

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **31/32 (1898)**

Heft 5

PDF erstellt am: **23.09.2024**

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.

Quant au cube de construction, la moyenne des 14 projets examinés en détail est de 15788 m³ pour le bâtiment seul. Les auteurs des projets présentant les cubes les plus faibles sont arrivés à ce résultat au détriment des locaux pour le professeur de minéralogie à rez-de-chaussée, dont les surfaces n'étaient pas fixées au programme, et par des dispositions de couloir défectueuses. Il paraît difficile d'arriver à une solution satisfaisante à moins de 16000 ou 16500 m³, pour le bâtiment principal, sans compter les travaux extérieurs, les dépendances, rampes d'accès à l'hôpital, ascenseurs etc. Le jury estime que le coût du mètre cube de construction serait sensiblement le même pour les différents projets primés.

Telles sont, Monsieur le Président et Messieurs, les principales observations que le jury croit devoir faire au sujet de cet intéressant concours. Il lui reste à vous remercier de la confiance que vous avez bien voulu lui témoigner, et à vous présenter l'assurance de sa haute considération.

Lausanne, 28 mai 1898.

Le Secrétaire: pr. Le Président:

signé: C. Melley, arch.

signé: Ruchel.

signé: L. Châtelain. signé: G. Falconnier. signé: Frédéric Seiler, chimiste cantonal.

Entwurfsskizzen für den Bau eines zweiten Stadttheaters in Köln. Ueber diesen in voriger Nummer bereits erwähnten Wettbewerb ist dem Programm noch folgendes zu entnehmen: Als Baustelle steht ein zwischen Habsburgerring, Aachener-, Händel- und Richard Wagner-Strasse gelegenes Areal zur Verfügung, und zwar soll sich die Hauptfront entweder am Habsburgerring oder als Ecklösung zwischen diesem und der Aachener Strasse entwickeln. Auf die Freihaltung eines möglichst grossen Platzes für einen Restaurationsgarten, mit dem das Foyer und die auch für Tagesverkehr einzurichtende Restauration in bequeme Verbindung zu bringen sind, ist Bedacht zu nehmen. Für die Hauptfassade ist Hausteine, für die übrigen Fassaden Hausteine mit Putzflächen vorgeschrieben; die Architektur soll in einfachen, würdigen Formen gehalten sein. Das Preisgericht bilden die HH. Baurat v. d. Hude und Brandt, Oberinspektor der kgl. Theater in Berlin, Prof. Fr. v. Thiersch in München, Geh. Baurat Stübgen, Stadtbaurat Heimann, Geh. Baurat Pflaume und Beigeordneter Thewalt in Köln. Verlangt werden: ein Lageplan, zwei Hauptgrundrisse in 1:200, sowie die Grundrisse sämtlicher Ränge mit Platzeinteilung, ferner zwei Querschnitte des Zuschauerhauses in schematischer Darstellung (ohne Angabe der Konstruktion und Architektur), aus welchen namentlich die Höhenverhältnisse der Ränge, Bühne u. s. w., die Lage der Treppen, des Foyers und der Restauration ersichtlich sind, alles in 1:100. Programme können vom Bürgermeisteramt in Köln bezogen werden.

Die architektonische Ausgestaltung der Haltestelle Döppersberg der Schwebebahn Barmen-Elberfeld-Vohwinkel bildet den Gegenstand eines von der «Kontinentalen Gesellschaft für elektrische Unternehmungen» in Nürnberg ausgeschriebenen, allgemeinen Wettbewerbes. Termin: 1. September 1898. Preise 5000 M. Die Haltestelle soll über dem Wupperfluss erbaut werden, in dessen Bett Unterstützungen nicht eingebaut werden dürfen. Stein- und Holzkonstruktionen sind für die tragenden Konstruktionsteile nicht anwendbar. Die näheren Bedingungen und Unterlagen können zum Preise von 5 M., welche bei Einreichung eines Entwurfes zurückgezahlt werden, von der genannten Firma bezogen werden.

Bau eines Hôtels in Warschau. Von der Hôtelbaugesellschaft in Warschau ausgeschriebener, allgemeiner Wettbewerb. Termin: 1. November 1898. Preise 2000 und 1000 Rubel. Die Mitglieder des Preisgerichts sollen demnächst namhaft gemacht werden. Die Unterlagen des Wettbewerbes versendet das Bankgeschäft A. Rawicz & Cie. in Warschau.

Miscellanea.

Bau einer Gedächtniskapelle in der Strasse Jean Goujon in Paris. An der Stätte des Pariser Bazarbrandes in der Strasse Jean Goujon ist am 4. Mai d. J. der Grundstein zu einer Gedächtniskapelle gelegt worden, welche dort nach den Plänen des Architekten Albert Gilbert errichtet werden soll. Die für einen Preis von 400 000 Fr. erworbene Baustelle erstreckt sich über die ganze Tiefe des Grundstückes von 40 m bei einer Breite von 20 m. In der äusseren Erscheinung den Stil Ludwig XVI. zeigend, umfasst der Bau eine Kapelle und einen anschliessenden Kreuzgang. Ueber der von Kreuzarmen und einer halbkreisförmigen Altarnische umgebenen Kapelle erhebt sich eine Steinkuppel. Zwei an die Kreuzarme stossende Durchgangsräume werden auf Wandtafeln die Namen der beim Brande Umgekommenen aufweisen. Zu beiden Seiten des Kreuzganges sind

fünf und rückwärts vier kleine Kapellen mit Darstellungen der Stationen des Kreuzweges vorgesehen. Unterhalb des Kreuzganges liegen Verwaltungs- und Klosterräume der die Wache und Andacht in der Kapelle haltenden Nonnen. Vier ein gewölbtes Giebfeld tragende Säulen umrahmen das mächtige Portal, zu welchem eine zweiarmlige Freitreppe hinaufführt. Ueber dem Portal wird zwischen zwei Figuren eine Gedenktafel angebracht, von einem Kreuze überragt.

Tunnel durch den Gletscher Tête-Rousse. Man wird sich noch der furchtbaren Katastrophe erinnern, die in der Nacht des 12. Juli 1892 das Bad St. Gervais im Chamoniixthal heimsuchte. Infolge eines Ausbruchs des Gletschers Tête-Rousse am Montblanc wurden das Bad und die Dörfer Bionnay und Fayet durch eine Wasserflut fast völlig zerstört, wobei über 200 Menschen ums Leben kamen. Im Innern jenes Gletschers hatte sich eine kreisförmige Spalte gebildet, deren Bruch das Unglück verursachte. Seitdem haben die Bewohner von St. Gervais unablässig Schritte gethan, um die Wiederkehr einer ähnlichen Katastrophe zu verhindern. Die französische Forstverwaltung wurde daher beauftragt, sich mit dem Projekte eines Tunnels zu beschäftigen, der bestimmt sein sollte, den Abfluss des sich in einem Brunnenloch im Innern des Gletschers sammelnden Wassers zu erleichtern. Die Ausführung dieses Tunnels in 3400 m Höhe ist jetzt gesichert. Er wird vom Grunde des Brunnenlochs ausgehen, den Gletscher Tête-Rousse durchbrechen und auf den Bionnassay-Gletscher münden. Zu einem Teil wird der Tunnel durch Eis gebohrt; er soll bis Ende des Jahres 1899 fertig sein.

Erweiterung der technischen Hochschule in Dresden. Nachdem die gesetzgebenden Körperschaften des Königreichs Sachsen zum Neubau eines Laboratoriums für Maschinenbau (Kraftmaschinen) und eines elektrotechnischen Institutes am Dresdener Polytechnikum rd. zwei Millionen Franken bewilligt haben, steht eine bedeutende Erweiterung der zur mechanischen Abteilung gehörenden Anstalten bevor. Für die erforderlichen Neubauten hat die Stadtgemeinde Dresden ein Grundstück im Werte von 400 000 Fr. geschenkt; ferner hat dieselbe von dem der Eröffnung des erstgenannten Institutes folgenden Sommersemester an jährlich 12 500 Fr. zu Stipendien für Studierende der technischen Hochschule ausgesetzt, und zwar auf so lange, als letztere in allen ihren Teilen im Dresdener Stadtgebiete verbleibt.

Internationale Elektrizitäts-Ausstellung in Como. Im nächsten Jahre wird gerade ein Jahrhundert seit Alessandro Voltas bedeutsamer Erfindung des Säulen- und Becherelementes verflossen sein. Como, die Vaterstadt des grossen Physikers beabsichtigt, das Jubiläum dieses Ereignisses durch Veranstaltung einer internationalen Elektrizitäts-Ausstellung würdig zu begehen. Die Stadt hat 10 000 Lire als Prämien für neue Erfindungen zur Verfügung gestellt. An die Ausstellung soll sich ein Kongress von Elektrotechnikern und Gelehrten anschliessen. Auf das Programm der internationalen Elektrizitäts-Ausstellung kommen wir demnächst zurück.

Elektrischer Betrieb auf italienischen Eisenbahnen. Die zwei grossen italienischen Eisenbahn-Gesellschaften, die Meridionali und die Mittelmeerbahn, sind, wie die Zeitschrift für Elektrotechnik mitteilt, übereingekommen, auf verschiedenen Linien elektrischen Betrieb einzuführen. Die Meridionali hat zwei Projekte aufgestellt und zwar für die Linie Lecco-Colico mit Abzweigungen nach Sondrio und Colico-Chiavenna, und die Mittelmeerbahn ebenfalls zwei Projekte, und zwar Rom-Frascati und Mailand-Monza. Auch im Lokalverkehre um Bologna ist elektrischer Betrieb beabsichtigt.

Nekrologie.

† **Frederico Bezzola.** Ueber den am 20. Juli d. J. hingeschiedenen Werkstättenchef der Gotthardbahn in Bellinzona, Ingenieur F. Bezzola, macht uns ein Freund und Kollege des Verstorbenen noch folgende biographischen Angaben:

Frederico Bezzola, aus den alten Geschlechtern Bezzola und Remonda stammend, wurde am 12. Mai 1845 in Comolugno, im hinteren Onsernone-Thal geboren. Nach Absolvierung der Primarschule in Comolugno, des Untergymnasiums in Locarno und des Obergymnasiums (Liceo) in Lugano ging Bezzola im Herbst 1863 zur weiteren Ausbildung ans eidg. Polytechnikum nach Zürich, das er im Frühjahr 1868 mit dem Diplom eines Maschineningenieurs verliess, um sofort als technischer Assistent bei der Wasserversorgung der Stadt Bern angestellt zu werden. Da Bezzola aber bald einsah, dass bei einem Maschinen-Ingenieur die beste theoretische Bildung ohne gründliche praktische Fachkenntnis nicht zu wirksamer Geltung kommen könne, trat er 1869 bei der Nordostbahn in Zürich ein, zuerst als Zeichner, dann als Schlosserlehrling und später als Heizer und