Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 41/42 (1903)
Heft: 10

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

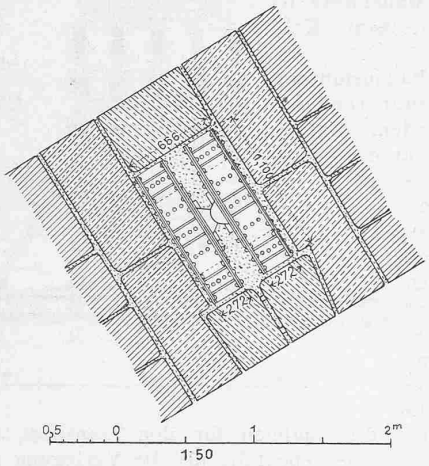
Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 31.07.2025

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

Zum Vergleiche der Abmessungen dieser Brücke mit jenen anderer steinerner Bogenbrücken von grosser Spannweite fügen wir eine Tabelle bei (S. 118), die auf Grund einer im Oktoberheft des Jahres 1886 der „Annales des Ponts et Chaussées" von Prof. Sejourné veröffentlichter Uebersichts-

Die neue steinerne Addabrücke.



Schnitt durch das Kämpfergelenk.

tabelle von uns zusammengestellt worden ist. Die Anzahl der in der ursprünglichen Tabelle erwähnten Brücken von 50 *m* Spannweite und darüber erreichte 1886 die Zahl 9; in unserer Zusammenstellung ist dieselbe doppelt so gross.

Miscellanea.

Die Ofotenbahn. Die feierliche Einweihung der am 15. November 1902 für den Verkehr zuerst eröffneten Ofotenbahn wurde am 14. Juli dieses Jahres vollzogen. Die Feier war eine doppelte und wurde an der Grenzstation zwischen Schweden und Norwegen, «Riksgränsen», und an der Endstation Larwik abgehalten. Den Vereinigungspunkt für die zahlreichen Festteilnehmer aus beiden Unionsländern bildete die Station Riksgränsen, wo durch den König der schwedische Teil der Bahn für eröffnet erklärt wurde. Nach einigen Stunden wurde die Fahrt nach Narwik angetreten. Drei Kilometer vor der Endstation, wo die Ofotenbahn den nördlichsten Punkt, 68° 27', erreicht, wurde das einfache Denkmal, ein Obelisk, der diese bemerkenswerte Stelle bezeichnet, eingeweiht. Dann ging es nach Narwik, der seit dem Bahnbau emporgewachsenen, neuen Stadt. In seiner Rede, mit der König Oskar hier die norwegische Strecke ebenfalls für eröffnet erklärte, bemerkte er, die Bahn schaffe eine Verbindung zwischen dem nördlichen Atlantischen Ozean und der Ostsee, aber sie sei auch die nördlichste aller Eisenbahnen der Welt. Er zollte der Naturschönheit, die sich von jedem Punkt des norwegischen Teils der Bahn biete, und in noch höherem Grade den Leistungen der Leiter des kühnen Unternehmens seine Anerkennung.

Einer eingehenden Darstellung in «Stahl und Eisen» entnehmen wir folgende Hauptangaben über die neue Bahn. Seit dem Jahre 1872 sind wiederholt Pläne ausgearbeitet worden, um die grossen Eisenerzlager in Norrbotten einerseits mit dem Ofotenfjord, anderseits mit dem am Bottnischen Meerbusen gelegenen Hafen Luleå zu verbinden. Erst im Jahre 1884 gelang es aber der zu diesem Zweck gebildeten «Northern of Europe Railway Co. Ltd.» (welche später den Namen «The Swedish and Norwegian Railway Co. Ltd.» erhielt), mit den Arbeiten zu beginnen. Die Gesellschaft geriet, als die Strecke von Luleå nach Gellivara fertiggestellt war, in finanzielle Schwierigkeiten und musste liquidieren. Die von ihr begonnene Bahnanlage Gellivara-Luleå wurde von dem schwedischen Staat 1889 übernommen und in den Jahren 1891 bis 1894 umgebaut, während die Arbeiten auf der norwegischen Seite von dem norwegischen Staate in Angriff genommen wurde; beiden Regierungen gelang es, nach Ueberwindung grosser Schwierigkeiten den Bahnbau in seiner vollen Ausdehnung nach dem Trace, wie es von der «Swedish and Norwegian Railway Co.» geplant gewesen war, zu vollenden. Unter den zahlreichen, bei der wirtschaftlichen Bewertung dieses Unternehmens zu Rate gezogenen Sachverständigen trat besonders Professor *Vogt* in Wort und Schrift für die Anlage der Bahn aufs wärmste ein. Durch Veröffentlichung seiner eingehenden Studien über die Verhältnisse in Lappland, Norrland u. s. w. sowie die wesentlichen europäischen Erzlager und Erzmärkte hat er viel zur Förderung des Planes beigetragen.

Die Ofotenbahn liegt in ihrer ganzen Ausdehnung über dem Polarkreis und ist, wie schon erwähnt, die nördlichste Bahn der Erde. Der schwedische Teil steigt in seinem höchsten Punkte zwischen Gellivara und Kiirunavara auf 557 *m* ü. M., während die Maximalhöhe in Norwegen 520 *m* über dem Meeresspiegel beträgt. In Schweden ist die grösste Steigung 10 ‰ und der kleinste Krümmungshalbmesser etwa 500 *m*, in Norwegen die grösste Steigung 17,3 ‰ und der kleinste Krümmungshalbmesser 300 *m*. Nach den ersten Entwürfen sollte die Bahnlänge von Gellivara nach Kiirunavara 105 *km* und von dort bis Narwik 132 *km* betragen, sie wurde aber bei der Ausführung um 11 *km* verringert.

Das japanische Haus. Vom Laienstandpunkt aus ist dieses interessante Thema bereits in dem Werke von *E. G. Morse*: «Japanese homes and their surroundings» trefflich behandelt worden. Ausserdem hat ein berufener Fachmann, der englische Architekt *Josiah Conder* darüber in den Jahrbüchern des Londoner Instituts britischer Architekten geschrieben, gibt jedoch nur eine kurze zusammenfassende Darstellung, die auf Einzelheiten nicht eingeht. Umsomehr ist es zu begrüssen, dass *F. Baltzer* in der «Zeitschrift für Bauwesen» 1903 (Berlin Wilhelm Ernst & Sohn) eine wertvolle technische Bearbeitung des Gegenstandes bietet, in der auch der konstruktive und statische Teil, der den japanischen Baumeistern immer dunkel geblieben zu sein scheint, in endgültiger Behandlung erschöpft wird. Das Fehlen von Dreiecksverbänden in der Holzkonstruktion und die Last der schweren Dächer auf dünnen Holzstützen stellen das japanische Haus einerseits den gefährlichen Einflüssen von Erdstössen völlig blos, während es anderseits in seiner Eigenschaft als Holzbau der Gefahr verheerender Feuersbrünste derart ausgesetzt ist, dass die Lebensdauer eines solchen Gebäudes auf nicht länger als zwei oder drei Jahrzehnte veranschlagt wird. Namentlich sind die Einzelheiten des Auf- und Ausbaues, die in der vorliegenden Arbeit umfassend behandelt und zeichnerisch gut dargestellt werden, ungemein reizvoll. Was die Tempelarchitektur betrifft, so erscheint diese in Japan als chinesische Einführung, die in ausgebildeter und bis heute festgehaltener Form mit dem Buddhismus ins Land kam. Dagegen ist das japanische Haus als ein nationales Ergebnis zu betrachten, da es von dem chinesischen ebenso grundsätzlich abweicht, wie z. B. die japanischen Sitten von den chinesischen. Auch im japanischen Ornament und der architektonischen Formenlehre lässt sich der Unterschied zwischen Tempelkunst und der Kunst des Lebens aufs genaueste abgrenzen. Die Anlage des japanischen Hauses zeigt noch das innige Zusammenleben mit der Natur d. h. zunächst mit dem Garten, das wir z. B. auch beim englischen Hause beobachten. In beiden Fällen erschliesst sich das Haus nach dem Garten und kehrt der Strasse, gegen die sein Gehege noch dazu dicht abgetrennt ist, den Rücken zu. Ueberall trifft man die intimste Durchbildung aller Einrichtungen und die vielen wohldurchdachten und immer in musterhafter Arbeit durchgeführten Vorrichtungen wie Schiebetüren, Laden, Schränke; auch die Küchen und Badeeinrichtungen sind alle urwüchsig, aber innerhalb der Urwüchsigkeit mit Genialität angelegt.

Auch aus der Einrichtung des japanischen Zimmers, das leider etwas weniger ausführlich behandelt ist, lässt sich für uns ungemein viel Anregung schöpfen, namentlich in den allgemeinen Zielen der Raumbildung und in dem Bestreben, die Ausstattung mit beweglichem Hausrat zu beschränken, um dem Zimmer mehr Einheit und Ruhe zu geben. Aber auch die Absicht, auf eine ruhige ornamentlose Flächenwirkung in der Decken- und Wandbehandlung und auf Zusammenziehung des Schmuckes auf nur einen bevorzugten Teil hinzustreben, ist im japanischen Zimmer verwirklicht, das mit seiner vornehmen Zurückhaltung in allen Teilen der Ausstattung und dem einzigen Ornament des durchbrochenen Frieses auch hiefür das denkbar beste Vorbild liefert.

Der internationale Kongress für Feuerverhütung, der anlässlich der *internationalen Feuer-Ausstellung in London*[1]) in den Tagen vom 8. bis 9. Juli unter der Leitung des durch seine schriftstellerische Tätigkeit über den Theaterbau und Feuerschutz auch im Auslande bekannten Londoner Architekten *Edwin O. Sachs* tagte, war durch das 1897 gegründete «*Britisch Fire Prevention Comittee*» einberufen worden. Die Verhandlungen, die auch technisch manches Interessante boten, fanden in Gesamtsitzungen statt und in sechs besondern Abteilungen, die über: «Konstruktion und Ausstattung von Gebäuden», «Elektrische Sicherheits- und Alarmvorrichtungen», «Aufbewahrung von Oelen und Selbstentzündung», «regelmässige Ueberwachung der Gebäude hinsichtlich der Feuersgefahr», «Ver-

[1]) Bd. XL S. 143; Bd. XLI S. 276.

luste durch Feuer und Feuerversicherung» sowie über «Versuche über Feuersicherheit und einheitliche Bestimmungen hierüber» berieten. Von den gehaltenen Vorträgen seien besonders hervorgehoben: «Moderne Lagerschuppen und Speicher in der freien und Hansastadt Hamburg» von Branddirektor *Westphalen* in Hamburg und «Stadtbauplan und Bauordnung in Bezug auf Feuerschutz», worüber Geh. Baurat *Stübben* aus Köln berichtete. Ausserdem sprachen noch *A. B. Markusowsky* aus Budapest über «Feuerverhütung im Allgemeinen und in den Theatern im besondern», sowie Branddirektor *A. Dittmann* aus Bremen über «die Einwirkung der Feuerwehr auf allgemeine Feuerverhütung». Ueber «die Notwendigkeit einer allgemein anerkannten einheitlichen Methode betreffs der Versuche zur Ermittelung der Feuersicherheit der Materialien und Konstruktionen» sprach schliesslich noch Kommandant *Welsch* der Feuerwehr in Gent und berührte damit ein Thema, dessen Verwirklichung ein sehr wertvolles Ergebnis dieses I. Feuerverhütungskongresses darstellen würde.

Eisenbahn Uerikon-Bauma. Unter dem Vorsitz des Chefs des schweizerischen Handelsdepartements hat in Zürich eine Konferenz von Vertretern des schweizerischen Eisenbahndepartements, der Generaldirektion der Bundesbahnen und der Regierung des Kantons Zürich stattgefunden, die sich grundsätzlich mit dem Vorschlage der Tösstalbahndirektion auf Einführung des elektrischen Betriebes der Linie mittelst Akkumulatoren einverstanden erklärte. Der Verwaltungsrat wurde eingeladen, ein bezügliches Projekt ausarbeiten zu lassen und eine verbindliche Offerte seitens einer Maschinenfabrik einzuholen. Wir verweisen diesbezüglich auf den Artikel von H. Spyri „Der Betrieb von Nebenlinien Schweiz. Normalbahnen mit Akkumulatoren-Lokomotiven" auf Seite 100 und ff. des laufenden Bandes u. Z.

Der Neubau der Gallerie Heinemann in München, der am Maximiliansplatz nach Entwürfen von Professor *E. Seidl* ganz in weissem Sandstein errichtet wurde, enthält im Erdgeschoss und im ersten Stockwerke des fünfgeschossigen Hauses Ausstellungsräume, in den übrigen Wohnungen. Die Fassade erscheint mit reicher Bildhauerarbeit geziert. So ist über den auf zierlichen Säulen von weissrotem Marmor ruhenden Balkonen des dritten Stockwerkes in Relief eine Darstellung der Malerei und Bildhauerei gegeben, während den von gewaltigen Urnen flankierten Giebel eine figürliche Darstellung der Kunst krönt. Ein rotes Ziegeldach in Kuppelform deckt den imposanten Bau.

Bau eines Gewerbehauses in Augsburg. Der nach dem Plane des Architekten Walt. Krauss zu errichtende Gewerbehallen-Neubau, der Läden, Bibliothek, Lesezimmer, Repräsentationsräume und Wohnungen umfassen soll, wird nach Art des Stuttgarter Landesmuseums im Renaissancestil erbaut werden mit zwei Fronten nach der Karolinenstrasse und nach dem Schmiedberg.

Die Erweiterung der elektrischen Anlagen der Stadt Zürch, wie sie in unserer Nummer vom 1. August d. J. beschrieben wurde, ist von den Stimmberechtigten der Stadt am 30. August mit 11,982 gegen 5749 Stimmen genehmigt worden.

Preisausschreiben.

Ueber die Anwendung der elektrischen Energie des Kantons Waadt zur Entwicklung der Industrie im allgemeinen und insbesondere der Hausindustrie eröffnet die «Union vaudoise du commerce et de l'industrie» in Lausanne einen Wettbewerb zur Erlangung hierauf bezüglicher Abhandlungen. Die Eingabefrist dieses auf Schweizer im In- und Auslande beschränkten Wettbewerbes läuft bis zum 1. März 1904. Einem von der «Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie» zu ernennenden Preisgericht sind 4000 Fr. zur Verteilung an die Verfasser der besten Arbeiten, deren Zahl fünf nicht übersteigen darf, zugewiesen. Die Abhandlungen können in französischer oder deutscher Sprache abgefasst sein. Das Programm des Wettbewerbes kann vom Sekretariat der «Union» (Escaliers du Grand-Pont, maison Greck) in Lausanne bezogen werden, das auch zu allfällig wünschbarer näherer Auskunft bereit ist.

Konkurrenzen.

Friedhofanlage für Lahr. Ein Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für eine Friedhofanlage der Stadt Lahr i. B. mit Leichenhalle u. s. w. wird mit Frist bis zum 15. November 1903 unter in Deutschland ansässigen Architekten ausgeschrieben. Für die besten Lösungen sind folgende Preise ausgesetzt: Ein I. Preis von 1000 M., ein II. Preis von 500 M. und ein III. Preis von 300 M. Der Ankauf weiterer Entwürfe zum Preise von je 200 M. bleibt vorbehalten. Im Preisgericht sitzen ausser dem Oberbürgermeister der Stadt und einem Stadtrat als Fachleute die Herren Oberbaurat Professor *Schäfer* in Karlsruhe, Stadtbaumeister *Thoma* in Freiburg i. B. und Stadtbaumeister *Nägele* in Lahr i. B. Die Unterlagen können vom Stadtbauamt in Lahr gegen bestellgeldfreie Einsendung von 2 M. bezogen werden.

Nekrologie.

† **F. Salvisberg.** Ueber den Lebenslauf des am 18. August d. J. verstorbenen a. Kantonsbaumeisters von Bern, Friedrich Salvisberg, entnehmen wir den bernischen Tageszeitungen folgende Angaben. Salvisberg, dessen Familie von Mühleberg im bernischen Amt Laupen stammte, war zu Murten am 15. September 1820 geboren. Kaum der Volksschule entwachsen, wandte er sich der Baukunst zu und zog als wandernder Steinmetzgeselle nach Basel und weiter ins Elsass, mit Ernst und Fleiss sich auf den Architektenberuf vorbereitend. Im Jahre 1842 finden wir ihn im Schwarzwalde mit Vornahme der ihm von der badischen Regierung übertragenen Generaleinschätzungen für die Feuerversicherung beschäftigt. Von 1843 bis 1846 absolvierte er mit bestem Erfolg die Polytechnische Schule in Karlsruhe und setzte von 1847 bis 1849 seine allgemeinen sowie fachwissenschaftlichen Studien an der Universität Heidelberg fort. Die politische Bewegung jener Tage, an der Salvisberg den lebhaftesten persönlichen und tätigen Anteil nahm, war bei ihm von bleibendem Einfluss und hat auf seine Stellungnahme zum öffentlichen Leben seiner Heimat ausschlaggebend fortgewirkt. Im Januar des Jahres 1851 wurde Salvisberg zum Stadtbaumeister von Zofingen gewählt, welchen Posten er bis zum Juni 1859 bekleidete, d. h. bis zu seiner Berufung an das Amt eines Kantonsbaumeisters von Bern. Diese Stellung eröffnete seinem Tätigkeitsdrang ein weites Arbeitsfeld. Zunächst wurde die Umgestaltung und der Neubau von Gefängnissen, die schon lange dringend geworden waren, durchgeführt. Dann kam der Neubau der Kaserne auf dem Beudenfeld an die Reihe, ebenso der des kantonalen Frauenspitals, des botanischen Gartens und einer Reihe von Schulhäusern im Kanton Bern; auch manche andere Arbeiten in der Stadt und dem Kanton sind Zeugen seiner hervorragenden Arbeitskraft.

Mit besonderem Eifer wirkte Salvisberg für die Verbesserung der hygienischen Verhältnisse der bernischen Schulhäuser und der übrigen Staatsgebäude, ebenso sind seine Bemühungen für Erstellung von gesunden Arbeiterwohnungen anerkennend hervorzuheben und besonders jene für die Gründung des Lorrainequartiers in der Stadt Bern. Das entschiedene Auftreten, das er bei Verfolgung dieser Bestrebungen an den Tag legte, mag wohl den Keim gelegt haben zu der politischen Gegnerschaft, die es dahin brachte, dass sich im Jahre 1881 bei den Neuwahlen nicht mehr die erforderliche Mehrheit für ihn ergab und er somit aus dem Amte scheiden musste. Er leitete seither einige Jahre lang ein Baugeschäft in Basel und beteiligte sich an Ausführung von Bauten für den Kanton Bern, so an dem Umbau der Gefängnisse in Pruntrut. In den letzten Jahren seines Lebens hatte sich Salvisberg von jeder beruflichen Tätigkeit zurückgezogen und lebte ganz seiner Familie und einem engern Freundeskreise.

† **Oberbaurat Dr. H. Scheffler,** der auf dem Gebiete der mathematischen und technischen Wissenschaften, sowie der Eisenbahntechnik weit über die Grenzen Deutschlands bekannt ist, starb im Alter von nahezu 83 Jahren am 13. August in Brauschweig. In seiner Stellung als leitender Eisenbahntechniker — er war bis zum 1. April 1885 Direktor der braunschweigischen Eisenbahngesellschaft — war er eifrig bemüht, jedwede Erfolg versprechende Einrichtung zur Sicherung des Betriebes einzuführen. So versah er bereits 1869 den Bahnhof Börssum mit zentraler Weichen- und Signalstellung, ordnete Streckenläutwerke an und liess auf mehreren Strecken das von ihm ersonnene Langschwellen-Oberbausystem mit auswechselbarer pilzförmiger Fahrschiene verlegen. Auch gestattete er 1862 dem bekannten Ingenieur Ržiha beim Bau der Tunnel der Linie Kreiensen-Holzminden, die von diesem erdachte Tunnelbauart mit eisernem Einbau das erste Mal anzuwenden. Als Gelehrter war er auf den Gebieten der Mathematik, Physik und Mechanik ebenso wie auf denen der Philosophie und Nationalökonomie eifrigst tätig, hat zahlreiche Schriften technischen Inhalts veröffentlicht und war während einer Reihe von Jahren Herausgeber des Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Er gehörte zu den Forschern, die mit dem Blick auf das Ganze im Spezialistentum nicht untergehen.