

Zur ersten Nummer der Schweizerischen Bauzeitung

Autor(en): **Redaktion**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **1/2 (1883)**

Heft 1

PDF erstellt am: **24.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-11008>

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

INHALT: Zur ersten Nummer der Schweizerischen Bauzeitung. — Die Restauration des Münsters in Basel. Von Architect G. Kelterborn und Bauinspector H. Reese. — Kohlenaufschütter. System Strupler. — Statische Berechnung der Versteifungsfachwerke der Hängebrücken. Von Professor W. Ritter in Zürich. — Literatur: Der eiserne Oberbau mit besonderer Berücksichtigung einer rationellen Schienenbefestigung für Lang- und Querschwellen. Von Georg Schwarzkopf. — Oesterreichische Nordwestbahn. — Concurrenzen: Victor Emanuel-Denkmal in Rom. Aus- und Erweiterungsbau der Sorbonne in Paris. Stephanie-Brücken-Concurrenz. — Miscellanea: † J. B. Gubser, Ingenieur. Doppelkern-Hanf-Riemen. Electro-technischer Verein in Berlin. Electriche Beleuchtung für pneumatische Fundirung. Zur Bremsfrage. — Liste der von Schweizern im Auslande erworbenen Patente.

Zur ersten Nummer der Schweizerischen Bauzeitung.

Mit heute erscheint das bisherige Organ des *Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins* und der *Gesellschaft ehemaliger Studirender des eidgenössischen Polytechnikums* in Zürich unter dem neuen Titel:

„Schweizerische Bauzeitung“.

Schon oft ist aus den Kreisen in- und ausländischer Leser die nur allzusehr berechtigte Bemerkung laut geworden, dass der bisherige Titel:

„EISENBAHN“

den das Vereinsorgan während mehr als acht Jahren führte, mit dem Inhalt und den Bestrebungen desselben nicht im Einklang stehe. Denn nicht allein auf dem beschränkten Felde des Eisenbahnwesens, sondern auch auf dem weit grösseren und umfassenderen Gebiete der *Baukunde*, des *Ingenieurwesens* und der *Maschinentechnik* soll unsere Zeitschrift Wurzel fassen, anregend und fördernd wirken, indem sie über die wichtigsten Fragen in Discussion treten und auf diese Weise Belehrung und Aufklärung verbreiten soll. So wird nun der neue Titel den Kreis der Thätigkeit unseres Fachblattes richtiger zeichnen und diejenigen, welche dem Blatte ferner standen und sich für dasselbe zu interessiren begannen, nicht, wie dies früher oft geschah, zu der irrigen Annahme führen, dasselbe sei speciell und einzig dem Eisenbahnwesen gewidmet. Allerdings wird das Eisenbahnwesen, namentlich das schweizerische, unter dem neuen Titel die gleiche Beachtung und Berücksichtigung finden, wie bisher und es wird also auch in dieser Richtung eine Aenderung in der Haltung unserer Zeitschrift, die sich rühmen kann, stets die grösste Unabhängigkeit, sowohl den schweizerischen Eisenbahngesellschaften, als auch den staatlichen Ueberwachungsorganen gegenüber, gewahrt zu haben, nicht stattfinden. — Wichtige Fragen, wie der einheitliche Eisenbahnbetrieb durch den Staat und die Schaffung eines rationellen Netzes von Secundärbahnen, treten in letzter Zeit immer deutlicher in den Vordergrund und wer wäre da eher berufen ein Urtheil abzugeben, als die Techniker?

Was die weitem Ziele anbetrifft, welche die „Schweizerische Bauzeitung“ verfolgen wird, so wollen wir uns hierüber nicht in weitläufiger Rede verbreiten, um so weniger, als dieselben im beiliegenden Prospect bereits angedeutet sind. Wir wollen uns darauf beschränken zu sagen, dass wir — wie wir dies auch schon bei der „Eisenbahn“ gethan haben — unsere volle Kraft einsetzen wollen, um die „Schweizerische Bauzeitung“ immer mehr dem Vorbild näher zu bringen, das uns als Inbegriff einer guten, den Bedürfnissen und Wünschen der Technikerschaft entsprechenden Zeitschrift vorschwebt.

Wenn wir in unserer Arbeit auch ferner durch die freundliche Mitwirkung unserer Fachgenossen unterstützt werden, so glauben wir zu der Hoffnung berechtigt zu sein, dass die „Schweizerische Bauzeitung“ Beifall finden und sich immer mehr Freunde und Gönner erwerben werde.

Die Redaction.

Zürich, den 6. Januar 1883.

Die Restauration des Münsters in Basel.

Von Architect G. Kelterborn und Bauinspector H. Reese.

Vor etwa zwei Jahren, im October 1880, haben wir in einem ersten Artikel in der „Eisenbahn“ (Band XII No. 17) berichtet, auf welche Weise in Basel die Restauration unseres hervorragenden Bauwerkes an die Hand genommen werde, wie sich ein Münsterbauverein gebildet habe, der im Vereine mit den Staatsbehörden für die Beschaffung der nöthigen Geldmittel Sorge, und wie endlich von der Bauleitung ein Bauprogramm aufgestellt und dasselbe nach erfolgter Begutachtung durch die Herren Oberbaurath F. Schmidt in Wien und Baurath Haase in Hannover als Richtschnur für die vorzunehmenden Arbeiten angenommen wurde.

Wir haben ferner mitgetheilt, dass eine Bauzeit von sieben bis acht Jahren und eine jährliche Bausumme von circa

Fr. 40,000 in Aussicht genommen worden ist und haben endlich die Thätigkeit und die Fortschritte des ersten Baujahres geschildert.

Es dürfte nun vielleicht einen Theil ihrer Leser interessiren, etwas Näheres über die Bauthätigkeit der beiden letztverflossenen Jahre zu vernehmen.

Wie bereits in dem erwähnten ersten Aufsätze angeführt wurde, gelangten wir im Jahre 1880 mit den Arbeiten bis zum Fusse der beiden Thurmpyramiden, d. h. genau so weit als projectirt worden war.

Die Bausumme war auf Fr. 40,000 veranschlagt worden, die wirklichen Ausgaben beliefen sich indess auf Fr. 46,244, also Fr. 6244 oder circa 15% mehr. Die Ueberschreitung