desseker einer öffentlichen Offertverhandlung über diesen Bau in Munderkingen (Württemb. Oberamt Ehingen) beizuwohnen.

Zu dem dicht am rechten Donauufer, auf sanft ansteigendem Plateau, etwa 10 m über dem Flusse gelegenen Städtchen führt die Strasse über eine auf Holzjochen ruhende alte Brücke, welche viele und kostspielige Reparaturen erforderte, weshalb die etwa 2000 Einwohner zählende Stadtgemeinde nach Genehmigung der staatlichen Unterstützung sich entschloss, eine neue Brücke aus Beton, dicht unterhalb der bestehenden, zu erbauen.

Das zur Ausführung bestimmte Brückenprojekt wurde beim württembergischen Ministerium des Innern nach dem Entwurfe von Regierungs-

direktor v. Leibbrand mit einem eleganten, kühnen Stichbogen von 50 m lichter Spannweite, 5 m Pfeilhöhe und sog. verlorenen Widerlagern, bezw. Erhöhung der Spannung im Fundament, auf 60 m bearbeitet. Die 8 m breite Fahrbahn liegt in 3% Steigung und schneidet die Donau unter 75°. Auf dem linken Ufer ist eine schief gestellte Pfahlfundation im Kiesbette des Flusses, auf dem rechten ein Felsfundament vorgesehen. Der ganze Bau wird aus Stampfbeton von Portlandcement hergestellt. Der grosse Brückenbogen, an welchem sich beidseitig halbkreisförmige Durchlässe anschliessen, erhält entsprechend der statischen Berechnung eine Stärke von 1,0 m bis 1,4 m und im Scheitel sowie in beiden Kämpfern eiserne Scharniere. Die Pläne (statische Berechnung, Voranschlag etc.) wurden in Stuttgart von Reg.-Baumeister Schweiher, Abteil.-Ingenieur bei der Strassenbauinspektion Ulm, ausgearbeitet und demselben auch die Leitung des Brückenbaues übertragen.

Zu demselben sind etwa 500000 kg Portlandcement erforderlich, welche nach Massgabe des Baufortschrittes dem Unternehmer seitens der Bauleitung zur Verfügung gestellt werden. Bei der Offertverhandlung wurden die Cementlieferung der Stuttgarter Cementfabrik Blaubeuren und die eigentlichen Ausführungsarbeiten samt Gründung, Gerüsten etc. im Gesamtbetrage von 43000 Mark (ohne Cementlieferung) dem Bauwerkmeister Buck in Ehingen a./D. als Meistabbietendem mit 9% unter den Voranschlagspreisen übertragen.

vorgekommener Schienenbrüche. An einem einzigen Tage wurden nicht weniger als 81 Schienenbrüche gemeldet. Die Bahn hat den bekannten rheinischen Langschwelen-Oberbau. Die angestellten Untersuchungen haben darauf hingewiesen, dass auf dieser Bahn, die Steigungen bis 16,6‰ hat, an einem sehr kalten Tage ein Bremser die Bremse eines 15 t Wagens festgedreht hatte. Die hierdurch festgestellten Räder schleiften und es bildete sich auf dem Reifen eine fingertiefe Rille. Da die Bremsstange riss, so wurden die Räder wieder gelöst, die beim Rundlauf bei jedem Umgang hammerartig auf die Schienen niederfielen und sie durchbrachen. Diese Erklärung für das Vorkommnis wird auch dadurch bestätigt, dass immer zwei Brüche einander gegenüber lagen. Die Schienen bestanden aus Stahl und waren 130 mm hoch. Der Wagen diente für den Kohlentransport.

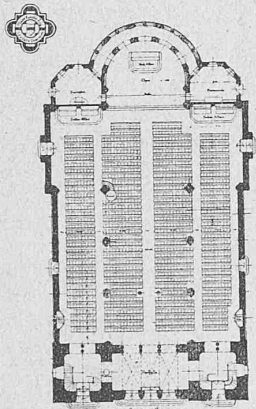
**Die Ausdehnung des Telefon-Netzes in den Vereinigten Staaten** betrug in Tausenden von Kilometern am 1. Januar:

1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893.
835	1330	1844	2196	2493	2769	3242	3900	4479	5306	6104	6736.

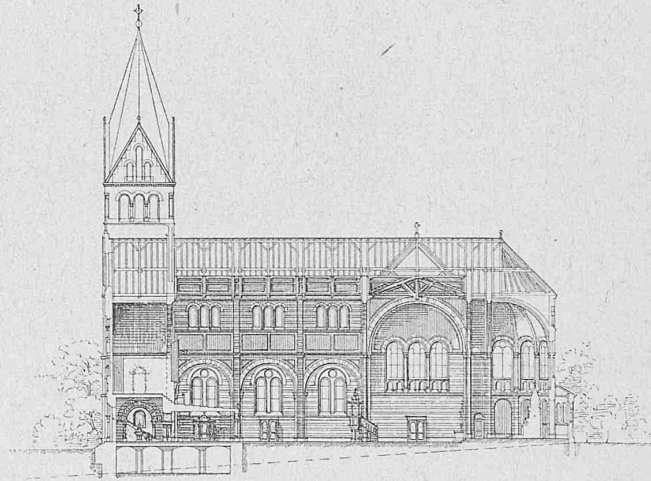
**Das Baugesetz für Ortschaften mit städtischen Verhältnissen im Kt. Zürich** wurde in der Volksabstimmung vom 23. ds. mit 26334 gegen 20473 Stimmen angenommen. Näheres über das Gesetz, welches sofort in Kraft getreten ist und durch welches die Bauordnung für die Städte Zürich und Winterthur vom 30. Juni 1863, sowie alle damit zusammen-

### Wettbewerb für eine Pfarrkirche in Zug.

III. Preis. Motto: „Laudate Dominum“. Verfasser: Paul Reber, Arch. in Basel.



Grundriss 1 : 1000.



Längenschnitt 1 : 800.

Der Vollendungstermin ist auf 15. November 1893, die Dauer der Garantiezeit auf 5 Jahre festgesetzt.

Bei der Betonbereitung will der Unternehmer die sog. Kugelmühle in Anwendung bringen, welche aus einer 1,5 m weiten, 1 m langen Trommel von Eisenblech besteht. In diese Trommel kommen ausser den Betonmaterialien 50 Stück je 10 k schwere Stahlkugeln, worauf die Mischung bei 150 Umdrehungen etwa 10 Minuten lang für jede Portion stattfindet.

Heilbronn, 24. April 1893.

R. Bechtle, Ingenieur.

**Ein Apparat zum Erkennen innerer Fehler im Konstruktionsmaterial**, namentlich in Schienen, Achsen, gewalzten Trägern etc. ist kürzlich im Materialdepot der französischen Nordbahn, zu Ermont, erprobt worden und er hat seine Probe gut bestanden. Es wurde damit eine grosse Zahl von Schienen untersucht, wobei es gelang, nicht nur die vollkommenen Stücke von denen zu unterscheiden, die mit Fehlern behaftet waren, sondern es konnte auch die Stelle genau bezeichnet werden, wo sich innere Schäden vorfinden, die dann beim nachträglichen Bruch der Schienen offen zu Tage traten. Das Prinzip, auf welchem der von Herrn L. de Place erfundene Apparat beruht, besteht in einer sinnreichen Anwendung des Telephons, des Mikrophons und eines Tonmessers. Je nach Klangfarbe und Stärke eines durch das Telefon übertragenen Tones, der durch einen auf den zu untersuchenden Konstruktionsteil anschlagenden Hammer hervorgerufen wird, kann auf das Vorhandensein von Fehlern und Schäden im Material geschlossen werden.

**Eigentümliche Schienenbrüche.** Im Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin machte der Geh. Oberbaurat Stambke Mitteilungen über einen eigenartigen Fall auf der Linie Neuwied-Siersbahn der Westerwaldbahn

hängenden, dem neuen Gesetz widersprechenden Verordnungen und Reglemente aufgehoben sind, findet sich auf Seite 104—106 unserer letzten Nummer.

### Konkurrenzen.

**Stadterweiterungsplan für München.** (Bd. XVIII S. 31, Bd. XIX S. 171). Eingesandt wurden bloss 13 Entwürfe. Es wurde weder ein erster noch ein zweiter Preis zuerkannt, sondern die verfügbare Summe von 15000 Mark gleichmässig an folgende Bewerber verteilt: HH. C. Aengeneyndt in Hannover, A. Frühwirth & W. Brüning in Plauen, Joh. Lehnert in Berlin und Prof. C. Henrici in Aachen. Lobende Erwähnung fanden noch die Entwürfe der HH. Mich. Dosch und Prof. Hauberrisser in München; letzterer Entwurf wurde zum Ankauf empfohlen.

### Nekrologie.

† **Joh. Rud. Stänz.** In Basel starb am 10. dies im Alter von 58 Jahren Joh. Rud. Stänz, Bahningenieur der schweizerischen Centralbahn. Derselbe trat am 8. April 1853 in den Dienst der Verwaltung. Eine wissenschaftliche Ausbildung hatten ihm zu jener Zeit seine Mittel nicht erlaubt, aber er fand in dem damaligen Sektionsingenieur, Hr. Oberst O. Zschokke, einen trefflichen Lehrmeister und machte unter dessen Leitung vorerst auf der Linie Aarau-Olten, später auf der Sektion Solothurn-Biel die Vorarbeiten und den Bau mit. Im Jahr 1858 wurde er nach Basel versetzt und nahm unter Leitung des damaligen Sektionsingenieurs Merian am Bau des Bahnhofs Basel thätigen Anteil und wurde nach Eröffnung des Bahnbetriebs dessen Adjunkt. Als Merian im