

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **35/36 (1900)**

Heft 4

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.

Der technischen Hochschule in Dresden ist nunmehr gleichfalls das Recht zur Verleihung der Titel «Doktor-Ingenieur» und «Diplom-Ingenieur» erteilt worden.

Ständehaus-Neubau in Dresden. Die beiden sächsischen Kammern haben den neuen Entwurf Wallots für den Ständehaus-Neubau in Dresden angenommen.

Konkurrenzen

Bebauungsplan für die Umgebung des ehemals kurfürstl. Schlosses in Mainz. Von der Stadt Mainz ausgeschriebener allgemeiner Ideen-Wettbewerb. Termin: 15. Mai 1900. Preise: 3000, 2000, 1000 M. Ankauf weiterer Pläne zum Preise von 1000 M. vorbehalten. Preisrichter: Dr. *Durm* in Karlsruhe, Prof. *Henrici* in Aachen, Prof. *Hofmann* in Darmstadt, Prof. *Raschdorf* in Berlin, Prof. *Gabriel Seidl* in München, Reg.-Rat *Camillo Sitte* in Wien, Dr. *Schneider*, Baurat *Kuhn* und Baumeister *Usinger* in Mainz. Die Unterlagen des Wettbewerbs sind gegen Einsendung von 5 M., welche bei Einreichung eines Entwurfes zurückerstattet werden, vom Sekretariat der Bürgermeisterei in Mainz zu beziehen.

Nekrologie.

† **Robert Schoch.** C'est un souvenir ému qui nous fait prendre la plume aujourd'hui, pour rappeler à tous ceux qui l'ont connu, la mémoire de Robert Schoch, notre cher camarade d'études, mort accidentellement aux Rochers de Naye le dernier jour de décembre.

Nous qui avons pu apprécier sept semestres durant, pendant des études faites ensemble au Polytechnikum, à Zürich, les capacités intellectuelles hors ligne, l'ardeur infatigable au travail et l'amabilité dans les relations qui caractérisaient le défunt, nous éprouvons un profond chagrin à la pensée qu'au moment où toutes ces facultés allaient s'épanouir dans la vie pratique, la mort l'a brusquement enlevé.

Il nous souvient comme il profitait de ses moindres instants dans le but de s'instruire — et quel bel exemple il nous a donné, toujours courageux aux moments les plus pénibles —, alors que lui pourtant avait plus de difficultés à surmonter, plus d'obstacles à franchir que nous.

Et voici, qu'après avoir obtenu le 18 mars dernier un diplôme d'ingénieur vaillamment conquis, il nous quitte, sans avoir eu le temps de trouver dans la vie pratique la satisfaction et la récompense que méritait son travail.

Il avait passé l'été près d'Iselle, occupé à relever le terrain pour l'entreprise du percement, et depuis quelques semaines seulement il s'était installé à Lausanne, aux bureaux du Simplon.

C'est aux parents de notre cher et regretté ami que s'adressent toutes nos sympathies en ces heures de tristesse. Nous partageons leur douleur — et si quelque chose peut l'adoucir, c'est la conviction qui doit leur rester que leur vaillant fils a laissé un souvenir durable et un exemple à suivre dans l'esprit de tous ceux qui l'ont connu.

Lausanne, le 17 janvier 1900.

A. Rohn, F. Steiner.

† **Paul Sédille**, der berühmte Pariser Architekt, u. a. Schöpfer der «Magasins du Printemps», der Triumpfpforte zur Kunstabteilung der Pariser Weltausstellung von 1878, der Votivkirche Jeanne d'Arc in Domrémy, des Denkmals Schneider in Creusot, und der Vase, welche die Stadt Paris dem russischen Kaiser vor drei Jahren als Ehrengeschenk widmete, ist am 6. d. Mts. im Alter von 63 Jahren zu Paris gestorben. Die französische Kunst hat durch den Hinschied dieses bedeutenden und verdienten Architekten einen schweren Verlust erlitten.

Korrespondenz.

An die Redaktion der Schweizerischen Bauzeitung in Zürich. Zu der in Nr. 2 veröffentlichten Zuschrift von Herrn Prof. Fliegner bitte ich noch eine Bemerkung machen zu dürfen.

Den Josse-Schottler'schen Bezeichnungen kann ich mich ebenso wenig wie Herr Prof. Fliegner anschliessen, indessen möchte ich, als ehemaliger Schüler Zeuners, es ebensowenig ratsam finden, den von diesem eingeführten Ausdruck «Kaldampfmaschine» wieder auszumerzen. Jedenfalls deckt sich mit der Zeuner'schen, nur für Kompressionskältemaschinen gebrauchten Bezeichnung der Fliegner'sche Ausdruck «Verdampfungs-kältemaschine» nicht, da Absorptionsmaschinen ebenfalls darunter fallen würden. Ich selbst habe daher in meinem, in Heft 1, der Kälteindustrie 1900, bearbeiteten Aufsatz «Die Erweiterung des Temperaturgefälles der Dampfmaschine» für die neue, mit kalten Dämpfen arbeitende Kraftmaschine den unzweideutigen Ausdruck «Kaldampfmotor» gewählt und

glaube diesen empfehlen zu dürfen, ohne dass Missverständnisse entstehen, und ohne dass man nötig hat, den so lange eingebürgerten Ausdruck Zeuners aus unserer Sprache wieder auszustossen.

Hochachtungsvoll

Pankow-Berlin, 23. Januar 1900.

Richard Stetefeld,
Dipl. Ing.

* * *

Mit der Benennung «Kaldampfmotor» für Kraftmaschinen mit kalten Dämpfen könnte ich mich wohl befreunden, nur sehe ich in diesem Worte keinen wesentlichen Unterschied gegenüber «Kaldampfmaschine», denn das eine ist doch eigentlich nur eine Uebersetzung des anderen. Auf die Benennung «Dampfkältemaschine» habe ich kein grosses Gewicht gelegt, glaube aber auch nicht, dass Verwechslungen mit Absorptionsmaschinen zu befürchten sind, da bei diesen nicht nur ein Dampf arbeitet, sondern noch eine andere Flüssigkeit nötig ist. Mir kam es namentlich darauf an, darauf hinzuweisen, dass das Wort «Kaldampfmaschine» jetzt thatsächlich in der Litteratur in zwei ganz entgegengesetzten Bedeutungen in Gebrauch ist, was nur zu Missverständnissen Veranlassung geben kann. Die eine Benutzung sollte man unbedingt aufgeben. Und da scheint es mir zweckmässiger zu sein, die sprachlich richtige beizubehalten, als Kraftmaschine, die mit Dämpfen von niedriger Temperatur arbeitet.

Hochachtungsvoll

Zürich, 25. Januar 1900.

A. Fliegner.

Litteratur.

Gutachten über die Erweiterungen und den spätern Ausbau des thurgauischen Eisenbahnnetzes. Zu Händen des Tit. Regierungsrates des Kantons Thurgau bearbeitet von E. Züblin, Oberingenieur. — Frauenfeld, Huber & Co., 1899.

Zur Zeit wird der Kanton Thurgau von zwei Hauptbahnlagen durchzogen, welche beide den Transitverkehr von Westen nach Osten, in der Hauptsache von Frankreich und Belgien nach Süddeutschland und Oesterreich, vermitteln. Es sind dies die Linien Winterthur-Frauenfeld-Romanshorn und Schaffhausen-Konstanz-Romanshorn-Rorschach. Eine dritte gleichlaufende Linie, Winterthur-Wyl-St. Gallen-Rorschach, berührt den Kanton bloss in der südlichen Ecke bei Aadorf. Der dem Verfasser zu Teil gewordene Auftrag ging dahin, hauptsächlich die Verbindung des Rhein- und Bodensee-Gebiets mit dem Thur- und Murgthal und die Verbindung zwischen den vorhandenen Hauptbahnen ins Auge zu fassen. Sodann erscheint eine bessere Verbindung des Kantons mit dem Toggenburg und durch dieses mit dem obern Zürich- und Walenstattersee und dem obern Rheinthal (Glarus, Graubünden) erwünscht.

Da es sich in jedem Fall nur um sogenannte Nebenbahnen handelt, so kann die Frage aufgeworfen werden, ob dieselben normalspurig oder schmalspurig zu erstellen seien. Der Verfasser spricht sich durchaus zu Gunsten der normalen Spur aus, da sich diese neuen Bahnen überall direkt an Normalbahnen anzuschliessen haben und das Terrain so günstig ist, dass die Ersparnisse beim Bau von Schmalspurbahnen zu geringfügig wären, um die Nachteile der schmalen Spur (eigenes Rollmaterial, Umladen sämtlicher Güter u. s. w.) aufzuwiegen. Nach der Beschaffenheit des hügeligen Terrains kann man mit Minimalradien von 250 m, ausnahmsweise 200 m, und mit Maximalsteigungen von 25‰, ausnahmsweise 30‰, überall gut durchkommen. Auch die schmalspurig angelegte Strassenbahn Frauenfeld-Wyl wird auf Normalspur umgebaut und an die Hauptbahnen beidseitig direkt angeschlossen werden müssen. Im übrigen wurde beim Projektieren der einzelnen Linien auf möglichste Einfachheit und Oekonomie gesehen. Für den Unterbau wurde ein Normalprofil mit 4,2 m Planiebreite und 1- bis 1½-füssigen Böschungen nebst Graben mit 0,30 m Sohlenbreite im Einschnitt zu Grunde gelegt, das Schotterprofil mit 3,0 m Kronenbreite und 0,30 m Höhe angenommen, für den Oberbau Schienen von 25 kg Gewicht per lfd. m mit imprägnierten Holzschwellen (in den Kurven aus Eichenholz) gewählt. Wegen der geringen Fahrgeschwindigkeit (40 km im Maximum) sollen nur ausnahmsweise Einfriedigungen erstellt, die Barrieren bei Wegübergängen auf ein Minimum reduziert, ebenso die Signale, die Beschaffung von Rollmaterial und Mobilien auf das Notwendigste beschränkt werden. Eine Verzinsung des Baukapitals während der Bauzeit wurde nicht in Rechnung gezogen.

Was nun die Richtung der zu erbauenden Linien anbetrifft, so wurden dieselben nach zwei Kategorien unterschieden: A. in solche Nebenbahnen, die wegen ihrer Wichtigkeit in erster Linie in Angriff zu nehmen wären, B. in solche, welche eventuell später ausgeführt werden könnten. Als erstere schlägt der Verfasser, nach Studium verschiedener Varianten, folgende Strecken vor: