

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 27/28 (1896)  
**Heft:** 17

## **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:** 16.01.2026

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

geht. Für die Strassenkorrektur werden nach dem bezüglichen Plan etwa 500 m<sup>2</sup> in Anspruch genommen. Behufs möglicher Verringerung des durch den Ankauf entstehenden, finanziellen Ausfalls wird dem Grossen Stadtrat vorgeschlagen, den übrig bleibenden Teil des erworbenen Areal (1558 m<sup>2</sup>) wieder zu verkaufen für die Erstellung von drei freistehenden, einstöckigen Wohnhäusern bei stark zurückgelegter Baulinie. Weder die Bauhöhe noch die Art der Ueberbauung — heisst es in der Weisung des Stadtrats — werden auf das Polytechnikum wie auf die übrigen anstossenden Grundstücke ungünstig wirken; im Gegenteil darf gesagt werden, dass damit alle Nachteile beseitigt sind, welche sich aus einer Ueberbauung mit geschlossenen Häusern ergeben hätten. Auch in finanzieller Hinsicht sei die vorgeschlagene Lösung empfehlenswert. Unter Zugrundelegung eines Verkaufspreises von 60 Fr. für den m<sup>2</sup> wird der Erlös aus den Bauplätzen mit 93 465 Fr. berechnet; dazu kommen die sich auf 7200 Fr. belaufenden, privaten Beiträge\*), sodass eine Summe von 64 000 Fr. verbleibt, welche durch die Beteiligten zu decken ist. Nach dem Verteilungsplan des Stadtrates entfallen davon auf Stadt, Kanton und Bund je 25% (16 000 Fr.) = 48 000 Fr., und an Mehrwertbeiträgen auf die Blinden- und Taubstummen-Anstalt 8% = 5120 Fr., auf die Künstlergesellschaft 2% = 1280 Fr., auf Stockars Erben 15% = 9600 Fr. Die für die Strassenkorrektur vorgesehenen Kosten fallen ausser Betracht, da dieselben bei der geringen Richtungsänderung der Strasse nicht so bedeutend sind und im gewohnten Voranschlag gedeckt werden können.

**Die feierliche Eröffnung der Franz Josefs-Brücke in Budapest,** die über die Donau führend, den Zollamtsplatz mit dem gegenüber liegenden Ofener Ufer verbindet, hat am 5. d. M. stattgefunden. Der in Bd. XXIV No. 1 u. Z. abgebildete, von Oberingenieur *Joh. Feketeházy* in Budapest herrührende Entwurf dieses bedeutenden Bauwerks ist bekanntlich aus dem im Jahre 1893 ausgeschriebenen, internationalen Wettbewerb für zwei Donaubrücken in Budapest, die Schwurplatz-, und Zollamtsbrücke, hervorgegangen; die Ausführung der Eisenkonstruktion des bei jenem Wettbewerb mit dem zweiten Preise ausgezeichneten Projektes für die Zollamtsbrücke war der Maschinenfabrik der k. ungar. Staatsbahnen in Budapest übertragen worden. Im Jahre 1894 wurde seitens der Unternehmung *Béla Zsigmondi* und *E. Gaertner* mit dem Bau begonnen und am 26. September 1896 die Belastungsprobe durchgeführt. Insgesamt hat der Bau also zwei Jahre gedauert. Sowohl die Brückenköpfe als auch die zwei Strompfeiler wurden pneumatisch fundiert. Hierbei ergab sich am Ofener Brückenköpfe eine ganz eigentümliche Schwierigkeit. Aus dem Grunde der Caissons sprang nämlich 40° C. warmes Quellwasser auf, das vorerst durch Einführung kalten Donauwassers gekühlt werden musste, um darin arbeiten zu können. Trotzdem die Arbeit im Winter stattfand, gelang es nicht, die Temperatur unter 27° C. herabzudrücken. Auch bei der Fundierung der Strompfeiler kam warmes Quellwasser zum Vorschein, jedoch war die Temperatur bereits erträglich. Das Gesamtgewicht der Eisenkonstruktion beträgt 6101 t. Die Herstellung des als Dreifachbrücke nach dem Kragträger-System ausgeführten Bauwerks hat einen Kostenaufwand von 2 260 000 fl. beansprucht, wovon 2,11 Millionen fl. auf den Staat, der Rest — für die Verlegung der Wasserleitungsröhren — auf die Kommune entfallen.

**Verkehrssteigerung bei erhöhten Fahrpreisen.** Auf die rapide Steigerung des Personenverkehrs der Londoner Bahnen seit den letzten drei Jahrzehnten haben wir gelegentlich einer früheren Mitteilung über «*Londons Verkehrsverhältnisse und Verkehrsmittel*» (Bd. XXVII, S. 46) hingewiesen. Eine interessante Ergänzung der bezüglichen Angaben bildet die im Centralblatt der Bauverwaltung erwähnte, ungewöhnliche Thatsache, dass selbst nach wiederholter Erhöhung des Fahrpreises die *City- und Süd-Londonbahn* eine beträchtliche Verkehrssteigerung erfahren hat. Der als Einheits-tarif festgesetzte Fahrpreis betrug anfänglich 1 d (10.4 Cts.). Als man nun angesichts des ausserordentlich starken Verkehrs einsah, dass ein neuer Zuwachs nicht mehr bewältigt werden könnte, wurde der Fahrpreis mehr und mehr erhöht, bis er jetzt eine durchschnittliche Höhe von 19,5 Cts. erreicht hat. Bei dieser Erhöhung hat der Verkehr noch zugenommen. Während vom 1. Januar bis 30. Juni 1891 2 412 343 Fahrgäste befördert wurden, betrug der Verkehr vom 1. Januar bis 30. Juni d. J. 3 192 000 Personen. Die grösste Personenzahl wurde in der zweiten Hälfte 1895 befördert, sie belief sich auf 3 383 154 Fahrgäste. Man nimmt an, dass die geplante Verlängerung der Bahn wieder eine Ermässigung des Fahrpreises zulassen wird. Die Betriebskosten betrugen im verflossenen Halbjahre 60,2% der Bruttoeinnahme oder 51,75%, wenn die Kosten für die Aufzüge abgezogen werden.

\*) Wie s. Z. bereits mitgeteilt, belaufen sich die dem Stadtrate anerbotenen Beiträge Privater nicht auf 7200 Fr., sondern erreichen die Höhe von 11 000 Fr. Die Red.

**Bahngleise aus Ferro-Nickel.** In Frankreich hat man, der «*Industrie électrique*» zufolge, mit der Einführung des Ferro-Nickels, bekanntlich eine Verbindung von Eisen mit Holzkohle, geringen Mengen Mangan, etwa 2% Nickel und ein wenig Titan, für die Geleise der Eisen- und Strassenbahnen begonnen. Dieses Material soll namentlich für elektrischen Betrieb grosse Vorteile bieten; seine Bruchfestigkeit soll 55–56 kg/mm<sup>2</sup> betragen und die Haltbarkeit der Rollfläche die der Stahlschienen um das Zehnfache übertreffen. Ein weiterer Vorteil soll darin liegen, dass die alten Stahlschienen bei der Herstellung der Ferro-Nickel-Schienen verwendbar sind.

**Eidg. Polytechnikum.** Das 25jährige Jubiläum der landwirtschaftlichen Abteilung des eidg. Polytechnikums wird Mitte November durch einen Festkommers der Studentenschaft gefeiert.

## Konkurrenzen.

**Palmengarten in Leipzig.** Zur Gewinnung von Entwürfen für die Anlage eines Palmgartens in Leipzig hat die Gesellschaft «*Leipziger Palmgarten*» einen allgemeinen Wettbewerb ausgeschrieben. Termin: 30. Januar 1897. Preise: 3000, 2000, 1000 M. Preisgericht: Baurat Arwed Rossbach, Stadtbaurat Prof. Licht, Gartendirektor Wittenberg, Gärtnereibesitzer Alb. Wagner in Leipzig, Aug. Siebert, Dir. des Palmgartens in Frankfurt a. M. und zwei Nichtfachmänner. Die Unterlagen des Wettbewerbs sind gegen Vergütung von 6 M., welche den Verfassern nichtprämierter Entwürfe zurückerstattet werden, vom Bureau genannter Gesellschaft in Leipzig, Promenadenstrasse Nr. 1, zu beziehen.

**Rathaus in Dessau** (Bd. XXVII, S. 47, Bd. XXVIII, S. 118). Der erste Preis (5000 M.) kam nicht zur Verteilung. Zwei zweite Preise (je 3000 M.) erhielten die Entwürfe der Arch. *Arthur Wienkoop* in Mannheim und *Erdmann & Spindler* in Berlin, einen dritten Preis (2000 M.) Arch. *Ludwig Engel* in Berlin, einen vierten Preis (1000 M.) Arch. *Karl Voss* in Kiel. Zum Ankauf (je 500 M.) wurden die beiden Entwürfe der Arch. *Jürgen Kröger* in Berlin und *Reinhardt & Süssenguth* in Charlottenburg empfohlen.

## Nekrologie.

† **Emil Rüpell**, Geheimer- und Oberbaurat, ein um die Fortbildung der Eisenbahntechnik in Deutschland hervorragend verdienter Fachmann, ist am 10. d. M. zu Köln a. Rh. im Alter von 69 Jahren verschieden. Der Verstorbene ist bis zu der am 1. April 1895 eingeführten Neuordnung der preussischen Staatsbahnverwaltung, zuletzt als Leiter der III. Abteilung der linksrheinischen Eisenbahndirektion dienstlich thätig gewesen. Seine Bedeutung als Eisenbahntechniker liegt besonders in der schöpferischen Thätigkeit, die er auf dem Gebiete der Weichen- und Signalsicherung, der Ausgestaltung der Stellwerke, des Oberbaus einschliesslich der Weichen-gestaltung entfaltete. Rüpell war einer der ersten, der in Deutschland die Notwendigkeit der Abhängigkeit zwischen Weichen und Signalen erkannte und hierin bahnbrechend vorging; die nach seinem System angeordneten Stellwerkanlagen haben rasch weitere Durchbildung und Verbreitung gefunden. Die Verwendung eiserner Querschwellen hat die von Rüpell eingeführte Schienenbefestigung mit «*rheinischen*» Klemmplatten und Hakenschauben wesentlich gefördert und den auf eine wirksame Stossverstärkung gerichteten Bestrebungen verdankt der von ihm und seinem Mitarbeiter Kohn entworfene «*Blattstoss*» sein Entstehen, dessen Erfolg bisher kaum durch andere Anordnungen übertroffen worden ist. Als Rüppels Werk sind auch im wesentlichen die Neubearbeitung einheitlicher Oberbauanordnungen und die Durchbildung einheitlicher Weichenanordnungen für die preussischen Staatsbahnen zu bezeichnen. Neben seiner beruflichen Wirksamkeit hat er noch an den Arbeiten des technischen Ausschusses des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen regen und vielseitigen Anteil genommen.

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

## Vereinsnachrichten.

**Gesellschaft ehemaliger Studierender**  
der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

### Stellenvermittlung.

*Gesucht* in eine Fabrik für mechanisch und elektrisch betriebene Eisenbahnsicherungen, sowie für Centralweichen, einige tüchtige *Ingenieure* mit Praxis und womöglich mit Sprachkenntnissen. (1061)

*Gesucht* ein *Maschineningenieur* für Zeichnungsunterricht und Technologie an einem kantonalen Technikum. (1062)

*Gesucht* nach Paris ein *Maschineningenieur* für Specialmaschinen, der selbstständig arbeiten kann. (1063)

Auskunft erteilt

Der Sekretär: *H. Paur*, Ingenieur,  
Bahnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich.