

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **3/4 (1884)**

Heft 19

PDF erstellt am: **19.09.2024**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

### **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen anstellt, als dasjenige bezeichnet, welches, vom deutschen Standpunkte aus betrachtet, von allen zukünftigen Alpenbahnprojecten am ehesten der Ausführung werth sei. In Betreff seiner Haupttrichtung entspreche es vollkommen allen Verkehrs- und wirtschaftspolitischen Bedürfnissen; es bringe das östliche und südliche Deutschland in eine directere Verbindung mit Genua, den ersten und zukunftsollsten Hafen Italiens. Neben Genua seien Mailand und Neapel die Mittelpunkte des wirtschaftlichen Italiens und auch zu ihnen führe die Greinabahn. Aus diesem Grunde könne der projectirte Fernbahn, welche den Verkehr nach Triest leiten würde, auch wenn sie einmal durch eine Predil-Tauernbahn ergänzt werden würden, nur noch eine nebensacheartige Wichtigkeit beigelegt werden. An der Verwirklichung des Greina-Projectes sei in erster Reihe Bayern interessirt, ferner mit ihm Württemberg, Mittel- und Norddeutschland, endlich mit ihren beiden langen toten Zufahrtlinien nach Chur die Vereinigten Schweizer Bahnen und wegen ihrer südlichen Zufahrtlinien die Gotthardbahn-Gesellschaft. (?) An Bayern wäre es, nachdem dasselbe bereits Ende der vierziger Jahre für das damals von Cavour lebhaft betriebene Lukmanier-Project einen beträchtlichen Geldbeitrag in Aussicht gestellt hatte, nunmehr aufs Neue die Initiative zu ergreifen und für die Vorarbeiten, insbesondere für die Installirung der Stollenarbeiten, eine entsprechende Summe à fonds perdu zu bewilligen. Bei der Wichtigkeit des Projectes für das Deutsche Reich überhaupt sollte schlimmsten Falles letzteres selbst eintreten, und zwar so bald als möglich, da es sich um eine Bahn handle, welche gebaut werden werde, weil sie gebaut werden *müsse*, und in ihrem schwierigsten Theile nicht früh genug in Angriff genommen werden könne.

**Central-Verein deutscher Bauunternehmer.** Am 4. vorigen Monats hat sich in Eisenach mit dem Sitz in Meiningen ein Central-Verein deutscher Bauunternehmer gebildet, der sich die Hebung der socialen und wirtschaftlichen Lage des Bauunternehmerstandes zum Ziele gesetzt hat und dasselbe durch Rechtsschutz auf allen Gebieten des Bauwesens, Organisation der Arbeit, Verbesserung des Submissionswesens, Hebung der Credit-Verhältnisse und Herausgabe einer Fachzeitung erreichen will.

**Das Schloss Kristiansborg in Kopenhagen,** welches am 3. October zum grossen Theil durch eine Feuersbrunst zerstört worden ist, soll wieder aufgebaut werden. Bereits ist Oberbaurath Hansen aus Wien, dessen älterer Bruder im Jahre 1828 den Bau vollendet hatte, nach Kopenhagen berufen worden, um Vorschläge für die Wiederherstellungsarbeiten zu machen.

**Die electricische Stadtbahn in Wien** scheint nach den neuesten Berichten nicht zu Stande zu kommen. In der Sitzung vom 30. October beschloss nämlich der Magistrat einstimmig, dem Gemeinderath zu empfehlen, das Project der HH. Siemens & Halske nicht anzunehmen, indem durch die Ausführung einer electricischen Bahn das Zustandekommen einer Stadtbahn mit Dampftrieb vereitelt würde.

**Die Section Waadt des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins** hat, wie wir in dem uns soeben zugekommenen „Bulletin de la Société vaudoise“ lesen, am 5. Juli dieses Jahres beschlossen, den schweizerischen Verein im nächsten Jahre in Lausanne zu empfangen.

**Die electricische Ausstellung in Philadelphia,** welche vom 2. September bis zum 11. October dauerte, hat ein sehr günstiges finanzielles Resultat aufzuweisen, indem die Netto-Einnahmen über  $\frac{1}{4}$  Million Franken betragen.

**Die Einweihung des neuen Universitätsgebäudes in Strassburg** fand am 27. October in feierlicher Weise statt, wobei dem Erbauer desselben: Architect Prof. Warth in Carlsruhe, die Auszeichnung eines Ehrendoctors der Universität verliehen wurde.

**Der neue Centralbahnhof in Mainz** wurde am 15. October dem Betrieb übergeben, wodurch die Verkehrsverhältnisse dieses wichtigen Platzes ganz bedeutend gefördert worden sind.

**Die weltberühmte Burg Runkelstein,** eine malerische Ruine in der Nähe von Botzen in Tyrol, wird zur Zeit auf Kosten des Kaisers von Oesterreich ausgebaut und restaurirt.

**Lichtpausen in positiver Stellung, schwarz auf weissem Grund** werden, laut der Deutschen Bauzeitung, in vorzüglicher Weise hergestellt von A. Werlin, Chaussée-strasse 48, Berlin N.

**Der grosse Saal des alten Rathhauses zu München,** ein interessantes Bauwerk mit gewölbter Bogendecke, wird restaurirt. Kosten: 90 000 Fr.

## Concurrenzen.

**Zur Gewinnung von Entwürfen für drei neue katholische Kirchen in München** schreibt das Central-Kirchenbau-Comité unter dem Vorsitze des Erzbischofs von München und Freising eine Concurrenz für die *deutschen* Architekten aus. Dieselben haben keine vollständig ausgearbeiteten Pläne, sondern nur einfache Skizzen in Contourzeichnungen im Masstabe von 1:200 zu liefern, aus welchen das aus den HH. Oberbaurath v. Leins in Stuttgart, Oberbaurath Siebert, Prof. Rud. Seitz und Stadtbaurath Zenetti in München bestehende Preisgericht für die drei Kirchen neun Entwürfe auswählt, deren Verfasser mit je 700 Mark (875 Fr.) honorirt und zu einer engern Concurrenz, bei welcher vollständig ausgearbeitete Entwürfe vorzulegen sind, eingeladen werden. Für die aus dieser zweiten Concurrenz hervorgehenden drei besten Entwürfe werden drei weitere gleich hohe Schlusspreise von je 2000 Mark (2500 Fr.) zuerkannt. Termin für die Vorconcurrenz: 1. Mai 1885. Programme, Situationspläne nebst einem Stadtplan können beim Secretariate des Vorstandes des Central-Kirchenbau-Comité, Promenadenstrasse 7 in München, bezogen werden.

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

## Vereinsnachrichten.

### Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein. Section St. Gallen.

**Baulinienstreit.** Der im letzten Berichte erwähnte Baulinienstreit wurde durch ein von der gemeinderäthlichen Baucommission ausgearbeitetes Modell, das auch im Vereine zur Ausstellung kam, sehr wirksam abgeklärt und verhalf den vom Vereine vertretenen Anschauungen bezüglich der Situation zum Durchbruch. Hinsichtlich der Verwendung der ganzen Baustelle für Gewerbemuseumszwecke überwogen die finanziellen Bedenken des kaufmännischen Directoriums und ist deshalb der schönst gelegene Theil des Bauplatzes bereits durch einen Bauspeculanten überbaut worden. Wir hoffen, dass unser Gewerbemuseum sich so kräftig entwickeln werde, dass in nicht vielen Jahren das Vorgehen als Missgriff bereut werden muss.

**Kirchenbau St. Leonhard.** Der in einer bezüglichen Concurrenz erst prämiirte Entwurf des Architekten Volmer in Berlin wurde durch Architect Wachter in St. Gallen zum Zwecke der Baukostenreduction einer Umarbeitung unterzogen. Nachdem aber an den Architekten in dieser Richtung so weitgehende Anforderungen gestellt werden wollten, dass dadurch die grossen Vorzüge des Volmer'schen Projectes verloren gegangen wären, trat der Verein als warmer Fürsprecher des Volmer-Wachter'schen Entwurfes in möglichst unveränderter Form auf. Es freut uns, melden zu können, dass die Kirchengemeinde mehr bewilligte, als die Vorsteherchaft verlangte, wodurch der Kirchenbau einfach aber stilgemäss und wahr im Geiste des prämiirten Entwurfes zur Ausführung kommen kann (Kostenvoranschlag 412 000 Franken. Daran sind gezeichnet ungefähr 100 000 Fr. freiwillige Beiträge. Die Tilgung soll in 10 Jahren stattfinden). Vergleiche: Schweiz. Bauztg., Bd. III, S. 99 und folgende.

**Neues Postgebäude.** Der Verein ist beim schweizerischen Postdepartement mit der Bitte eingekommen, es möchte auch für die Pläne zum neuen Postgebäude eine öffentliche Concurrenz ausgeschrieben werden. Wir wissen noch nicht, wie das Gesuch in Bern aufgenommen wurde.

**Städtisches Baureglement.** Einem Gemeindebeschluss entsprechend, soll der Entwurf einer neuen Bauordnung der öffentlichen Besprechung unterzogen werden. Mit Anordnung einer solchen ist unser Verein betraut worden.

**Feststellung von Normal-Formbacksteinen und Submissionswesen.** Beide Tractanden sind an Commissionen gewiesen.

**Excursion nach Bregenz.** Besichtigung der Schiffswerfte mit den in Montage begriffenen Dampfmaschinen und Trajectkähnen, der Trajectlande, des Bahnhofes und des Ladequais. Gewohnte freundliche Aufnahme von Seite der österreichischen Collegen.

**Vorträge.** Ingenieur Moser: über electricische Kraftübertragung. Ingenieur Bersinger: über Unterhaltskosten der St. gallischen Staatsstrassen mit graphischen Tabellen.

**Vorweisungen.** Verschiedene Cemente und Falzziegel.

**Jahresbeitrag pro 1884:** 10 Franken.

**Actuarial.** In Folge Resignation auf Herrn Ingenieur Kilchmann übergegangen. S.