

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 27/28 (1896)
Heft: 23

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: 15.01.2026

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

Unter diesen darf in erster Linie Herr *Gustav Henneberg* genannt werden, der schon seit einer Reihe von Jahren unablässig bemüht ist, seine Gemälde-Galerie durch die Erwerbung neuer Werke zu vermehren. In der Absicht, seine Gemälde in wirkungsvoller Weise auszustellen und deren Besichtigung auch öffentlich zugänglich zu machen, hat Herr Henneberg den einzigen noch frei bleibenden Bauplatz am Alpen-Quai, zwischen dem roten Schloss und dem weissen Haus, angekauft, um daselbst eine Villa mit Gemädegalerie zu errichten, mit deren Bau Herr Architekt *E. Schmid-Kerez* beauftragt wurde.

Für den Architekten war die keineswegs leichte Aufgabe zu erfüllen, einen Bau zu schaffen, der neben den Bedürfnissen eines herrschaftlichen Wohnhauses auch denjenigen einer Gemälde-Galerie gerecht werden und diesen speziellen Charakter des Baues auch in seiner äusseren Gestaltung zum Ausdruck bringen soll.

Diese schon an und für sich schwierige Aufgabe wurde noch weiter erschwert durch die gewaltigen Massen des roten Schlosses und des weissen Hauses links und rechts des Neubaus, mit ihrer bewegten Silhouette, ihren Vor- und Aufbauten, Thürmen, hohen Dächern etc. Da der Bau auf weite Entfernung sichtbar sein wird, so musste er durch grosse Verhältnisse wirken, sollte er nicht durch seine Nachbarschaft erdrückt werden.

Wie der Architekt dieser schwierigen Aufgabe gerecht geworden ist, mögen die Abbildungen auf Seite 163 und 164 zeigen. Die Aufgabe bestand in erster Linie darin, im Hochparterre eine geräumige Wohnung für den Bauherrn zu schaffen und im ersten Stock die reichhaltige Gemädesammlung unterzubringen. Diese letztere sollte überdies so angeordnet werden, dass eventuell später die betreffenden Räume ohne wesentliche bauliche Veränderungen zu einer Wohnung eingerichtet werden könnten.

Der etwa 3700 m² betragende Bauplatz befindet sich, wie schon erwähnt, zwischen dem roten und weissen Schloss, bzw. zwischen der Stocker- und Tödistrasse. Die Villa steht etwa 20 m von der Baulinie am Alpenquai zurück und liegt parallel zu derselben. Stallungen und Remise befinden sich auf der Nordseite des Baugrundes, an der Grenze des nachbarlichen Gutes.

Die unvergleichlich schöne Lage am Alpenquai führte selbstverständlich dazu, dem Gebäude eine möglichst grosse Längenentwicklung zu geben, die Gesellschaftsräume nach vorn und den Eingang auf die hintere Seite zu verlegen. Der Zugang zur Wohnung und Galerie findet daher von der östlich (rechts) liegenden Stockerstrasse nach dem der Nord- (Hinter-) Fassade vorgebauten, geräumigen Treppenhaus statt, in welchem man über eine Anzahl Stufen sowohl in das Hochparterre, als auch bei weiterem Steigen direkt in die Sammlung im ersten Stock gelangt.

Die Wohnung enthält gegen den See hin, in einer Achse gelegen, die Gesellschaftsräume nebst dem Wintergarten. Vor denselben breitet sich eine geräumige vorgelegte Terrasse aus. Im Ostflügel liegen die Privatzimmer des Hausherrn, gegen Norden die Gastzimmer und an das Vestibül lehnt sich eine Garderobe an. Küche und dazu gehörende Räume befinden sich im Untergeschoss des Baues, wozu ein direkter Dienst-Eingang von Aussen führt. Ebenso vermittelt eine durch das ganze Haus gehende Dienst-Treppe die Verbindung der Räume im Untergeschoss mit denjenigen aller anderen Stockwerke.

Die Sammlung im ersten Stock besteht aus einem gegen Norden angelegten grossen Oberlichtsaal von 20 auf 10 m; rings um denselben reihen sich kleinere Säle mit Seitenlicht, die durch bewegbare Zwischenwände beliebig abgeteilt werden können. Ueber diesen Seiten-Kabinetten, die selbstverständlich niedriger sind als der Oberlichtsaal, befindet sich ein Kniestock, in dem die nötigen Dienstzimmer mit Dependenzen untergebracht sind.

Das Aeussere des in den edlen Stilformen der italienischen Renaissance gehaltenen Baues wirkt durch seine glücklich abgewogenen Verhältnisse und durch das Fernhalten aller überflüssigen Zuthaten. Säulen oder Pilaster, Loggien,

figürlicher Schmuck, die ihm den Charakter eines öffentlichen Museums hätten geben können, sind weggelassen worden und der Architekt hat sich darauf beschränkt, zwischen den beiden Risaliten einen skulptierten Fries anzubringen, um damit anzudeuten, dass diese Villa eine öffentliche Kunstsammlung enthält. Wie gross die Verhältnisse des Baues angenommen sind, mag daraus hervorgehen, dass die Höhe der Hauptfassade etwa 18 1/2 und die Länge desselben ohne Wintergarten etwa 35 m beträgt.

Als Material für die Fassaden wurde Savonnières-Stein gewählt; der Sockel wird aus Granit und der Relief-Fries aus weissem Marmor bestehen.

Dank der Gemeinnützigkeit des Bauherrn wird somit Zürich, neben dem geplanten öffentlichen Kunstausstellungsbau (ähnlich wie München mit der Schackschen Galerie) eine sehr sehenswerte und reichhaltige Privatsammlung, die „Hennebergothek“, erhalten.

Miscellanea.

Elektrischer Betrieb auf der New-Yorker Hochbahn. Nach langem Zaudern hat sich die Betriebsverwaltung der Stadtbahn in New-York entschlossen, auf der Thirtyfourth Street Branch Line elektrischen Betrieb einzuführen. Die Ausführung der Anlage ist der «Electric Storage Battery Comp.» übertragen worden. Nach «Electrical Engineer» werden elektrische Lokomotiven in Betrieb gestellt, die den Betriebsstrom von der Kraftstation durch eine dritte Kontaktschiene erhalten, nebenbei aber mit einer Batterie von 248 Zellen ausgerüstet sind, um den für schnelles Anfahren nötigen Ueberschuss an Kraft zur Verfügung zu haben. Die Anlage der dritten Schiene ist leicht ausführbar, da dieselbe nur für gerade Strecken zur Verwendung kommt. Auf Kurven, Kreuzungen, sowie beim Aus- und Einfahren in die Wagenschuppen und Lokomotivhäuser sollen die Batterien allein die Arbeit verrichten. Die Kapazität der insgesamt 10 t wiegenden Akkumulatoren ist hinreichend, um den Betrieb etwa 40 km weit ohne Benutzung der Kontaktschiene durchzuführen. Wenn dieses System angenommen wird, beabsichtigt die Gesellschaft eine grosse Kraftstation mit Wechselstromgeneratoren von hoher Spannung ausserhalb der Stadt anzulegen; der Strom soll den Unterstationen längs der Hochbahn zugeführt und in den niedrig gespannten, der dritten Schiene zuzuführenden Arbeitsstrom transformiert werden.

Die Batterielokomotive besteht aus dem etwas abgeänderten Rädergestell der bisher benutzten Dampflokomotiven, das mit zwei 500 V.-Motoren auf den Treibachsen ausgerüstet wird. Auf dem Gestell ist ein Wagen von der gewöhnlichen Art der Gepäckwagen montiert, worin sich die Batterie von je 400 Ampèrestunden Kapazität befindet. Die Batterie wird stets parallel mit dem Strom der Kontaktschiene geschaltet und die Fahr-Geschwindigkeit der Lokomotive durch die gewöhnliche Parallelserien-Kombination der Motoren geregelt. Durch die Parallelschaltung der Batterie mit der Stromschiene soll der Strom in der letzteren stetig auf einer mittleren Höhe erhalten werden. Hierdurch will man folgende Vorteile erzielen:

Bei dem jetzigen Betrieb der New-Yorker Hochbahn erlangen die Wagen nicht früher ihre Maximalgeschwindigkeit, als bis sie zum Anhalten an der nächsten Station schon wieder gebremst werden müssen. Eine grössere mittlere Fahrgeschwindigkeit kann nur durch eine erhöhte Beschleunigung der Anfahrt erreicht werden, welche bei der Dampflokomotive nicht zu ermöglichen ist. Die mittlere Entfernung der Stationen ist 515 m und die mittlere Fahrzeit für diese Strecke beträgt 85 Sekunden. Je schneller man nun anfahren kann, eine um so geringere Maximalgeschwindigkeit ist erforderlich und um so weniger Arbeit wird per Zugkilometer verbraucht, wie aus nachstehender Tabelle hervorgeht:

Anlaufzeit in Sekunden	Maximale Leistung P. S.	Maximale Anzugskraft kg	Maximale Geschwindigkeit in Stunden-km	Brems- distanz in m	P.S.-Stunden per Zugs-km
15	655	5850	30	58	4,25
32	364	3030	32	66	5,00
49	310	2320	36	84	6,55
58	324	2150	40	103	8,10
65	346	2120	43,5	123	9,65

Die mittlere Geschwindigkeit ohne Berücksichtigung des Anhaltens an den Stationen beträgt hiernach rund 20 Stunden-km. Es ergibt sich also aus obigen Zahlen, dass eine grössere Anzugs-Kraft und eine grössere

Maximalleistung erforderlich sind, wenn die Zugkraft für eine kürzere Zeitdauer in Anspruch genommen wird; die erreichte Maximalgeschwindigkeit ist jedoch geringer, als wenn der Zug für eine beträchtlich längere Zeitdauer mit voller Geschwindigkeit ohne Beschleunigung läuft, bevor seine Geschwindigkeit wieder abgebremst wird. Auch ist die Triebkraft des Zuges wesentlich geringer, weil die Geschwindigkeit rasch erlangt wird, Dies ist dem Umstande zuzuschreiben, dass ein viel kleinerer Teil des Trägheitsmomentes des Zuges durch die Bremse aufgehoben werden muss, wenn der Zug zum Anhalten gebracht werden soll. Hieraus ist ersichtlich, dass zur Herbeiführung eines rationelleren Betriebes ein grösserer Teil der Zugkraft für eine kürzere Zeit aufzuwenden ist. Wenn man nun dabei ausschliesslich auf die durch die Kontaktschiene zugeführte Kraft angewiesen wäre, so würde die Kraftstation zeitweise einer ganz abnormen Belastung unterworfen werden. Die auf der Lokomotive mitgeführte Batterie soll diese Schwierigkeit ausgleichen, indem sie bei schneller Fahrt und während der Ruhepausen geladen wird, um beim Anfahren den Hauptanteil an der Stromlieferung zu übernehmen. Für einen starken Verkehr scheint diese Verteilung der Batterien einen grösseren Vorteil zu bieten als in der Haupt- oder in Unterstationen installierte Batterien; denn stationäre Batterien müssten die Kapazität für die grösstmögliche Zahl der Züge auf der von ihnen zu versorgenden Strecke besitzen. Das Gewicht der Batterie-Lokomotive ist übrigens so berechnet, dass es das Gewicht der jetzt im Betrieb befindlichen Dampflokomotive nicht überschreitet. Die Einführung dieses Systems auf den sämtlichen Linien der New-Yorker Stadtbahn würde eine Ausgabe von 30 Millionen Fr. erfordern.

Erglühen der Dampfkesselbleche. Im Bezirksverein deutscher Ingenieure an der niedern Ruhr wurde die Frage aufgeworfen: Weshalb wird den Kesselwärtern verboten, die Dampfkessel zu speisen, sobald ein Erglühen der Bleche infolge zu niedrigen Wasserstandes eingetreten ist? Zur Klärung dieser Frage wurde eine Kommission gewählt, welche zunächst festgestellt hat, dass in verschiedenen Vorschriften für Kesselwärter das Speisen unbedingt verboten ist, sobald ein Erglühen eines Kesselteils eingetreten ist. Einige Vorschriften verbieten das Speisen unter diesen Umständen nicht, verlangen es aber keineswegs. Die Kommission hat nun einstimmig erkannt, dass, so lange ein Teil eines Kessels erglüht sei, ohne Zweifel eine dringende Gefahr vorliege und dass es deshalb angebracht sei, auf alle Fälle diesen gefahrbringenden Zustand so schnell wie nur eben möglich zu beseitigen, was durch kräftiges Speisen am besten erreicht werde. Zur ferneren Abkürzung dieser Zeit der Gefahr ist es dienlich, die Einwirkung des Feuers auf den Kessel möglichst zu unterbrechen; die in einigen Vorschriften verlangte Entfernung des Feuers ist aber bei vielen Konstruktionen jedenfalls höchst gefährlich, da bei einem Reißen der Platte sich der Kesselinhalt meist nach vorn entleert. Es ist ausserdem zu beachten, dass, wenn man ein in voller Glut sich befindendes Feuer vom Rost zieht, augenblicklich eine starke Wärmeentwicklung stattfindet. Besser erreicht man den beabsichtigten Zweck, indem man das Feuer mit Wasser löscht. Man kann aber vom Heizer verlangen, dass er die Feuerthüren öffnet und den Schieber zieht. Da die vom Schornstein angesaugte Luft den Weg durch die Thüren nehmen wird und nicht durch den Rost, wo ihr das Brennmaterial Widerstand entgegensetzt, so wird die Abkühlung hierdurch schon recht bedeutend. Die Kommission fasste sodann ihr Gutachten dahin zusammen: 1. Bei gesunkenem Wasserstand muss sofort so kräftig wie möglich gespeist werden, gleichgültig, ob der tiefe Wasserstand von mangelhafter Speisung oder durch Undichtigkeit des Kessels hervorgerufen ist, ebenfalls gleichgültig, ob ein Erglühen der Bleche bereits festgestellt wurde oder nicht. Dies gilt für sämtliche Kesselkonstruktionen ohne Ausnahme. 2. Der Aufenthalt vor dem Kessel, während die Bleche schon teilweise erglüht sind, ist sehr gefährlich; es kann deshalb ein Ziehen des Feuers, welche Arbeit einen Aufenthalt vor dem Kessel verlangt, nicht vorgeschrieben werden. Ein Löschen des Feuers mit Wasser ist wohl wirkungsvoller als das Ziehen des Feuers. Ein Öffnen der Feuerthüren und des Schiebers erscheint jedenfalls empfehlenswert.

Eine monumentale Betonbrücke. Fr. v. Emperger, der Präsident der «Melan Arch. Construction Comp.» in New-York berichtet in der Zeitschr. d. oesterr. Ing.- u. Arch.-V. über eine nach den Plänen der genannten Gesellschaft soeben in Topeka (Kansas) in Angriff genommene monumentale Betonbrücke, welche als Ersatz für eine baufällige Eisenbrücke zum Preise von 656 250 Fr. von der Brückenbaufirma *Keepers & Tatcher* in Detroit ausgeführt wird. Die Brücke hat eine Gesamtlänge von 211,3 m und führt die Hauptstrasse von Topeka, die Kansas-Avenue mit ihrer elektrischen Bahn über den Kansas-River. Die Ueberbrückung geschieht durch fünf Korbbögen mit einer gegen die Mitte sanft ansteigenden Strassennivelette und Spannweiten von $2 \times 29,7 \text{ m} + 2 \times 33,5 \text{ m} + 38,1 \text{ m}$ in der Mitte. Die mittlere Spannweite hat etwa $\frac{1}{6}$ Stich und wird in

ihren Dimensionen nur von drei flachen Mauerwerksbögen übertroffen: Londonbridge: 46,3 m Spannweite, $\frac{1}{8}$ Stich, Dora Riparia (Turin) 45,1 m Spannweite, $\frac{1}{8}$ Stich und Pont d'Alma (Paris) 43,0 m Spannweite, $\frac{1}{8}$ Stich; ausserdem bestehen noch fünf solide Bogenbrücken von grösserer Spannweite, jedoch mit einem Stich von $\frac{1}{4}$ und mehr. Alle diese Brücken haben aber je nur eine Oeffnung und es ist demnach das in Rede stehende Bauwerk, mit fünf hintereinander folgenden Oeffnungen thatsächlich unerreicht in Bezug auf seine Dimensionen. Dies konnte erzielt werden durch die Verstärkung des Mauerwerks nach System *Melan* und zwar kommen hiezu Bogengitterträger im Abstände von 0,9 m in Anwendung; dieselben haben im Scheitel eine Höhe von 46 cm, die sich gegen die Widerlager auf 66 cm vergrössert. Die vier Pfeiler die ebenfalls aus Portland-Cement-Beton hergestellt werden, sind relativ schlank gehalten (4,0 m) und ruhen auf Piloten-Fundamenten. Die Breite der Fahrbahn ist mit 8,0 m, die der beiden Fusswege mit je 2,0 m bemessen.

Die Enthüllung des Friedrich Schmidt-Denkmales in Wien hat am 28. Mai unter Beteiligung des Hofes, der Minister und der städtischen Behörden in feierlicher Weise stattgefunden. Professor *Eisenmenger* hielt die Festrede. Von mehreren deutschen Fachvereinen, sowie seitens der kgl. Akademie der Künste zu Berlin waren Abordnungen erschienen. Bekanntlich ist Dombaumeister Freiherr *Friedrich von Schmidt*, von Geburt Württemberger, der Schöpfer des neuen Wiener Rathauses, dem gegenüber an der Landgerichtsstrasse sich der Standort des wohl gelungenen Monuments befindet. Die aus Erz gegossene, 3,30 m hohe Figur des bedeutenden Baukünstlers steht auf zweiteiligem Postament und ist zu beiden Seiten von Ballustraden flankiert. Das sehr wirkungsvolle Denkmal, dessen Gesamthöhe 7,76 m beträgt, stellt Schmidt in einem langen, vorne offenen «Mentschikow» dar, in der linken auf einen gothischen Säulentorso gestützten Hand einen Zirkel haltend, während die Rechte in charakteristischer Bewegung wie zu einer Erklärung halb ausgestreckt ist. In dieser Stellung liebte es Schmidt zu seinen Schülern zu reden. Der obere Teil des in Pisino-Stein ausgeführten Postaments zeigt auf einer Tafel aus schwarzem Porphyrt die in gothischer Schrift gravierte und vergoldete Inschrift «Freiherr Friedrich von Schmidt»; am Unterteil des Sockels liest man die Inschrift. «Dem Meister der Baukunst seine Zeitgenossen». Der Entwurf zu dem Denkmal rührt von dem Architekten Baurat *Julius Deininger* her, die Bronzefigur ist ein Werk des Bildhauers *Edmund v. Hoffmann*.

Der Umfang der Eisenbahnen der Erde war, nach dem «Archiv für Eisenbahnwesen», zu Anfang des Jahres 1895 687 550 km. Davon entfallen auf Amerika 364 975 km, auf Europa 245 300 km, Asien 41 970 km, Australien 22 202 km, Afrika 13 103 km. Von dem amerikanischen Eisenbahnnetz besitzen die Vereinigten Staaten 288 460 km. Seit 1890 macht sich eine andauernde Verlangsamung im Ausbau des Eisenbahnnetzes bemerkbar, was vornehmlich auf die im amerikanischen Eisenbahnwesen herrschende Depression zurückzuführen ist. In Asien ist dagegen durch den Bau der transsibirischen Bahn (Ende 1894: 1618 km) und den Ausbau des kleinasiatischen Eisenbahnnetzes ein Fortschritt festzustellen. In Afrika befindet sich der Eisenbahnbau noch in den ersten Anfängen, nur Egypten, die französischen Kolonien Tunis und die Kapkolonie verfügen über ein einigermaßen ausgebildetes Eisenbahnnetz. Auch Australien macht einen langsameren Fortschritt als in früheren Jahren. Einen langsamen, aber regelmässigen Zuwachs zeigt das Eisenbahnnetz der europäischen Länder. Die grösste Längenausdehnung hat das Netz der deutschen Bahnen mit 45 462 km, es folgen Frankreich: 39 979 km, Russland: 35 560 km, Grossbritannien: 33 461 km, Oesterreich-Ungarn: 30 038 km, Italien: 14 626 km, Spanien: 12 147 km, während die Eisenbahnlangen der übrigen europäischen Länder unter 10 000 km bleiben. Bezüglich der Reihenfolge der europäischen Länder ist zu erwähnen, dass im Jahre 1893 Grossbritannien noch die dritte Stelle einnahm, nunmehr jedoch von Russland überflügelt wurde.

Verbreitung der eisernen Querschwellen auf dem Eisenbahnnetz der Erde. Während bis zum Jahr 1890 7 % der Gesamtgleislänge aller Bahnen der Erde mit metallenen Unterlagen versehen waren, stieg dieses Verhältnis im Jahre 1894 auf 10 %. Lässt man Kanada und die Vereinigten Staaten von Nordamerika, wo nur als kleine Versuche einige Systeme von metallenen Unterlagen verlegt sind, ausser Betracht, so ist das Verhältnis für alle übrigen Länder zusammen von 13,2 % in 1890 auf 17,6 % in 1894 gestiegen. Diese 17,6 % haben eine Gleislänge von 56 105 km.

Das Verhältnis des Gleislänge auf metallenen Unterlagen zur Gesamtgleislänge ist in den verschiedenen Ländern sehr ungleich. Die Ver. Staaten von Nordamerika hatten trotz ihrer ausgedehnten Eisenindustrie in 1894 auf 305 710 km Gleis nur 19,3 km auf metallenen Unterlagen oder 0,006 %. In der Schweiz dagegen, wo keine metallenen Unterlagen erzeugt werden, lagen 1894 41 % der Gleislänge auf metallenen und 59 % auf hölzernen Unterlagen. Die Gotthardbahn mit ihrem schweren und

raschen Verkehr und verhältnismässig engen Kurven hatte 1894 58% auf metallenen Unterlagen. Dieser Prozentsatz nimmt noch jährlich zu, indem bei Auswechselungen und beim Legen des zweiten Geleises auf den Berglinien stets stählerne Querschwellen verwendet werden. Auf den Eisenbahnen in Asien lagen 1894 rund 66% auf metallenen und 34% auf hölzernen Querschwellen.

Internationale technische Einheit im Eisenbahnwesen. Die Regierungen von Dänemark und Luxemburg haben den Beitritt zu den an der Konferenz im Mai 1886 in Bern getroffenen Vereinbarungen in Sachen der technischen Einheit im Eisenbahnwesen erklärt und es hat der schweizerische Bundesrat diesen Beitritt den übrigen beteiligten Staaten zur Kenntnis gebracht. Die für dieses Frühjahr in Aussicht genommene dritte internationale Konferenz*) musste verschoben werden, da es einzelnen Staaten nicht möglich war, die Vorbereitungsarbeiten bis dahin zum Abschluss zu bringen.

Die 79. Jahresversammlung der Schweizer naturforschenden Gesellschaft wird vom 2.—5. August d. J. in Zürich tagen. Aus der reichhaltigen Tagesordnung heben wir hervor den Vortrag von Herrn Prof. Dr. *Bamberger*: «Die chemische Energie», und von Herrn Prof. Dr. *Geiser*: «Bundesrat Schenk». Nach Schluss der Jahresversammlung wird von der schweizer. geologischen Gesellschaft eine Exkursion durch Sihlthal und Wäggitthal nach der Silbern unter Leitung von Herrn Prof. Dr. A. Heim veranstaltet.

Konkurrenzen.

Umbau der Franzensbrücke in Wien. Zur Erlangung von Entwürfen und Preisofferten für die Erbauung einer neuen eisernen Brücke über den Donaukanal in Wien an Stelle der bestehenden Franzens-Kettenbrücke ist von der Stadt Wien anfangs dieses Jahres eine Konkurrenz mit Termin auf den 11. Mai d. J. ausgeschrieben worden. Für diese Brücke war die Wahl zwischen einem Konstruktionssystem mit drei Öffnungen oder einer Öffnung freigelassen; im ersteren Falle sollte der Donaukanal mit einer Spannweite von 53 m bei 4,8 m lichter Höhe überbrückt werden, während für die beidseitigen Quastrassen Seitenöffnungen von min. 8,5 m Lichtweite vorgesehen waren. Die Lichtweite des einteiligen Profils sollte 67 m betragen. Wie die Zeitschr. des österr. Ing.- und Arch.-Vereins berichtet, sind drei Entwürfe mit Angeboten und einer ohne Preisangabe eingegangen; u. z. ein Projekt der *Wilkowitz Bergbau- und Eisenhütten-Gesellschaft*, dessen konstruktiver Teil von Obering. F. Pfeuffer und dessen architektonische Ausgestaltung von Arch. Freiherr F. v. Krauss herrührt; zwei von der *Allgem. österr. Baugesellschaft* im Verein mit der Firma *Milde & Co.* eingebrachte Projekte, welche Ing. Oswald Liss zum Verfasser haben, und ein Projekt der Bauunternehmung E. Gärtner, als dessen Verfasser Ing. Ed. Swoboda unter Mitwirkung von Aug. Walzel und J. Walter genannt wird. Von dem Ergebnis der Begutachtung dieser Projekte durch die aus Prof. J. E. Brik, Prof. J. Melan und Baurat A. v. Wilemans bestehende Jury werden wir z. Z. Kenntnis geben.

Rathaus in Hannover (Bd. XXVI, S. 21, 61). Eingegangen sind 53 Entwürfe. Es wurden folgenden Preise erteilt:

- I. Preis (12000 M.) Entw. «Piano», Verf.: Prof. H. Stier in Hannover.
- II. « (8000 M.) « «Labor», » Arch. Th. Kösser in Leipzig.

*) Siehe Schweiz. Bauzeitung, Bd. XXVI. Nr. 26.

- III. « (5000 M.) « «Das Rathaus ohne Oberlicht». Verf.: Arch. H. Seeling in Berlin.
- III. « (5000 M.) Entw. «Vereint». Verf.: Arch. O. Schmidt in Chemnitz.
- IV. « (3000 M.) « «Herz-Flamme». Verf.: Arch. L. Klingenberg in Oldenburg.
- IV. « (3000 M.) Entw. «Kleeblatt mit Stiel». Verf.: Geh. Brt. Eggert in Berlin.

Mit Bezug auf die im Preisausschreiben in Aussicht gestellten Ankäufe von Entwürfen zum Preise von je 3000 M. ist noch keine offizielle Mitteilung erfolgt. Die Entwürfe bleiben bis zum 18. d. M. im Provinzial-Museum ausgestellt.

Hochschule für die bildenden Künste und Hochschule für Musik in Berlin. Auf deutsche Architekten beschränkter Wettbewerb. Termin: 31. Dezember 1896. Bausumme: 4 200 000 M. Preise: Zweimal je 8000 und je 5000, dreimal je 3000 M. Preisrichter: Geh. Ober-Br. Prof. Adler, Geh. Br. Hinkeldey, der bautechnische vortragende Rat des Ministeriums der geistl. Angelegenheiten, Geh. Br. Emmerich, zwei Finanzräte und ein Regierungsrat desselben Ministeriums, Prof. A. von Werner, Dir. der kgl. akad. Hochschule f. d. bild. Künste, Prof. Dr. Joachim, Dir. der kgl. akad. Hochschule für Musik, Prof. Radecke, Dir. des kgl. akad. Institutes für Kirchenmusik, Bildh. Prof. Schaper, sämtlich in Berlin, Prof. Dr. Durm in Karlsruhe, Arch. M. Haller in Hamburg, Stadtbaudir. Prof. H. Licht in Leipzig, Oberbaudir. v. Siebert in München. Die Unterlagen des Wettbewerbs sind vom Ministerium der geistlichen, Unterrichts- und Medicinal-Angelegenheiten in Berlin kostenfrei zu beziehen.

Zwei evangel. Kirchen für den Vorort Gross-Lichterfelde bei Berlin. (Bd. XXVII S. 47.) Für die Kirche auf der Dorfau sind 32, für jene auf dem Wilhelmsplatz 29 Entwürfe eingegangen.

Nekrologie.

† **Gabriel Auguste Daubrée**, ehem. Direktor der Pariser Bergakademie, ein um die Geologie und Mineralogie verdienter Forscher, ist am 30. Mai zu Paris im Alter von 82 Jahren gestorben. Von seinen zahlreichen Schriften ist das bekannte Werk «Les eaux souterraines» hervorzuheben. Der Verstorbene, welcher bei Beginn seiner Laufbahn als Professor der Naturwissenschaften an der Universität Strassburg wirkte, war Mitglied der Pariser Akademie der Wissenschaften.

Redaktion: A. WALDNER
32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studierender
der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Stellenvermittlung.

On cherche un technicien pour la direction d'une école de mécanique de la Suisse romande. Entrée immédiate. (1039)
Gesucht ein jüngerer Maschineningenieur, mit Praxis, für den maschinellen Teil einer Teigwarenfabrik. (1042)
Gesucht ein Maschineningenieur für Dampfmaschinenbau in eine Mährische Maschinenfabrik. (1044)
Gesucht auf das Bureau eines Civilingenieurs ein Ingenieur für Bureau- und Vermessungsarbeiten. (1046)
Auskunft erteilt Der Sekretär: H. Paur, Ingenieur, Bahnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Stelle	Ort	Gegenstand
8. Juni	Obmannamt Zimmer Nr. 40	Zürich	Herstellung von 1030 lfd. m gepflasterten Schaaen von 0,90 m Breite an der Strasse 1. Klasse Nr. 5 in Meilen.
10. »	B. Graf-Eglin	Binningen (Baselland)	Herstellung von etwa 220 Hausleitungen für die Wasserversorgung in Binningen.
10. »	Johann Meier	Derendingen (Solith.)	Schreiner-, Schlosser-, Gipser-, Spengler- und Dachdeckerarbeiten zum Schulhausbau Derendingen.
10. »	Sektions-Ingenieur der G.-B.	Luzern	Lieferung von 16—18000 m ³ Schotter zur Vollschorterung der Geleise auf der neuen Zweiglinie Luzern-Immensee.
10. »	Dorer & Fuchsli	Hotel de l'Europe	Maurer-, Steinbauer- und Zimmermannsarbeiten zu einem neuen Kirchturm in Würenlingen.
12. »	A. Grenacher,	Baden	Renovation des Schulhausgebäudes in Ittenthal.
12. »	Gemeindeamann	Ittenthal (Bez.	
12. »	Hochbauinspektor	Laufenburg Kt. Aarg.)	
15. »	R. Bosshard-Rellstab	Liestal (Baselland)	Oelfarbenanstrich am Verwaltungsgebäude in Liestal.
18. »	Kantonales Hochbauamt	Erlenbach (Zürich)	Anlage eines Wasserreservoirs, etwa 1050 m ³ fassend; Lieferung einer Turbine von 30 P.S. für die elektr. Beleuchtungsanlage Erlenbach.
22. »	Bureau der Nordostbahn	Zürich, Obmannamt III. Stck., Zimmer Nr. 51 Zürich Glärnischstr 35.	Maurer-, Maler-, Schlosser- und Parkettarbeiten in verschiedenen Staatsgebäuden; sowie Lieferung und Versetzen einer Granitfreitreppe für das Polytechnikum in Zürich. Hochbauarbeiten der Stationen Hüntwangen, Rafz, Lottstetten, Jestetten, Altenburg-Rheinau und Neuhausen, sowie für die Wärterhäuser, im Betrage von etwa 300000 Fr. auf der Nordostbahnlinie Eglisau-Schaffhausen.