

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 23/24 (1894)
Heft: 9

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: 04.04.2026

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

Schweiz in ähnlicher Form mit dem Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Verein angestrebt werden. Eine Neuauflage des Normalprofilbuches und der Vorschriften für die Beanspruchung des Eisens wird nach dem Bericht über die bezüglichen Arbeiten bis zum nächsten Jahre erfolgen. Professor Müller-Breslau berichtet sodann über die Arbeiten des zur Beratung der zulässigen Grenze der Stützweiten und der Querschnitte tragenden Konstruktionen in Frontwänden niedergesetzten Ausschusses. Damit war die Tagesordnung der Abgeordneten-Versammlung erschöpft und nach Verlesung eines Dankschreibens des „American Institute of Architects“ für eine dem genannten Verein übermittelte, englische Uebersetzung der „Bestimmungen über die civilrechtliche Verantwortlichkeit der Architekten und Ingenieure“ wurde die Sitzung geschlossen.

Eigerbahn. Die erste Sektion des in Bd. XIX Nr. 8 u. Z. besprochenen Projektes einer Eisenbahn auf den Eiger — nicht zu verwechseln mit dem in letzter Zeit viel genannten Gujer-Zeller'schen Eiger-Jugfrau-Projekt, das noch nicht konzessioniert ist — wird voraussichtlich im nächsten Jahre zur Ausführung gelangen. Die Hll. Studer & Strub haben ihre Konzession für diese erste Strecke, unabhängig vom übrigen Eigerbahnprojekt, der Wengernalpbahn-Gesellschaft abgetreten, die sowohl den Bau, als den Betrieb dieser Strecke übernehmen wird. Die Bahn zweigt vom ersten Hauptgeleise der 2064 m über Meer gelegenen Station Scheidegg ab und führt ohne Beeinträchtigung dieser und des im Vorjahre neu erbauten Hôtels Bellevue auf der kleinen Scheidegg in geschützter Lage bis an den Rand des Eigergletschers. Wie das bezügliche Projekt voraussah, wird diese Strecke als Zahnradbahn ausgeführt und zwar nach den Normalien der Wengernalpbahn, so dass das Rollmaterial derselben auch auf diese Zweigbahn übergehen kann. Da die Maximalsteigung jedoch nur 18% (gegen 25% der Stammlinie) beträgt, und da auch die Kurven schwächer sind, so wird die Leistungsfähigkeit dieser Abzweigung das Doppelte der Stammlinie betragen. Die baulichen Verhältnisse der neuen Linie sind sehr einfach; mit Ausnahme eines kurzen Tunnels sind keine Kunstbauten erforderlich. Infolge dessen sind die Anlagekosten auf Grund bisher gewonnener Erfahrungen mit hinreichender Genauigkeit zu ermitteln. Ohne Rollmaterial haben die Hll. Studer & Strub dieselben auf 340 000 Fr. oder auf 154 500 Fr. pro km der 2.2 km langen Strecke veranschlagt, wenn die Arbeiten in Regie ausgeführt werden. In einem Gutachten des Herrn Ingenieur Laubi wurden die Gesamt-Anlagekosten einschliesslich 56 500 Fr. für Rollmaterial (eine Lokomotive und zwei Personenwagen) und 12 700 Fr. für Unvorhergesehenes auf 434 000 Fr. berechnet, während die Wengernalpbahn-Gesellschaft dieselben auf 450 000 Fr. ansetzt. Mit Rücksicht auf die günstigen betriebstechnischen Verhältnisse werden die Betriebsausgaben nach Ansicht des Experten Herrn Laubi 14 250 Fr. nicht überschreiten. Dieser steht eine Einnahme von 38 000 Fr. gegenüber. Sie wurde auf Grundlage der letztjährigen Frequenz der Wengernalpbahn ermittelt und stützt sich auf eine Minimalfrequenz von 13 000 Reisenden, wenn voraussichtlich 4000 zweiter und 9000 dritter Klasse zu den konzessionsmässigen Taxen von Fr. 3,80 und 2,40 fahren werden. Der mutmassliche Einnahme-Ueberschuss von 23 750 Fr. (einschliesslich 1200 Fr. für Verschiedenes) würde eine Verzinsung des Anlagekapitals zu 5,3% entsprechen.

Der 14. internationale Kongress für Binnenschifffahrt in Haag (S. 46 d. B.). An den zwischen 23. bis 26. Juli abgehaltenen vier Sektions-sitzungen, in denen eine grosse Anzahl namhafter Ingenieure Deutschlands, Hollands, Frankreichs und Russlands durch Beiträge vertreten waren, wurden folgende Fragen erörtert:

- I. Sektion: 1. Bau der Schifffahrtskanäle, welche einen Schnellbetrieb zulassen. 2. Ausrüstung der Häfen.
- II. Sektion: 3. Mittel zur Verhütung der Eissperren. 4. Ziehen und Fortbewegen der Schiffe auf Kanälen, auf kanalisiertem Flüssen und auf frei fließenden Strömen.
- III. Sektion: 5. Abgaben auf den Schifffahrtswegen.
- IV. Sektion: 6. Beziehungen zwischen der Grundform der Flüsse und der Tiefe der Fahrrinne. 7. Regelung des Niedrigwasserbettes der Flüsse.

Besonders lebhaftes Interesse wurde den Punkten 3, 5 und 7 entgegengebracht. Ein abschliessendes Urteil konnte allerdings in Anbetracht der Eigenartigkeit der dort behandelten Fragen nicht gewonnen werden, immerhin haben die Verhandlungen eine Fülle neuer Gedanken und Gesichtspunkte gezeitigt, deren weitere Ausgestaltung gelegentlich zukünftiger Kongresse für die Entwicklung der Schifffahrt von bedeutendem Nutzen werden kann.

In der Gesamt-Schlusssitzung vom 28. Juli wurden sämtliche dem Kongress seitens der Sektions-Vertreter vorgelegten Anträge, das Gesamtergebnis der gepflogenen Sektions-Beratungen, mit allseitiger Zustimmung

genehmigt. Die Plenarversammlung fasste den Beschluss, die internationalen Kongresse für Binnenschifffahrt und für Seebauten zu verschmelzen, unter der Benennung „Schifffahrtskongress“, und in Zukunft abwechselnd je nach dem Lande und Orte der Tagung desselben Fragen der Flusschifffahrt oder der Seeschifffahrt in den Vordergrund treten zu lassen. Auf eine Einladung des italienischen Vertreters, Professor Betocchi, wurde als Versammlungsort für den nächsten, 1896 stattfindenden „Schifffahrtskongress“ eine noch nicht näher bezeichnete Stadt in Italien bestimmt.

Ehrung des Herrn Professor Jakob Amsler. Die Universität Königsberg i/Pr. hat bei Anlass ihres 350 jährigen Jubiläums unsern berühmten Landsmann, Herrn Prof. Jakob Amsler, durch seine Ernennung zum Doctor honoris causa ausgezeichnet. Dr. Amsler war in den Jahren 1844—1848 bei der Königsberger Hochschule immatrikuliert und zwar als Student der — Theologie, ohne sich, wie man allerdings sagt, mit Begeisterung in die Geheimnisse des alten und neuen Testaments zu vertiefen. Die alma mater Königsbergs war s. Z. ein Sammelplatz der hervorragendsten Mathematiker und Physiker in Deutschland. So kann es nicht Wunder nehmen, dass Herr Dr. Amsler jene Metamorphose erfahren hat, welcher wir, an Stelle gewiss ausgezeichnetener Kanzelreden, die geniale Erfindung des Planimeters verdanken.

Bauverwaltung der Stadt Zürich. Die durch den Uebergang des Herrn Kreisingenieur Brack in die Leitung der N. O. B. frei gewordene Stelle eines Ingenieurs für den III. Kreis wurde durch den bisherigen Assistenten des Herrn Brack, Herrn Ingenieur *Edwin Bosshard* von Turbenthal, besetzt.

Rigibahn. An Stelle unseres schwer erkrankten Kollegen, Ingenieur C. L. Segesser, wurde zum Direktor der Vitznau-Rigibahn ernannt: Herr Regierungsrat *Joseph Fellmann*, früher Ingenieur des Kantons Luzern.

Die schwedische Nordlandbahn Vennäs-Boden ist am 2. August feierlich eröffnet worden. Die wirtschaftlich und strategisch wichtige Bahn ist 277 km lang und aus militärischen Gründen etwa 60 km abseits der Küste gelegt worden.

Konkurrenzen.

Weltausstellung zu Paris 1900. Der auf französische Staatsangehörige beschränkte Wettbewerb für die Gebäude und Anlagen der nächsten Weltausstellung in Paris ist laut einer Publikation im „Journal officiel“ am 13. August eröffnet worden. Günstig für die Architekten ist eine Bestimmung des Programms, welche den Konkurrenten volle Freiheit gewährt, alle im Umkreis der Ausstellung gelegenen Bauten, einschliesslich des Eiffelturmes, entweder zu verändern oder teilweise oder ganz zu beseitigen, falls dieselben nicht zu ihrem Architekturbilde stimmen. Nur für den Trokadero-Palast ist keine andere wesentliche Veränderung als ein Ausbau der Parkseite gestattet.

Ausschreibung von öffentlichen Konkurrenzen für Staatsbauten in Oesterreich. Der Oesterreichische Ingenieur- und Architekten-Verein hat an die bezüglichen Ministerialbehörden auf Grund eines Vereins-Beschlusses eine Petition gerichtet, für „alle öffentlichen Gebäude, welche durch ihre Bestimmung oder ihre Lage eine monumentale oder bedeutungsvolle architektonische Ausbildung erheischen, allgemeine öffentliche Preisausschreibungen zu veranlassen.“

Preis ausschreiben.

Der ehem. Verein für Gesundheitstechnik hat folgende Preisauflage ausgeschrieben: „Durch Versuche soll die Wärmeabgabe der bei Heizungsanlagen gebräuchlichen Heizkörper in ihren verschiedenen Formen und Anwendungsweisen ermittelt werden. Die Versuche sind in Anordnung, Verlauf und Beobachtungen genau zu beschreiben und durch Zeichnungen zu erläutern, so dass hieraus ihre Genauigkeit und ihr Wert beurteilt werden kann. Die ermittelte Wärmeabgabe ist in Wärmeeinheiten anzugeben, welche in der Stunde durch die Flächeneinheit abgegeben werden. Bei Wärmeabgabe in Luft sind die Versuche für möglichst verschiedene Luftgeschwindigkeiten durchzuführen und diese anzugeben.“

Die beste Lösung dieser Aufgabe soll mit wenigstens 5000 Mk. prämiert werden.

Das Preisrichter-Kollegium besteht aus den HH. Ing. Anklamm (Friedrichshagen bei Berlin), Reg.-Rat Prof. Konrad Hartmann (Charlottenburg), Fabrikbesitzer B. Körting (Hannover), Direktor Pfützer (Dresden), Baurat von Stach (Wien), Ingenieur Strebel (Hamburg), Direktor Uge (Kaiserslautern), Prof. Dr. Wolpert (Nürnberg).

Die Bewerbungen sind mit einem Kennwort und einem mit diesem versehenen, verschlossenen Umschlage, der die Adresse des Bewerbers enthält, bis zum 1. April 1896 an den k. Reg.-Rat Prof. Konrad Hartmann in Charlottenburg, Fasanenstr. 18, gegen Empfangsbestätigung einzureichen.