

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **41/42 (1903)**

Heft 14

PDF erstellt am: **22.09.2024**

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.

teilung des Eisenbahndepartements, der Bahnverwaltungen und grösseren Konstruktionsfirmen eine Sitzung abgehalten und das schweizer. Studienkomitee für elektrischen Bahnbetrieb konstituiert; dessen geschäftsleitender Ausschuss ist folgendermassen bestellt worden: Präsident: J. Flury, Generaldirektor der Bundesbahnen; Vizepräsident: Dr. Tissot, vom schweizer. elektrotechnischen Verein, in Basel; Generalsekretär: Dr. W. Wyssling, Professor am eidg. Polytechnikum in Zürich; Quästorat: Firma Brown, Boveri & Cie. A.-G. in Baden. Am Studienkomitee sind zur Zeit beteiligt: das eidg. Eisenbahndepartement durch seine technische Abteilung, die schweizer. Bundesbahnen, die Gotthardbahn, die A.-G. Brown, Boveri & Cie., die A.-G. vorm. J. J. Rieter & Cie., die Compagnie de l'Industrie Electrique et Mécanique in Genf, die Elektrizitätsgesellschaft Alioth, die Maschinenfabrik Oerlikon, der schweizer. elektrotechnische Verein und der Verband schweizer. Elektrizitätswerke.

Die „Forma urbis“, der älteste Plan von Rom, wurde anlässlich des zu Rom stattfindenden, internationalen historischen Kongresses im Hofe des Palazzo dei Conservatori auf dem Kapitol an einer Wand von 14 auf 18 m wieder hergestellt. Im Altertum war die «Forma urbis», die aus den Jahren 203 bis 211 nach Christi stammt, im Masstabe 1:250, Südrichtung nach oben, auf Marmorplatten eingehauen, an einer Wand des «archivio di Catasto» der damaligen Zeit angebracht. Diese Wand bildet derzeit die Rückseite der Kirche der Heiligen Cosmas und Damianus und zeigt heute noch die Spuren der eisernen Träger, an denen die Marmorplatten befestigt waren. Von den ungefähr 1200 noch vorhandenen Fragmenten sind rund 200 in schwarz in den an obengenannter Mauer in roten Linien und gleichem Masstabe aufgezeichneten Plan des modernen Rom eingefügt, unter Beschränkung auf die monumentale Zone. Die übrigen tausend Bruchstücke, die zum Teil in buntem Durcheinander in die Wände des Treppenaufstieges im Palazzo dei Conservatori eingemauert waren, zum Teil bei Ausgrabungen in der via Giulia zum Vorschein kamen, konnten noch nicht bestimmt und in den Gesamtplan eingesetzt werden.

Die vierte Versammlung von Heizungs- und Lüftungs-Fachmännern wird vom 23. bis 25. Juli d. J. in Dresden tagen und zwar in Verbindung mit der ordentlichen Mitgliederversammlung des Verbandes deutscher Zentralheizungs-Industrieller. Die Stadt Dresden ist in Rücksicht darauf gewählt worden, dass dort vom 20. Mai bis Ende September 1903 die «Deutsche Städteausstellung» stattfindet, welche die Stadthygiene in umfassender Weise zur Darstellung bringen und daher den Fachgenossen viel Interessantes bieten wird. Aus dem Programm möge neben der Besichtigung der Ausstellung und des Fernheizwerkes Dresdens hervorgehoben werden, dass Vorträge über den Vergleich der Niederdruck-Dampfheizung mit der Warmwasserheizung, über die Notwendigkeit gesetzlicher Vorschriften für Zentralheizungsanlagen und über Vertragsabschlüsse und Abnahme von Zentralheizungsanlagen beabsichtigt sind.

Die Ausdehnung des elektrischen Betriebes auf die Bahnen Mittel- und Unter-Italiens wird von der italienischen Mittelmeer-Eisenbahngesellschaft beabsichtigt und zwar zunächst für folgende Linien: Rom-Albano-Nettuno, Ciampino-Frascati, Ciampino-Velletri-Segni, Velletri-Terracina, Cajanello-Iserina-Sparanise-Gaeta mit einer Kräftefordernis von 14 000 P.S. bei einer Gesamtlänge von 300 km. Auch die Linie Roccasecca-Arezzo mit 3600 P.S. bei einer Länge von 80 km und die alte Linie Rom-Neapel mit 17 000 P.S., sowie die neu geplante Schnellzuglinie Rom-Neapel mit 20 000 P.S. sollen in einer weiteren Periode in den elektrischen Betrieb mit einbezogen werden. Es wären demnach im ganzen 54 000 P.S. erforderlich, die aus den Flussläufen der dortigen Landesgegenden zu gewinnen wären.

Konkurrenzen.

Evangelische Kirche in Bruggen. (Bd. XLI S. 12.) Es sind bis zum 31. März d. J. 75 Entwürfe zu diesem Wettbewerbe eingereicht worden. Das Preisgericht dürfte gleich nach Ostern zusammentreten.

Nekrologie.

† E. Züblin. Unser am 25. März d. J. dahingegangener Freund war, einer St. Galler Familie entstammend, in Neumünster bei Zürich am 1. September 1844 geboren, besuchte die Schulen daselbst sowie die Zürcher Kantonsschule und trat im Herbst 1861 in den Vorkurs des eidg. Polytechnikums ein. Vom Oktober 1862 bis zum Schlusse des Sommersemesters 1865 studierte er daselbst an der Ingenieurschule mit grossem Eifer und Ausdauer. Das ernste Studium liess ihm aber immer noch Zeit, an dem

damals so frisch pulsierenden, fröhlichen Studentenleben teilzunehmen und im schönen Zusammensein mit gleichgesinnten Kameraden den Grund zu Freundschaftsbeziehungen zu legen, die bis zu seinem Tode lebendig geblieben sind. Züblins erste praktische Betätigung war auf dem Bureau der Rheinkorrektion in St. Gallen, auf dem er vom Frühjahr 1865 bis zum Herbst 1867 arbeitete. Er verliess diese Stelle, um sich bei der Bauunternehmung Wieland, Gubser & Cie. an der Bauausführung der Toggenburgerbahn bis zu deren Fertigstellung im Jahre 1870 zu beteiligen. Hierauf berief ihn der Regierungsrat des Kantons Thurgau an die Stelle eines kantonalen Strasseninspektors, in welcher Stellung Züblin Gelegenheit fand, sich als tüchtiger, dem Fortschritte huldigender Ingenieur zu zeigen und besonders auch seine auf dem Rheinbaubureau erworbenen Erfahrungen zu verwerten, indem er die Projekte zur Thurkorrektur aufstellte und deren Ausführung einleitete. Seine Vorliebe für den Eisenbahnbau veranlasste ihn jedoch, diese Tätigkeit mit jener eines Sektionsingenieurs für den Bau der Linie Effretikon-Hinweil zu vertauschen, an die er im Jahre 1873 berufen wurde. Als die bezüglichen Arbeiten beendet waren, nötigte der mittlerweile eingetretene gänzliche Stillstand im Eisenbahnbau Züblin, sich wieder anderen Arbeiten zuzuwenden, er wurde 1878 bauleitender Ingenieur der Stadt St. Gallen für die Gädmenwasserversorgung, errichtete 1879 in St. Gallen ein technisches Bureau und nahm im gleichen Jahre die Stelle eines Kontrollingenieurs beim schweiz. Eisenbahndepartement an, in welcher er bis 1889 tätig blieb. Bei Beginn des Ausbaues der sogenannten Moratoriumslinien der Nordostbahn, wurde er im genannten Jahre als Adjunkt dem damaligen Oberingenieur, Herrn R. Moser, zugeteilt und war als solcher zunächst bei der Linie Koblenz-Stein beschäftigt, auf der als wichtigstes Bauwerk die Aarebrücke bei Koblenz mit fünf Oeffnungen bekannt ist. Nachdem bei dem 1894 durch Guyer-Zeller herbeigeführten plötzlichen Richtungswechsel in der Nordostbahn Oberingenieur R. Moser seinen Rücktritt erklärt hatte, wurde 1895 E. Züblin zu dessen Nachfolger ernannt. In dieser Eigenschaft hat er den Bau des Restes der noch auszuführenden Moratoriumslinien, namentlich Thalwil-Zug und Eglisau-Schaffhausen, geleitet und durchgeführt. Als die wichtigsten Objekte dieser Strecken sind der Horgener Tunnel mit 1985 m und der Albistunnel mit 3359 m Länge, der gemauerte Viadukt bei Baar und die grosse Rheinüberbrückung bei Eglisau nebst den schwierigen Bahnbauten bei Neuhausen zu nennen.

Nach Durchführung dieser Arbeiten leitete er von 1899 bis im Juni 1901 die Arbeiten für die Bahn Uerikon-Bauma und befasste sich sodann mit Eisenbahnprojekten im Kanton Thurgau, die er im Auftrage des Regierungsrates studierte. Seine letzte praktische Tätigkeit betraf die Abgabe eines Gutachtens für die Erstellung einer Thurbrücke bei Weinfelden. Gelegentlich der Erhebungen für diese Arbeiten, die im Februar 1902 stattfanden, scheint in Züblins, bereits im hohen Grade angegriffener Gesundheit eine bedeutende Verschlimmerung eingetreten zu sein. Schon von Januar bis April 1901 hatte er durch eine Kur in Davos umsonst Kräftigung seiner Gesundheit gesucht; ebenso war ein Aufenthalt im Herbste 1902 in Linthal ohne den gehofften Erfolg und er blieb in den letzten Monaten fast beständig an das Krankenlager gefesselt, bis er am 25. März von seinen Leiden erlöst wurde.

Mit Züblin ist ein erprobter Eisenbahningenieur dahingegangen, der seinem Fache mit Leib und Seele ergeben war, ein Mann ohne Falschheit, von lauterem Charakter, wie ihrer wenige gefunden werden. L. B.

† Rudolf Wyss. Am 28. März d. J. ist in Luzern im Alter von 47 Jahren Rudolf Wyss, Ingenieur der S. B. B., einem Herzschlage erlegen. Zu Innertkirchen im Kanton Bern geboren, besuchte er die Realschule in Bern und dann die Lehranstalt in Hofwyl, um im Oktober 1874 das Polytechnikum in Stuttgart zu beziehen, an dem er im Jahre 1878 das Diplom als Ingenieur erwarb. In die Heimat zurückgekehrt, fand er Arbeit beim Bau der Kirchenfeldbrücke in Bern und später, von 1879 bis 1880, bei der Schwarzwasserbrücke. In den Jahren 1881 bis 1884 war er unter Ingenieur Anselmier am Bau der Adelpodenstrasse und speziell der Stegbrücke über die Engstligen tätig und trat dann 1885 in die Dienste der Schweizer. Zentralbahn als Ingenieur der Bahnerhaltung, zuerst mit Sitz in Bern und dann in Luzern für die Linie Olten-Luzern und die Strecke Aarburg-Roggwil. Bei der Verstaatlichung trat auch Wyss in den Ingenieurstab der Schweizer. Bundesbahnen über. Seinen Berufspflichten gewissenhaft und mit der grössten Pflichttreue nachlebend, suchte Wyss in seiner freien Zeit mit Vorliebe Erholung in seinen lieben Bergen und in den Kreisen des Alpenklubs, dessen eifriges und sehr beliebtes Mitglied er gewesen ist.

Redaktion: A. WALDNER, A. JEGHER.

Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.