

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **5/6 (1885)**

Heft 4

PDF erstellt am: **24.09.2024**

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.

160 (213); Graz 194 (211). Die eingeklammerten Zahlen beziehen sich auf das Vorjahr. Also überall, mit Ausnahme von Brünn, wo ausserordentliche Anstrengungen gemacht wurden, erheblicher Rückgang!

Sanirung der Stadt Neapel. Die italienische Kammer hat ein Gesetz angenommen laut welchem in der Stadt Neapel ein Canalnetz, neue Strassenöffnungen und ähnliche für die ungesunden Stadttheile erforderliche bauliche Arbeiten zur Ausführung gelangen sollen. Sämmtliche Arbeiten sind innert 12 Jahren durchzuführen. Kosten: 100 Millionen Franken.

Eisenbahnbauten in Oesterreich-Ungarn. Im abgelaufenen Jahre wurden in Oesterreich 1028, in Ungarn 317, zusammen 1345 *km* neuer Eisenbahnlinien eröffnet, während das Vorjahr einen Zuwachs von 1031 *km* ergeben hatte.

Die Porte St. Denis zu Paris ist in einem sehr reparaturbedürftigen Zustand und muss einer durchgreifenden Renovation unterworfen werden, die voraussichtlich mehrere Jahre dauern wird.

Die Statue der Venus von Milo im Louvre zu Paris (vide Bd. IV, Seite 52) steht nun wieder an ihrem früheren Platz. Sie erhält, ähnlich wie Dannecker's Ariadne zu Frankfurt a. M., ein drehbares Fussgestell.

Literatur.

Eisenbahn-Angelegenheiten und Personalien in „lexicischer“ Form von *Eduard Kafka*. Leipzig 1885, Arthur Felix. Dieses über 20 Octavbogen starke Handbuch gibt in lexicographischer, übersichtlich angeordneter Weise Auskunft über eine Reihe von Thatsachen und Daten aus dem Eisenbahnwesen, die, sofern sie zuverlässig sind, dem Fachmann von Nutzen sein können. Leider scheint jedoch die Auskunft nicht überall eine genaue zu sein, was schon aus den mehr als die Hälfte des Buches ausmachenden *Personalien* ersehen werden kann, von welchen wir als Beleg für unsere Behauptung folgende Muster wörtlich getreu wiedergeben wollen: *Brunner*, A., Control-Ingenieur des Betriebsmaterials der schweizerischen Eisenbahnen, absolvirte „die Polytechnik“ zu Zürich und trat dann als Ingenieur in den Dienst des Chemins de fer de Suisse (!) etc. *Bürkli*, Anton (!), Ingenieur, geboren zu Zürich etc. *Lindner*, A., geb. 1835 zu Zürich (!), absolvirte daselbst die Technik etc. etc. *Memminger*, A., geb. 1828 zu Zürich (!), studirte in seiner Vaterstadt die Technik und trat in den Dienst der „Bahn Centrale“ als Ingenieur. *Wetli*, K., zu Riesbach, geb. zu Zürich 1828, vollendete seine Studien in Zürich (!). *Wetli* ist der Erfinder des nach ihm benannten neuen Locomotivsystems für Gebirgsbahnen. Diese Erfindung besteht in dem Principe, starke Steigungen durch Zickzackwindungen (!) zu bewältigen etc. etc. *Zschokke*, Otto F., geb. zu Zürich (!) 1832, studirte daselbst die Technik und trat als Ingenieur in den Dienst der „Schweizerischen Bahnen“. — So geht es weiter in schönster Regelmässigkeit. Es macht den Eindruck, als ob der Verfasser von der Schweiz eigentlich nur *einen* Ort, unser gesegnetes „Limmat-Athen“, kenne, denn fast *alle* „Eisenbahner“ der Schweiz haben *hier* das Lebenslicht erblickt, an der Zürcher „Technik“ hat er sie sodann studiren lassen, um sie, nach deren Absolvirung, sofort in den Dienst der „Chemins de fer de Suisse“ zu schicken, wo sie, wie er anzunehmen scheint, ein wohlversorgtes und auskömmliches Leben nebst der nöthigen Zeit zu literarischer Thätigkeit gefunden haben.

Wir haben absichtlich nur Beispiele ausgewählt, deren Richtigkeit jedem unserer Leser leicht fällt; wenn jedoch das Ausland mit der nämlichen Gründlichkeit behandelt ist, wie die Schweiz, so sollte vor einem solchen Werke, das in der leichtfertigsten Weise zusammengestoppelt ist, förmlich gewarnt werden. Wie lückenhaft diese *Personalien* verfasst sind, geht schon aus der Thatsache hervor, dass von allen jenen Männern, die sich um das schweizerische Eisenbahnwesen verdient gemacht haben, ausser den Obenerwähnten einzig noch genannt sind: Minister Bavier, Professor Deschwanden, (!) Friedrich Dieterlé, Dr. Alfred Escher, Louis Favre, Harlacher, Hellweg und Pressel. Andere Eisenbahn-Techniker, die in der Schweiz thätig waren, scheinen Herrn Kafka nicht bekannt zu sein. Nicht von grosser Bescheidenheit des Verfassers zeugt u. A. auch, dass, während er Männer von der Bedeutung eines Perdonnet mit einigen wenigen Zeilen abfertigt, er seiner eigenen hervorragenden Person volle zwei Seiten widmet.

Die Zeitschrift für Bauwesen, welche seit 1851 im preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegeben und bis anhin je-weilen von demjenigen Regierungs- und Baurath redigirt wurde, dem das technische Bureau der Bauabtheilung des genannten Ministeriums

untersteht, wird vom 1. April d. J. ab an die Redaction des Centralblattes der Bauverwaltung übergehen.

Necrologie.

† **Ludwig Bohnstedt.** Am 3. d. M. starb zu Gotha an einer Gehirnkrankheit Prof. Ludwig Bohnstedt, unstreitig einer der ersten und bedeutendsten Architekten unserer Zeit. Im Jahre 1822, als Sohn deutscher Eltern zu Petersburg geboren, bildete er sich in Berlin, vornehmlich unter der Leitung von Prof. Wilh. Stier, zum Architecten aus und kehrte nach mehrjährigen Studien und einem Aufenthalte in Italien und Frankreich nach Petersburg zurück, wo er, zuerst als Privatarchitect und später als Beamter des Staates, eine Reihe bedeutender Bauwerke zur Ausführung brachte. Im Jahre 1863 siedelte er nach Gotha über, von wo aus er eine grosse bauliche Thätigkeit entfaltete. Zahlreiche Ausführungen im In- und im Auslande legen von derselben Zeugnis ab. Vor allem aber waren es die immer zahlreicher auftretenden Concurrenzen, an welchen er sich betheiligte und es sind während eines langen Zeitraumes nur wenige solcher wichtigeren Anlässe zu zählen, an welchen er sich nicht mit gediegenen, ächt künstlerisch gedachten, in höherem oder minderm Grade von Erfolg begünstigten Arbeiten betheiligte hätte. Die grösste Auszeichnung erwarb er sich jedoch durch seinen grossartigen Entwurf bei der ersten Concurrenz um das deutsche Reichstagshaus im Jahre 1872, wo er mit dem ersten Preise gekrönt wurde. Nicht nur in Fachkreisen, sondern im ganzen deutschen Volke selbst hatte er sich dadurch einen Namen gemacht, wie ihn ein Architect wohl nur selten gewinnen kann. Alle Blätter brachten Artikel über ihn und in einer der verbreitetsten illustrierten Zeitungen Deutschlands erschien sein Porträt mit der Ueberschrift: „des Reiches erster Baumeister“, während die Bürgerschaft Gotha's seinen Sieg mit einem Fackelzug feierte. Bei der im Jahre 1882 stattgefundenen zweiten Concurrenz war ein Einfluss von dem von ihm aufgestellten Grundgedanken bei der Mehrzahl der Entwürfe nicht zu verkennen. Er selbst hatte sich nur widerwillig mit einer Umarbeitung seines älteren Planes an der Preisbewerbung betheiligte und musste es erleben, dass dieselbe für ihn ohne Erfolg blieb. — Was die Richtung des Künstlers anbetrifft, so gelangten in den meisten seiner Entwürfe die Grundsätze der Schinkel'schen Schule zum Ausdruck.

Concurrenzen.

Brunnen und Anlagen in Schaffhausen. Ein uns von unbekannter Seite in verdankenswerther Weise zugesandter Zeitungsausschnitt benachrichtigt uns — leider zu spät — dass im vergangenen Monat zu Schaffhausen in aller Stille eine kleine Concurrenz abgehalten wurde zur Gewinnung von Plänen für eine Fontäne und Anlagen im Herrenacker daselbst. Dieselbe wurde nur von 11 Arbeiten beschickt, von welchen vier prämiirt und zwei mit Ehrenmeldungen bedacht wurden. Preise erhielten: die HH. Arch. Stierlin in Wien (100 Fr.), Arch. Lehmann in Zürich (80 Fr.), Neher & Mertens, Handelsgärtner in Schaffhausen (70 Fr.), Arch. Pfeiffer in Schaffhausen (50 Fr.). — Ehrenmeldungen: HH. Arch. Wüsch (?) in Fluntern und J. Billeter in Zürich.

Schulgebäude in Neuhaldensleben. Der Magistrat von Neuhaldensleben (Kreisstadt im preuss. Regierungsbezirk Magdeburg) schreibt zur Erlangung von Plänen für eine Bürger- und Volks-Knabenschule eine öffentliche Concurrenz aus. Termin 16. März a. c. Preise 500 und 300 Mark. Vierzehntägige Ausstellung. Im Preisgericht sitzen: der Bürgermeister, ein Stadtbaurath, zwei Kreisbauinspectoren und zwei Maurermeister. Programme können beim Magistrat bezogen werden.

Neubaute auf dem Terrain des Inselspitals zu Bern. Heute Vormittag ist das Preisgericht zur Berathung und Festsetzung des Bauprogrammes für die Ueberbauung der Insel-Liegenschaft in Bern zusammengetreten. Als Ersatz für den die Wahl in das Preisgericht ablehnenden Herrn Prof. Bluntschli hat der Bundesrath gestern gewählt: Herrn Stadtbaumeister Geiser in Zürich.

Bebauung der Kaiser Wilhelmstrasse zu Berlin. Zu dieser in unserer Nummer 16, vom 18. October mitgetheilten Concurrenz sind 41 Arbeiten eingeliefert worden. Die Mehrzahl derselben rührt, wie zu erwarten war, von Berliner Architecten her.

Redaction: A. WALDNER

32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.