

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 25/26 (1895)  
**Heft:** 3

**Artikel:** Die neue Kirche in Enge-Zürich: Architekt: Prof. Friedrich Bluntschli in Zürich  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-19220>

### **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:** 20.02.2026

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

der Bahnlinie Bergen-Vossvangen. Es stellt sich der Kosten-  
voranschlag für den Gravenhals-Tunnel folgendermassen:

A. Die Westseite	3393 m lang	3937000 Fr.
B. " Ostseite	822 m "	506000 "
Total	4215 m lang	4443000 Fr.
hiez Administration und unvorhergesehene		
Ausgaben		724000 "
Total		5167000 Fr.

Es wurde beim endgültigen Festlegen des Tracés darauf  
Bedacht genommen, dass die bei früheren Alternativen in  
Betracht gezogenen, grossen und kostspieligen *Brücken und*  
*Viadukte* soweit als möglich umgangen werden sollten.

Daraus resultierte allerdings eine grössere Anzahl Tun-  
nels, als bei den früheren Alternativlinien, was man aber  
wiederum für die Betriebssicherheit der Bahn glaubt vor-  
ziehen zu müssen.

**Unterbau.** Die grössten Brücken haben 2 bis 3 Öff-  
nungen von je zwischen 20 und 40 m Spannweite. Als Material  
werden Steine und Eisen verwendet.

Die *Fundierungsarbeiten* werden nirgends grosse Schwier-  
igkeiten bereiten und es finden sich in der Regel fast überall  
gute Bausteine in der Nähe der Linie.

**Oberbau.** Was den Oberbau betrifft, sind Schienen  
von 25 kg Gewicht per lfd. Meter angenommen, gegenüber  
20 kg Schienengewicht der bestehenden norwegischen Schmal-  
spurbahnen (Spurweite 1,067 m).

**Hochbau.** Die Stationsanlagen werden sehr einfach  
und billig gehalten. Es sind im ganzen vorgesehen:

- 1 Station I. Klasse (Näs),
- 5 Stationen II. Klasse (davon eine etwas grössere Anlage  
bei Gulsvik (vide die Karte),
- 12 Stationen III. Klasse,
- 21 sogenannte doppelte Wärterwohnhäuser (zugleich Halte-  
stellen),
- 34 einfache Wärterwohnhäuser,
- 6 Wasserstationen,
- 2 Kohlenlagerhäuser.

Ausserdem sind im Hochgebirge, wo sich auf einer  
Strecke von 60 km keine Stationen vorfinden, von 12 zu 12 km  
Kreuzungsgeleise bzw. Ausweichgeleise von je 350 m  
Länge anzulegen.

Dies wäre in gedrängter Kürze die Beschreibung des  
nun zur Ausführung gelangenden interessanten Baues, von  
dem, je nach dem Fortschritt der Arbeiten, sich vielleicht  
später noch Gelegenheit finden wird, den Lesern dieser Zeit-  
schrift nähere Angaben vorzulegen.

## Die neue Kirche in Enge-Zürich.

Architekt: Prof. *Friedrich Bluntschli* in Zürich.  
(Mit einer Lichtdruck-Tafel.)

### I.

Mit der heutigen Nummer beginnend, veröffentlichen  
wir in der Folge einige Abbildungen und Pläne der neuen  
Kirche in Enge, deren Entwurf wir in Band XVIII Nr. 23  
und 24 unsern Lesern vorgelegt haben. Wir werden diesen  
Darstellungen noch einige Notizen über diesen im Lauf des  
letzten Jahres vollendeten Bau von dem bauleitenden Archi-  
tekten Prof. F. Bluntschli beifügen. Die heutige Beilage  
zeigt die Kirche in ihrer Ansicht von der Seestrasse aus.

## Simplon-Tunnel. Projekt 1893.

Auf die von Herrn Professor von Rziha in Nummer 22  
Bd. XXIV der „Schweizerischen Bauzeitung“ veröffentlichten  
Ausführungen nur kurz die Antwort, dass wir bedauern,  
keinerlei geistiges Eigentum desselben an der von uns vor-  
geschlagenen Baumethode für den Simplontunnel im all-  
gemeinen und speciell an der Idee des Doppelstollens an-  
erkennen zu können.

Wenn Herr von Rziha glaubt, eine Beziehung zwischen  
unserm Bauprogramm und seinem den Herren Gebrüder  
Lapp in Langen im Jahr 1882 eingereichten privaten Gut-  
achten feststellen zu können, so ist er gänzlich im Irrtum.  
Dieses Gutachten ist dem in dieser Sache genannten Herrn  
Ingenieur A. Brandt völlig unbekannt geblieben.

Wie weit die in unserm Bauprogramm niedergelegten  
Gedanken originell sind und wie weit sie eine naturgemässe  
Entwicklung der bisher bekannten Technik darstellen, wollen  
wir dem Urteil der Fachmänner überlassen.

Namens der Bauunternehmung für den Simplontunnel,  
Für den z. Z. abwesenden Herrn A. Brandt:

C. Brandau.

Wintertbur, den 17. Januar 1895.

## Miscellanea.

**Lüftungssystem Saccardo für Tunnelbauten.** In dem in Nr. 21  
Bd. XXIV u. Z. veröffentlichten Bericht der Experten zum Simplontunnel-  
Projekt wird bezüglich der wichtigen Frage der Ventilation auf ein von  
Ingenieur Saccardo in Italien eingeführtes Lüftungssystem hingewiesen, dessen  
Anwendung für den Simplontunnel, bei günstigen Ergebnissen der im 2727 m  
langen Prachia-Tunnel der Linie Bologna-Florenz damit gemachten Ver-  
suche, gegenüber andern Ventilationsmethoden der Vereinfachung des Be-  
triebes wegen zu empfehlen sei. Ein Ausschuss aus Vertretern des kgl.  
Eisenbahninspektorates, des Kriegsministeriums und der Betriebsgesellschaften  
hat nun auf Grund mehrmonatlicher Beobachtungen den grossen Wert des  
Saccardo-Systems festgestellt. Diesem günstigen Urteil hat sich auch der  
als Urheber der grossartigen Anwendung künstlicher Lüftung im Mersey-  
tunnel bekannte Ingenieur Fox, einer der Experten des Simplontunnel-Pro-  
jektes, in vollem Umfange angeschlossen, so dass die Annahme dieses Sys-  
tems, das dem Giffard-Injektor nachgebildet ist, für den Simplon-Tunnel-  
bau in Aussicht steht. Während einiger Versuchstage fuhren dichtbesetzte  
Truppzüge in kurzer Aufeinanderfolge durch den Tunnel; auch hiebei  
konnte ein befriedigendes Ergebnis verzeichnet werden.

**In der Hauptversammlung des Vereins Berliner Künstler** vom  
8. Januar wurde für das Amt des bisherigen Präsidenten, Dir. Anton von  
Werner, der acht Jahre an der Spitze des genannten Vereins gestanden,  
einstimmig Prof. Ernst Körner, Maler, gewählt. Ein scharfes Geplänkel  
in der Tagespresse gegen den einflussreichen Akademiedirektor hatte diese  
interessante Wahl eingeleitet. Anton von Werner, der in der vorerwähnten  
Stellung bemüht war, einen autoritären Einfluss auf die Berliner Schule  
auszuüben, hatte durch sein streng konservatives Regiment, das jede nicht  
von der Akademie geeichte Methode perhorrescierte, aus den Kreisen der  
missvergnügten Berliner Künstler in letzter Zeit sehr laute und lebhaft  
Angriffe erfahren. Dieser Umstand veranlasste ihn, von der langjährigen  
Leitung des Vereins zurückzutreten.

**Die Besetzung der Professur für Physik an der Berliner Hoch-  
schule** ist der bezüglichen Ministerialbehörde bisher noch nicht gelungen.  
Nachdem Professor Kohlrausch durch Uebernahme des Präsidiums der physi-  
kalisch-technischen Reichsanstalt nicht mehr in Frage kommen konnte, hat  
die preussische Regierung laut einer Meldung der „Nieuwe Rotterdam'sche  
Courant“ dem Amsterdamer Naturforscher Professor *van 't Hoff*, die frag-  
liche Professur angeboten, der sich jedoch nicht entschliessen konnte, sein  
Vaterland zu verlassen. Gegenwärtig schweben Unterhandlungen mit dem  
Professor der Physik an der Universität Freiburg i. B., *Hofrat Dr. War-  
burg*, den man hofft für den verwaisten Lehrstuhl Kunds zu gewinnen.

**Berner Brückenbau-Angelegenheit.** (Bd. XXIV S. 101, 109 u. 177).  
In der Volksabstimmung betr. die Wahl zwischen den beiden Entwürfen  
von Probst, Chappuis, Wolf und von Linden-Henzi wurden für das erstere  
Projekt 401, für das letztere 3185 Stimmen abgegeben. Für beide Ent-  
würfe gingen 10, gegen beide 179 Stimmen ein, für ungültig erklärt wur-  
den 242 Stimmen. Von 8067 Stimmberechtigten gingen nur 4017 zur  
Urne. Der Gemeinderat wird nun sofort einen internationalen Wettbewerb  
zur Einreichung von Ausführungsplänen mit verbindlichen Uebernahme-  
offerten auf Grundlage des Projekts von Linden zur Ausschreibung bringen.

**Englische Tramway-Statistik.** Nach einem eben publicierten Bericht  
für das mit dem 30. Juni 1894 abschliessende Geschäftsjahr, giebt es im  
vereinigten Königreich 975 Meilen Strassenbahnen (15 mehr als im Vor-  
jahr). In ihrem Betrieb sind 30528 Pferde, 564 Lokomotiven und 4179  
Wagen, welche insgesamt 616972830 Personen (18683321 mehr als im  
Vorjahr) beförderten. Trotzdem die Bruttoeinnahme (90395875 Fr.) mit



Die neue Kirche in Enge-Zürich.

Architekt: Professor *Friedrich Bluntschli*.