

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **23/24 (1894)**

Heft 26

PDF erstellt am: **24.04.2024**

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.

Stundendurchschnitt war demnach 21,5 Knoten. Bisher hatte die kürzeste Reise in östlicher Richtung 5 Tage, 12 Stunden und 7 Minuten gedauert.

Die vier Schwesterschiffe der Hamburger Packetfahrt-Aktien-Gesellschaft haben ebenfalls eine ganz respektable Geschwindigkeit erzielt. Die Fahrten nachgenannter Dampfer zwischen New-York und Southampton erforderten:

| | Schnellste Fahrt | Durchschnitts-Geschwindigkeit der ganzen Fahrt |
|----------------------|------------------|--|
| Normannia | 167 St. — Min. | 169 St. 7 Min. |
| Columbia | 167 » 3 » | 173 » 6 » |
| Fürst Bismark . . . | 165 » 3 » | 175 » 7 » |
| Augusta Victoria . . | 179 » 6 » | 181 » 9 » |

Die Geschwindigkeiten der Dampfer des Norddeutschen Lloyd bleiben hinter den oben angeführten zurück.

Die Beleuchtung des Deutschen Reichstageshauses. Den in Nummer 23 u. Z. abgeschlossenen Mitteilungen über die architektonische Gestaltung des deutschen Reichstageshauses lassen wir nachstehend einige Angaben über die Beleuchtungseinrichtungen dieses Parlamentsgebäudes folgen. Das Reichstageshaus umfasst etwa 300 Räume; mit den Vorhallen, Eingangshallen, Korridoren u. s. w. sind etwa 10 000 m² Bodenfläche reich und 20 000 m² ausreichend zu beleuchten. Zu diesem Zwecke sind 5500 Glühlampen von verschiedener Leuchtkraft und 67 Bogenlampen von 1000 bis 4200 Kerzen Leuchtkraft installiert worden. Diese Lampen ergeben insgesamt etwa 180 000 Kerzen, so dass auf den m² durchschnittlich 6 Kerzen kommen. Der Sitzungssaal wird durch 16 Stück 12 Amp.-Lampen beleuchtet; in diesem Raume, der eine Bodenfläche von 624 m² besitzt, herrscht eine solche intensive Helligkeit, dass die Stenographen keine besonderen Lampen benötigen. Die grosse Vorhalle des Sitzungssaales soll einen Lüster von 8 m Durchmesser erhalten, der die jetzt provisorisch angebrachten 12 Bogen- und 150 Glühlampen tragen wird. Natürlich sind auch die übrigen Räume dementsprechend mit Licht versehen; die Verteilung des Lichtes ist eine diskrete, ein Blenden ist ausgeschlossen und durch eine richtig gewählte Lichtintensität wurden die architektonische Schönheit und der figurale Schmuck zur wirkungsvollsten Geltung gebracht. Die Beleuchtungskörper sind dem Stil des Hauses angepasst. Die gesamten elektrischen Installationen sind von den Berliner Elektrizitäts-Werken ausgeführt worden. Beachtenswert ist, dass die ausgedehnte Reichstageshausbeleuchtung ohne Specialanlagen in das vorhandene Strassen-Kabelnetz aufgenommen werden konnte, ein Beweis für dessen Leistungsfähigkeit. Im Hause sind die erforderlichen Vorkehrungen getroffen, um jeden Teil der elektrischen Leitung besichtigen und kontrollieren zu können. Insgesamt wurden 40 000 m Draht und 6000 m Kabel verlegt; sämtliche Drähte sind durch eiserne Gasröhren geführt, von welchen etwa 14 000 m eingemauert wurden. In Abständen von 40 m sind Prüfungsstellen vorgesehen.

Neue Kirche in Wiedikon-Zürich. Mit Einmütigkeit hat die Kirchgemeinde von Wiedikon am 23. Dezember den Bau einer neuen Kirche samt Pfarrhaus beschlossen. Der Baugrund liegt auf dem zum Teil mit Reben bepflanzt, länglichen Moränehügel, dessen südliches Ende die Brauerei Uto krönt, zwischen der Liebegg-, Goldbrunnen- und Bühllstrasse. Seine dominierende Lage, etwa 30 m über dem Spiegel des Zürichsees, wird den von Architekt *Paul Reber* aus Basel im frühgotischen Stil entworfenen Bau wirksam zur Geltung bringen. Mit dem vollendeten Bau wird die Silhouette der in den letzten Jahren an Türmen reich gewordenen Stadt um ein neues reizvolles Bild vermehrt. Der schlanke, 53 m hohe Turm wird ein Geläute in B-Dur, der nämlichen Tonart wie diejenige der Kirche von Enge, aufnehmen. Der Grundriss bildet einen Centralbau, ähnlich demjenigen der bereits genannten neuen Kirche in Enge. Die Kirche wird mitsamt den Emporen etwa 1200 Sitzplätze enthalten und die Gesamtbaukosten derselben samt Pfarrhaus sind auf 390 000 Fr. veranschlagt.

Kontrolle des Dampfschiffbetriebes in der Schweiz. Am 21. August 1894 setzte der schweizerische Bundesrat den Beginn der Wirksamkeit des Bundesgesetzes über das Postregal auf den künftigen ersten Januar fest. Artikel 8 dieses Gesetzes (vom 5. April 1894) bestimmt, dass Dampfschiffe, Luftseilbahnen und andere Transportanstalten mit Motorenbetrieb bezüglich ihrer technischen Einrichtungen und ihrer Verkehrsbedingungen der Kontrolle des Bundes unterstellt seien. Mit den bezüglichen Vorarbeiten wurde eine aus den Herren Maschineningenieuren Rodieux (Lausanne), Schmid (Luzern) und Strupler (Zürich) bestehende Experten-Kommission betraut. Da es der bezüglichen Kommission nicht möglich war, eine Vollziehungsverordnung zu Art. 8 so rechtzeitig auszuarbeiten, um sie mit dem 1. Januar 1895 in Kraft treten zu lassen, hat der Bundesrat beschlossen, die Frist für die Vorlage dieser Vollziehungsverordnung weiter zu erstrecken und bis dahin den Vollzug des Art. 8 zu suspendieren.

Wiederherstellung des Parthenon. Die griechische Regierung hat Herrn Oberbaudirektor Prof. Dr. *J. Durn* in Karlsruhe den ehrenvollen Auftrag erteilt, die durch das Erdbeben notwendig gewordenen Restaurierungsarbeiten am Parthenon zu begutachten und eventuell auszuführen, da in der aus Fachleuten gebildeten Kommission hinsichtlich der Ausdehnung und Bedeutung der Schäden und der erforderlichen Vorkehrungen Meinungsverschiedenheiten entstanden sind.

Für den projektierten Bau einer Schwebbahn in Berlin, System Langen, hat das kgl. Polizei-Präsidium daselbst die Konzession versagt. In dem betreffenden Bescheid wird u. a. als Grund des ablehnenden Verhaltens der Behörde angeführt, dass es nicht angängig sei, eine Bahn zu konzessionieren, deren Konstruktion eine organische Verbindung mit bestehenden oder zukünftigen andern Strassenbahnen nicht zulässt.

Zürcher Strassenbahnen. Mit 9228 gegen 4694 Stimmen hat die Einwohnerschaft der Stadt Zürich am 23. Dezember das Uebereinkommen zwischen dem Stadtrat und der Zürcher Strassenbahn-Aktiengesellschaft, betreffend den Kauf der Zürcher Pferdebahn durch die Stadt, um den Preis von 1 750 000 Fr. genehmigt.

Die Leitung der physikalisch-technischen Reichsanstalt in Charlottenburg-Berlin wird als Nachfolger von Helmholtz Herr Professor Dr. Friedrich Kohlrausch aus Strassburg demnächst übernehmen.

Schynige Platte-Bahn. Die Generalversammlung der Obligationäre hat dem Vertrag über den Verkauf der Unternehmung an die Berner Oberland-Bahnen ihre Genehmigung erteilt.

Dem Jungfraubahn-Projekt des Herrn Guyer-Zeller haben die eidg. Räte unter gewissen Bedingungen die Konzession erteilt.

Litteratur.

Der Zeitungskatalog der Firma Haasenstein & Vogler für das Jahr 1895 ist erschienen. — Das Format, die übersichtliche Anordnung des Ortsregisters der politischen Zeitungen, ein entsprechendes Verzeichnis der Fach- und illustrierten Zeitschriften, Kurs- und Adress-Bücher des In- und Auslandes, nebst der Einfügung eines Notizkalenders sind auch in diesem Jahre beibehalten; dagegen übertreffen Papier und Druck und besonders der hübsche Celluloid-Einband, der das Handbuch zu einer Zierde jedes Schreibtisches macht, die früheren Auflagen.

Konkurrenzen.

Evangelische Kirche in Troppau. (Bd. XXIV S. 38.) Eingegangen sind 55 Entwürfe. I. Preis (800 Kr.): A. Streit, Arch. in Berlin, II. Preis (500 Kr.): Kachlinger und Scheiringer, Architekten in Wien; III. Preis (300 Kr.): W. Wilborg, Arch. in Charlottenburg. Zum Ankauf wurden empfohlen die Pläne von Prof. H. Knothe-Seeck in Zwickau i. S., F. v. Gerlach, Arch. in Hamburg und W. Bürger, Arch. in Chemnitz.

Nekrologie.

† **Friedrich Wilhelm Dürler.** Am Weihnachtstag starb zu St. Gallen im Alter von 45 Jahren F. W. Dürler, einer der meistbeschäftigten Baumeister dieser Stadt, der u. a. auch das schöne, in Bd. V auf S. 157 u. Z. dargestellte Primarschulhaus an der Vadianstrasse erbaut hat. Ein Hirnschlag hat dem Leben des thätigen, allgemein beliebten Kollegen ein unerwartet rasches Ziel gesetzt.

Preisausschreiben.

Die Centalkommission der Gewerbemuseen Zürich und Winterthur hat auf Grundlage des preisgerichtlichen Gutachtens über den in Nr. 5 u. Z. vom 4. Aug. 1894 mitgeteilten Wettbewerb folgende Preise erteilt: Für den geschnitzten Bilderrahmen einen ersten Preis von 140 Fr. an Herrn *Francesco Zamboni* und einen zweiten von 60 Fr. an Herrn *Karl Fischer* in Zürich. Für das gemalte Fenster einen zweiten Preis von 150 Fr. an Herrn *Fritz Kuhn* in Basel.

Redaktion: A. WALDNER

32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.