

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **39/40 (1902)**

Heft 17

PDF erstellt am: **19.04.2024**

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.

gute Qualität, sowohl in Bezug auf gut durchdachte Durchbildung, als Art der Darstellung, machte dem Preisgericht seine Arbeit nicht sehr leicht, und es ist zu bedauern, dass bei einer solchen Summe von Mühe, wie dieser Wettbewerb sie aufweist, nicht mehr und grössere Preise zu verteilen waren.

Mit vollkommener Hochachtung!

Sursee, den 15. März 1902.

A. Geiser.

O. Schnyder, Baudirektor, Luzern.

Prof. Dr. Albrecht Burckhardt, Basel.

Miscellanea.

Die neuen österreichischen Alpenbahnen¹⁾. Die Vergebung des rund 8 km langen *Bärengraben-Tunnels* (Karawanken-Tunnel), des Scheiteltunnels der Karawankenbahn, hat stattgefunden. Der Bau ist der billigst offerierenden Firma, der Bauunternehmung «Gross & Cie.», zugesprochen worden. Man hat bei dieser Offertverhandlung ein wesentlich anderes Vorgehen beobachtet als früher, indem die Unternehmer nicht auf bereits festgestellte Einheitspreise Auf- oder Abgebote zu machen hatten, sondern durch eigene Berechnung zu Preisen gelangen mussten, welche die k. k. Eisenbahn-Baudirektion in Wien einer genauen Prüfung unterzog. Hiermit wird erzielt, dass der Bauunternehmer sich durch eigene Untersuchung mit allen voraussichtlichen Schwierigkeiten eingehend bekannt macht, somit nicht aufs Geratewohl die Arbeit übernimmt — und ferner, dass er durch seine Vorlage den Nachweis seiner technischen Befähigung leistet.

Bezüglich des rund 6 km langen *Wocheiner-Tunnels*, der nun infolge Projektänderung nicht in zwei Röhren, sondern als zweigleisiger Tunnel gebaut werden wird, fand die Offertverhandlung in gleicher Weise wie beim Karawanken-Tunnel, bereits vor einigen Wochen statt. Sämtliche eingegangenen Angebote waren aber viel zu hoch und es ist deshalb eine Entscheidung betreffs der Vergebung dieses Tunnels noch nicht erfolgt. Zu der genannten Aenderung des Projekts ist man infolge der Beobachtungen beim Vortreiben des Sondierungsstollens gelangt. Es ergab sich nämlich, dass die Vermutungen der Geologen hinsichtlich des zu durchfahrenden Gebirges zutreffen, dass dagegen die erwarteten Druckerscheinungen sich nicht zeigen, weshalb man vorzog, die beiden Tunnelröhren in einen einzigen Tunnel zusammenzuziehen. Das Profil dieses Tunnels soll überhöht werden, um den Rauchgasen leichter Abzug zu gewähren. Die Richtstollen waren Ende März in Regie durch Handbohrung auf der Nordseite in tertiärem Mergel 670 m, auf der Südseite in Schieferen 520 m weit vorgetrieben.

Der Zeitpunkt der Bauausschreibung für den *Tauern-Tunnel* ist noch unbestimmt.

An den bisher stattgefundenen Offertverhandlungen haben sich ausländische Firmen nicht beteiligt.

Technische Hochschule in Nürnberg. Das bayerische Kultusministerium beantragt dem Landtage die Errichtung einer zweiten bayerischen technischen Hochschule in Nürnberg, wozu die Stadt ein Gelände von 2 ha des früher der Maschinenbau-A.-G. gehörigen Areals an der Ring- und Kesslerstrasse zur Verfügung stellt. Die Hochschule soll für etwa 500 Studierende bemessen sein. Nürnbergs hervorragende Industrie, die architektonische Bedeutung der Stadt, die daselbst bestehenden drei grossen Anstalten, das Germanische Nationalmuseum, das Bayerische Gewerbemuseum und das Verkehrsmuseum, werden der neuen Schule mächtig fördernd zur Seite stehen. Auch sind schon verschiedene Stiftungen, im Betrage von rund 1 Mill. M., darunter die Klett'sche Stiftung von 400 000 M., vorhanden, die derselben den Eintritt in den Kreis der älteren Schwesteranstalten erleichtern sollen.

Eisenbahnbau in Russland. Nach einer Aufstellung des Ministeriums der Wegebauten sind für den Bau staatlicher Bahnen im Jahre 1902 etwa 450 Mill. Fr. vorgesehen. Darin sind Arbeiten an folgenden Linien inbegriffen: Die Moskauer Ringbahn, die 1905 dem Betrieb übergeben werden soll. Die Bahn von Orenburg über Ilek und Aktjubinsk nach dem Aralsee und nach Taschkent, in einer Gesamtlänge von 1880 km. Die Nordbahn von St. Petersburg über Tichwin, Tscherepowez und Wologda nach Wjätka. Die Bahn Tiflis-Kars-Eriwan. Die Baikal-Ringbahn und die chinesische Ostbahn. Letztere ist zwar im November 1901 dem Betrieb übergeben worden, ihr vollständiger Ausbau soll aber noch mindestens zwei Jahre in Anspruch nehmen.

¹⁾ Siehe Bd. XXXIX S. 123.

Das Riesenthor des St. Stephansdomes. Der Gemeinderatsausschuss zur Förderung der archäologischen Erforschung Wiens hat in einer Sitzung, die unter dem Vorsitze von Prof. Schmid stattfand, zur Frage der Wiederherstellung des Riesenthores am Stephansdom in seiner ursprünglichen romanischen Anlage Stellung genommen und einen dahin zielenden, im Wiener Gemeinderate gestellten Antrag lebhaft befürwortet. Der Ausschuss ist der Ueberzeugung, dass durch die geplante Wiederherstellung der Dom durchaus nicht an architektonischer Wirkung geschädigt, sondern im Gegenteil die Domfassade eine herrliche Zierde erhalten und die Stadt Wien mit einem hervorragend schönen Denkmal romanischer Kunst bereichert würde. Dieses erscheint umso wünschenswerter als in Wien nur spärliche romanische Baureste vorhanden sind.

Die hohe Dampfleistung der Lokomotivkessel ist bekanntlich durch die starke Blasrohrwirkung des Auspuffdampfes der Lokomotiven in erster Linie verursacht, aber nach einer einschlägigen Abhandlung in der «Railroad Gazette» nur dadurch ermöglicht, dass die beständige Erschütterung der Lokomotive beim Fahren das Kesselwasser in stete Berührung mit der Heizfläche bringt und das Loslösen der gebildeten Dampfblasen erleichtert und beschleunigt. Ein Lokomotivkessel erzeugt bei fester Aufstellung nur etwa ein Drittel des Dampfes, welchen er in seiner Verbindung mit einer Schnellzugmaschine hervorbringt; ohne die bezeichneten Erschütterungen würde er bei gleicher Beanspruchung überkochen.

Der Kataster der Stadt Paris. Im Jahre 1898 wurde die Revision des Katasters der Stadt Paris angeordnet. Diese Arbeit geht demnächst ihrem Abschlusse entgegen. Sie wird im ganzen 1 425 000 Fr. Kosten verursacht haben. Von den 7802 ha, die das Stadtgebiet von Paris umfasst, entfallen auf die öffentlichen Strassen, die Seine und das Festungsgebiet zusammen rund 2187 ha. Die übrigen 5615 ha waren neu zu vermessen und einzuschätzen, sowie in Plänen darzustellen. Diese 5615 ha enthalten 1544 Privatwege (100 ha), 1007 öffentliche Gebäude. Kirchen, Paläste u. s. w. (1357 ha) und 74 025 Grundstücke im Privatbesitz (4158 ha).

Doktor-Ingenieur. In Deutschland beanspruchen nun auch die Bergakademien das Recht den Dokortitel zu verleihen. Ihre Vertreter im Abgeordnetenhaus machten gewiss mit Recht geltend, dass man den Dr. Ing.-Titel, nachdem er den Maschineningenieuren, Elektrotechnikern, Chemikern, Architekten und Bauingenieuren verliehen sei, den Bergakademikern nicht vorenthalten dürfe. Die Bergakademien, deren ruhmreiche Vergangenheit oft viel weiter zurückreiche als die der meisten technischen Hochschulen, seien diesen durchaus ebenbürtig.

Preis ausschreiben.

Preis ausschreiben für Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen. Der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen erlässt ein Preis ausschreiben für wichtige Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen. Er setzt je drei Preise aus von 7500, 3000 und 1000 M. für Arbeiten aus dem Gebiete der baulichen und der mechanischen Einrichtung der Eisenbahnen einschl. der Unterhaltung. Ein Preis von 3000 M. und zwei Preise von je 1500 M. sind für Verbesserungen und Erfindungen betr. die Verwaltung, den Betrieb und die Statistik der Eisenbahnen, bezw. für hervorragende schriftstellerische Arbeiten auf diesem Gebiet bestimmt.

Die zur Preisbewerbung angemeldeten Erfindungen bezw. Arbeiten müssen in der Zeit vom 16. Juli 1895 bis 15. Juli 1903 ausgeführt bezw. erschienen und vor der Anmeldung auf einer zum Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen gehörigen Eisenbahn zur Ausführung gebracht, sowie von der betr. Verwaltung empfohlen worden sein. Die zur Bewerbung dienenden Beschreibungen, Zeichnungen, Modelle u. s. w. sind vom 1. Januar bis 15. Juli 1903 der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen einzureichen.

Zur Gewinnung einer Abhandlung über die Vorzüge des Verkleidens von Fassaden mit Baumaterialien aus gebranntem Thon hat der Vorstand des Vereins deutscher Verblendstein-Fabrikanten einen allgemeinen Wettbewerb ausgeschrieben. Für die beste Arbeit ist ein Preis von 300 M., für die zweitbeste ein solcher von 200 M. ausgesetzt. Die Arbeiten sind am 2. August 1902 im Geschäftslokale des Vereins Berlin, Nr. 4, Kesselstrasse 7 einzureichen. Ihre Beurteilung ist einem Preisgerichte übertragen, das sich aus Prof. R. Borrmann in Berlin, Prof. K. Mohrmann in Hannover, Baurat Chr. Schramm in Dresden, Baurat Fr. Schwechten in Berlin, sowie dem Vorstand des Vereins zusammensetzt. Die Arbeiten sollen die ästhetischen und praktischen Vorzüge der Verkleidung von Fassaden mit Verblendsteinen, Formsteinen, Terrakotten, glasierten Steinen und Platten zur Darstellung bringen und einen Umfang von einem bis drei Druckbogen erhalten. Das genaue Programm kann von der genannten Geschäftsstelle des Vereins bezogen werden.

Ein Preisausschreiben für eine Vorspannmaschine mit Spiritusmotor ist vom deutschen Kriegsminister und dem Minister für Landwirtschaft u. s. w., gemeinsam erlassen worden. Die ausgesetzten drei Preise betragen 10000, 5000 und 2500 M. Die Versuchsabteilung der Verkehrstruppen ist unter Zuziehung eines Vertreters des landwirtschaftlichen Ministeriums mit der Prüfung der zum Wettbewerbe gestellten Fahrzeuge beauftragt; die Versuche sollen sich auf etwa drei Wochen ausdehnen. Als äusserste Frist für die Bereitstellung der Fahrzeuge zur Prüfung ist vorläufig der 1. Februar 1903 bestimmt. Ein allgemeiner Plan über den Gang der in Aussicht genommenen Prüfungen wird ausgearbeitet und denjenigen Bewerbern mitgeteilt, die ihre Teilnahme am Wettbewerb spätestens bis zum 15. Januar 1903 durch Einsendung der ausgefüllten, von der Versuchsabteilung der Verkehrstruppen (Berlin SW. Wilhelmstrasse 101) zu erbittenden Anmeldeisten erklärt haben. Der Wortlaut des Preisausschreibens ist von der Versuchsabteilung zu beziehen.

Nekrologie.

† **W. O. Luck.** In Frankfurt a. M. verschied am 29. vorigen Monats Herr Oberingenieur W. O. Luck, Prokurist der Baugesellschaft Philipp Holzmann & Cie, G. m. b. H. Luck war am 23. April 1856 in Michelstadt i. Odenwald geboren, genoss seine erste Erziehung und die Schule daselbst, besuchte alsdann das Gymnasium in Wiesbaden und später das eidgenössische Polytechnikum in Zürich (1874—1877). Nach vollendetem Studium und nachdem er einige Zeit in der Praxis gewesen, nahm er eine Stelle als Lehrer der mathematisch-technischen Fächer an der Kantonsschule zu Frauenfeld an, welche er von Herbst 1877 bis zum Juni 1882 bekleidete. Im Jahre 1882 trat er bei der Baugesellschaft Philipp Holzmann & Cie. ein, bei der er bis zu seinem Tode verblieb.

Seine hervorragende Begabung für die Ingenieurwissenschaften, insbesondere nach der mathematischen Seite hin, sein reiches, durch gründliche Studien auf fast sämtlichen technischen Gebieten vertieftes Wissen und seine schätzenswerte Arbeitskraft befähigten ihn zu ausserordentlichen technischen Leistungen, die er namentlich auf dem Gebiete des Brückenbaues zu entfallen reiche Gelegenheit fand.

Sein frühzeitiger Tod bedeutet nicht nur für die Firma, der er angehörte, sondern für die gesamte Technik einen schweren Verlust. Auch ausserhalb seines Berufs hat er sich durch sein lebenswürdiges offenes Wesen zahlreiche Freunde erworben, die mit seinen Mitarbeitern in der Firma Holzmann & Cie. den frühen Tod des Heimgegangenen betrauern und ihm allezeit ein freundliches Andenken bewahren werden. R.

Redaktion: A. WALDNER, A. JEGHER.
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

Vereinsnachrichten.

Aargauischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Zu Ende des Vorjahres hatte der Verein den Beschluss gefasst, den Vorstand von drei auf fünf Mitglieder zu erweitern. Der neue Vorstand wurde sodann bestellt aus den Herren: *R. Ammann*, Arch., Präsident; *O. Oehler*, Ing., Vice-Präsident; *A. Zuber*, Arch., Aktuar; *A. Salis*, Stadtingenieur, Kassier; *A. Müller*, jun. Arch., Bibliothekar, alle in Aarau.

Ueber die Vereinsthätigkeit im abgelaufenen Wintersemester ist zu berichten, dass der Verein die von den Herren Ammann, Architekt und Hasler, gew. Bauverwalter zum Drucke fertig bearbeiteten Pläne von zwei Objekten für das Werk «Das Bauernhaus in der Schweiz» an das Tit. Centralkomitee abgeliefert hat.

In den Vereinssitzungen gelangten verschiedene Themata zur Behandlung:

Die projektierten Umbauten am Bahnhofe in Aarau wurden einer eingehenden Prüfung unterstellt zu Händen des Schweiz. Eisenbahndepartements begutachtet. — Herr Ferdinand Rothpletz, bauleitender Ingenieur am Simplontunnel, hatte die Freundlichkeit, in einer Sitzung über die interessanten in Ausführung begriffenen Arbeiten am Simplon-Durchstich eingehend zu referieren. — Herr Direktor Meyer-Zschokke legte in einer andern Sitzung eine Anzahl Abbildungen über die Darmstädter Künstlerkolonie vor und begleitete dieselben mit aus eigener Anschauung der Objekte geschöpften sachlichen Bemerkungen. — Den Baulinienplan der Stadt Aarau, letzte Sektion, erläuterte unter Vorlage der bezügl. Plan-Blätter Herr Stadtingenieur Salis.

Ueber den Stand der Arbeiten am elektrischen Licht- und Kraftwerk in der Beznau hat sich der Verein durch einen Augenschein orientiert. — Gemeinsam fand ferner die Besichtigung der Konkurrenzprojekte für die neue mittlere Rheinbrücke in Basel statt.

Die Zeitschriftencirkulation unter den Vereinsmitgliedern ist neu organisiert worden.

Für die nächste Zeit ist u. a. eine Exkursion zur Besichtigung der elektrischen Strassenbahn Bremgarten-Dietikon in Aussicht genommen. Der Verein hat den Zuwachs einer erfreulichen Zahl neuer Mitglieder zu verzeichnen; gegenwärtig beläuft sich die Mitgliederzahl auf 51.

Gesellschaft ehemaliger Polytechniker.

Stellenvermittlung.

Eine grosse Maschinenfabrik der deutschen Schweiz sucht für ihre Gasmotorenabteilung einen im Fache erfahrenen *Techniker* (Schweizer), welcher im stande ist, deutsche und französische Korrespondenzen selbstständig zu besorgen und Kostenvoranschläge auszuarbeiten. Vollständige Beherrschung der deutschen und französischen Sprache in Wort und Schrift unerlässlich. (1311)

Auskunft erteilt:

Der Sekretär: *H. Paur*, Ingenieur,
Brandschenkestrasse Nr. 53, Zürich.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Stelle	Ort	Gegenstand
27. April	Aug. Wenk, z. Wartegg	Müllheim-Wigoltingen (Thurgau)	Sämtliche Bauarbeiten, sowie die Lieferung der T-Balken zu einem neuen Wohngebäude für Herrn Aug. Wenk zur Wartegg in Müllheim.
27. »	Carl Bisig, Präsident	Einsiedeln (Schwyz)	Ausführung einer Stallbaute auf dem Altenberg für die Korporation Trachslau.
30. »	Kramer, Gemeindeammann	Leibstadt-Schwaderloch (Aarg.)	Oelfarbenanstrich am Turmhelm und Cementverputz an der westlichen Turmseite der Kirche in Leibstadt-Schwaderloch.
30. »	Job. Brander im Secel	Berg (St. Gallen)	Reparatur der Friedhofmauer in Berg.
30. »	Hochbaubureau	Basel	Planierungs- und Pflasterungsarbeiten zur Vergrösserung der Schlachthanstalt in Basel.
30. »	Fritz Meyer	Solothurn, Industriequartier	Maurer-, Zimmer-, Schreiner-, Gipser-, Spengler- und Malerarbeiten zu zwei Wohnhäusern für die Baugesellschaft «Vogelherd».
3. Mai	J. Traber, Schulpfleger	Engersweil (Thurgau)	Erstellung einer neuen Stiege aus Granitsteinen mit eisernem Geländer vor dem Schulhause in Homburg.
3. »	Pfr. Kistler	Bolligen	Erdarbeiten zu einer Brunnenleitung von 700 m Länge.
3. »	Kant. Hochbauamt	Zürich, untere Zäune 2	Ausführung von Maurer-, Installations- und Malerarbeiten für Abtrittumbauten und Aussenrenovation am Wohnhause der Korrekptionsanstalt Ringweil.
3. »	A. Schnell, Gemeinderat z. Grüti	St. Fiden (St. Gallen)	Korrektionsarbeiten des Harzbüchelsträsschens in einer Länge von etwa 370 m.
3. »	Stationsvorstand der Verein. Schweizerbahnen	Aadorf (Thurgau)	Erd- und Chausseearbeiten für Erweiterung der Geleiseanlagen und der Ausladeplätze auf der Station Aadorf.
4. »	Kantonsingenieur	Zürich	Lieferung einer Dampfstrassenwalze.
4. »	Alb. Brenner, Architekt	Frauenfeld	Erstellung eines neuen Kesselhauses im Asyl St. Katharinenthal bei Diessenhofen.
5. »	Kant. Hochbauamt	Zürich, untere Zäune 2	Ausführung von Einfriedigungen für die Strafanstalt Regensdorf.
6. »	Baubureau der Strassenbahn St. Gallen-Speicher-Trogen	St. Gallen, Vadianstrasse 42	Unterbauarbeiten (etwa 28000 m ³ Erd- und Felsbewegungen, etwa 800 m ³ Mauerwerk, etwa 9000 m ³ Steinbett und Schotterung), sowie Transportieren und Verlegen von 10 km Geleise für die Strassenbahn St. Gallen-Speicher-Trogen.
7. »	Ingenieur des IV. Kreises G. Herzog	Laufenberg (Aargau)	Erstellung einer Cementröhrenleitung von 190 m Länge und 0,30—0,40 m Lichtweite mit 7 Einfallschächten, sowie Anlage einer Schalenpflasterung von 146 m Länge und 0,80 m Breite an der Landstrasse D 11 im Dorfe Eiken.
10. »	K. Brunold, Präsident	Arosa (Graubünden)	Bau einer 110 m langen Strasse mit beidseitigem Trottoir in Arosa.