

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **27/28 (1896)**

Heft 20

PDF erstellt am: **20.09.2024**

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.

Schmalspur den durch die Verhältnisse gegebenen Anforderungen vollkommen genüge. Die so notwendige und allseits gewünschte Ausgestaltung des österreichischen Bahnnetzes sei nur dann möglich, wenn der breitgetretene Weg verlassen und zum Bau ökonomischer Bahnen geschritten werde, unter welchen jedoch vornehmlich in den Alpenländern die Schmalspurbahnen zu verstehen seien.

Ein neuer nordamerikanischer Seekanal. In den Vereinigten Staaten von Nordamerika wird gegenwärtig der Plan eines grossartigen Kanalbaues erörtert, welcher nichts weniger bezweckt, als die grossen nordamerikanischen Seen den Ozeanschiffen zugänglich zu machen. Durch ein Netz künstlicher Wasserstrassen ist zwar schon jetzt der Erie-See mit dem 98,5 m tiefer liegenden Ontario-See, dem 144 m tiefer liegenden Champlain-See, dem Hudson, dem Ohio und dem Tioga, einem Nebenflusse des Susquehanna verbunden, indessen diese Wasserwege gestatten nur einen Binnenschiffsverkehr. Jetzt wird nun der Bau eines Kanals von 91 m Breite und 7,9 m Wassertiefe vom Erie-See zum Ontario und zum Champlain-See, sowie zum Hudson beabsichtigt. Am Hudson soll der Kanal bis zu der Stelle, die Seeschiffen zugänglich ist, hinabführen. Die Baukosten sind auf rund 1 Milliarde Fr., die Bauzeit auf zehn Jahre geschätzt. Wenn auch der Kanal infolge der Witterungsverhältnisse nur etwa vom April bis Dezember fahrbar sein würde, so steht seine grosse wirtschaftliche Bedeutung doch ausser Frage, denn er ermöglicht, das fruchtbare und an Bodenschätzen reiche nordamerikanische Centralgebiet dem direkten Seeverkehr zu erschliessen. Ob sich jedoch, selbst in dem unternehmungslustigen, kapitalgewaltigen Amerika, angesichts des unvollendeten Panamakanals die für die Verwirklichung des Projektes erforderlichen enormen Mittel finden werden, ist eine andere Frage.

Rückkauf der schweizerischen Eisenbahnen. Nach dem Wortlaut der Art. 3 und 19 des Eisenbahnrechnungsgesetzes vom 27. März 1896 hat der Bundesrat bekanntlich von den Bahnunternehmungen, deren nächster Rückkaufstermin in das Jahr 1903 fällt, diejenigen zu bestimmen, welche bis Ende 1896 die konzessionsmässigen Rechnungsausweise für den schon abgelaufenen Teil der zehnjährigen Rechnungsperiode vorzulegen verpflichtet sind. Der Bundesrat hat nun, einem Antrag des Eisenbahndepartements folgend, in seiner Sitzung vom 30. Oktober beschlossen, Art. 19 des Rechnungsgesetzes zur Zeit nur für vier Hauptbahnen: die Jura-Simplonbahn, die Centralbahn, die Nordostbahn und die Vereinigten Schweizerbahnen zur Anwendung zu bringen. Diesem Beschlusse gemäss werden die genannten Bahnen eingeladen, dem Bundesrate die im Rechnungsgesetze vorgesehenen, konzessionsmässigen Rechnungsausweise über die in der zehnjährigen Rechnungsperiode schon abgelaufenen Jahre bis Ende dieses Jahres einzureichen, und zwar die Nordostbahn mit dem gleichzeitigen Hinweis darauf, dass die gesetzmässigen Nachweisungen, in Ermangelung einer Verständigung über die Zusammenfassung der verschiedenen Konzessionen, für jede Konzessionsstrecke, die für sich ein abgeschlossenes Rückkaufobjekt bildet, getrennt zu behandeln sind.

Elektrische Strassenbahnen in Frankfurt a. M. Der Magistrat von Frankfurt a. M. hat der Stadtverordnetenversammlung eine Vorlage zu gehen lassen, in der die Zustimmung der Stadtverordneten zur Kündigung des Vertrages mit der dortigen Pferdebahngesellschaft für den 1. Januar 1898 und zur Ausschreibung eines Wettbewerbes um die Einführung des elektrischen Betriebes nachgesucht wird. Die für das Ausschreiben in Betracht kommenden Linien umfassen eine Betriebslänge von rund 56 km. Als Betriebskraft soll der vom städtischen Elektrizitätswerk erzeugte einphasige Wechselstrom von 3000 V. zur Verwendung kommen, dessen Umwandlung in Gleichstrom von geeigneter hoher Spannung durch Umformerstationen an einer oder mehreren Stellen vorzusehen ist. Es soll jedoch dem Unternehmer anheimgestellt werden, Vorschläge für eine anderweitige Verwendung des Wechselstroms zu machen.

Gaswerk der Stadt Strassburg. Zum Direktor der Gasanstalt von Strassburg ist unser Kollege und Mitarbeiter Herr Ingenieur *Gaston Kern*, Mitglied der G. e. P., bisheriger Direktor des Gaswerkes von Kolmar, ernannt worden. Herr Kern wird seine neue Stelle mit Anfang des nächsten Jahres antreten. Als Nachfolger des Herrn Kern in Kolmar wurde ebenfalls ein Mitglied der G. e. P. gewählt, nämlich Herr Ingenieur *J. Johner*, der unsern Lesern durch seine Beschreibung der Eisenbahn von Landquart nach Davos in Bd. XVI, Nr. 9—11 bekannt ist.

Konkurrenzen.

Kanalisation und Entwässerung der Stadt Pola. Von der Stadtverwaltung in Pola ausgeschriebener, allgemeiner Wettbewerb. Termin: 15. April 1897. Preise: 2500, 1500, 1000 fl. Das Projekt soll enthalten: 1. Die Entwässerung der Stadt und die Entfernung der Abfallstoffe durch

Führung ins Meer, ausserhalb des Hafens; gleichzeitig ist jedoch auch eine eventuell mögliche Verwertung der Abfallstoffe für landwirtschaftliche Zwecke ins Auge zu fassen. 2. Die Entfernung der Abwässer aus den einzelnen Gebäuden und die Anlage der Leitung in denselben; die Kanalisation für die Meteorwässer. Die Projekte sind mit sämtlichen notwendigen Details auszuarbeiten und in einen Situationsplan der Stadt im Masstab von mindestens 1:2500 einzuzeichnen. Die Jury, welche der Magistrat ernannt, soll grösstenteils aus Technikern und Aerzten zusammengesetzt werden. Programme etc. sind vom Stadtbauamt in Pola erhältlich.

Neubau eines Rathauses in Leipzig. Der nunmehr erfolgten Ausschreibung des in Nr. 18 d. Bd. angekündigten Wettbewerbs sind noch folgende Einzelheiten zu entnehmen. Termin: 1. Mai 1897. Preisrichter: Baurat *Hofmann* in Worms, Oberbaurat Prof. *Carl Schäfer* in Karlsruhe, Baurat *Schmieden* in Berlin, *Paul Schuster*, Direktor der städtischen Gewerbeschule in Leipzig, Baurat Prof. *Gabriel Seidl* und Prof. *Fr. Thiersch* in München, Geh. Baurat Prof. *Wallot* in Dresden, sowie der Oberbürgermeister, der Bürgermeister, der erste und zweite Stadtverordnetenvorsteher von Leipzig. Fünf Preise im Betrage von 12000, 8000, 5000, 3000, 2000 Mark kommen zur Verteilung.

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

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studierender

der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Sitzung des Gesamt-Ausschusses

Sonntag, 1. Nov. 1896, vormittags 10 Uhr, Gasthof z. Sternen, Zofingen.

Anwesend die Herren Jegher, Präsident, Rudio, Wüest, Bertschinger, Peter, Schneebeil, Charbonnier, Guyer, Mezger, Antran, Sand, Paur.

Entschuldigt: Gremaud, Jeanrenaud, Kunz.

Der Vorsitzende begrüsst die Anwesenden und namentlich die beiden neugewählten Herren Antran und Sand.

Verhandlungen.

1. *Konstituierung.* Der bisherige Vizepräsident, Hr. Prof. Dr. F. Rudio, wurde wieder bestätigt, ebenso der Sekretär Hr. H. Paur. Zum Quästor wird gewählt Hr. Ingenieur H. Peter, nachdem Hr. Dir. Mezger seinen Rücktritt erklärt hatte.

2. *Protokoll der Generalversammlung Genf.* Dasselbe wurde nach dem in den Nr. 7 und 8 vom 15. und 22. August 1896 der «Schweiz. Bauzeitung» publizierten Wortlaute genehmigt.

3. *Wahl der Kommission für Ferienarbeiten.* Einem Wunsche des engern Ausschusses zufolge wurde die Zahl der Mitglieder dieser Kommission von 5 auf 7 erhöht und als solche gewählt die bisherigen Mitglieder Jegher, Rudio, Haueter und Wyssling, Prof. Zschokke an Stelle des zurücktretenden Mezger, ferner neu Paur und Schneebeil.

4. *Verschiedenes. Motion Ray.* Die Generalversammlung in Genf hatte mit grossem Interesse die begeisterte Ansprache von Architekt Ray aus Budapest angehört, welche in der Frage gipfelte, wie die Techniker im öffentlichen Leben zu mehr Einfluss gelangen können. So sehr diese Frage der Beachtung unserer einzelner Mitglieder zu empfehlen ist, glaubt doch der Ausschuss bei der Verschiedenheit der Verhältnisse, die in den einzelnen Ländern bestehen, sie nicht zum Gegenstande besonderer Erörterungen oder konkreter Anträge machen zu können.

Verbauung des Polytechnikums. Herr Ingenieur Jegher berichtet über den Stand dieser Angelegenheit und dass der Grosse Stadtrat von Zürich beschloss, die Liegenschaft zu erwerben und anstatt zwei grosse Mietskasernen, drei kleinere Villen auf demselben in Aussicht zu nehmen, wodurch allerdings die gewünschte gänzliche Freihaltung nicht erreicht wird. Herr Gotthardbahndirektor Wüest spricht seine Freude aus über den erzielten Erfolg und es wurde auf seinen Antrag hin beschlossen, dem Ausschuss freie Hand zu geben, den von der G. e. P. gezeichneten Beitrag auch unter den veränderten Umständen zu leisten, wenn er es der Sachlage und dem Interesse der G. e. P. entsprechend finde. H. P.

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

On demande un ingénieur dans un atelier de construction de ponts. (1069)

Auskunft erteilt

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