

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 16/17 (1882)
Heft: 13

Wettbewerbe

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Gotthardbahn. — Der mit dem ersten Juni in Kraft tretende Fahrplan der Gotthardbahn ist noch nicht definitiv bestimmt, namentlich was die Personen- und Güterzüge anbetrifft. Dagegen lässt sich mit ziemlicher Sicherheit annehmen, dass an den Fahrzeiten der beiden Hauptschnellzüge, welche nur I. und II. Classe führen, kaum mehr erhebliche Aenderungen vorgenommen werden. Der Fahrplan derselben ist folgender:

ab Luzern	10.—	VM: 10.15	Abends	ab Chiasso	8.55	VM: 9.30	Abends
" Rothkreuz	10.29	" 10.43	"	" Lugano	9.37	" 10.15	"
" Erstfeld	11.47	" 12.08	VM.	" Bellinzona	10.40	" 11.30	"
in Göschenen	12.59	NM. 1.22	"	" Biasca	11.11	" 12.05	VM.
ab "	1.25	" 1.27	"	" Airolo	1.—	NM. 2.—	"
" Airolo	1.52	" 1.53	"	in Göschenen	1.25	" 2.25	"
" Biasca	3.18	" 3.39	"	ab "	1.50	" 2.30	"
" Bellinzona	3.47	" 4.10	"	" Erstfeld	3.—	" 3.50	"
" Lugano	4.45	" 5.15	"	" Rothkreuz	4.25	" 5.25	"
in Chiasso	5.25	" 5.55	"	in Luzern	4.50	" 5.50	"

Die Fahrpreise betragen von Zürich nach Mailand Fr. 28.35 I. Cl. und Fr. 20.25 II. Cl.

Zur Bremsfrage. — Auf der französischen Ostbahn zwischen Paris und Gretz wurden sehr umfassende Versuche mit einem electricen Bremsapparat (Achard'sche Bremse?) vorgenommen, die ein vollständig zufriedenstellendes Resultat ergeben haben sollen. Sämmtliche Wagen des Bremszuges waren electricch beleuchtet.

Eisenbahneröffnungen in Deutschland und Oesterreich-Ungarn. — Im abgelaufenen Jahre, verglichen mit dem Vorjahr, wurden folgende Strecken dem Eisenbahnverkehr übergeben:

Deutschland:	1881	1880
a) Staatsbahnen	267,17 km	350,93 km
b) Privatbahnen unter Staatsverwaltung	22,75 "	54,58 "
c) " " eigener Verwaltung	257,47 "	99,04 "
Total in Deutschland	547,39 km	504,55 km
" " Oesterreich	305,04 "	32,72 "
" " Ungarn	126,39 "	20,00 "
Zusammen	978,82 km	557,27 km

Die Vermehrung des Zuwachses gegenüber 1880 beträgt 421,25 km oder ungefähr 75%, welche beinahe ausschliesslich auf Rechnung von Oesterreich-Ungarn fällt, indem das Deutsche Reich nur den verhältnissmässig geringfügigen Mehrbetrag von 42,84 km oder 8,5% aufzuweisen hat.

Concurrenzen.

Concurrenz für Entwürfe zu einem feuer- und lebenssicheren Theater.

Um einen Muster-Theaterplan zu erhalten, dessen Ausführung geeignet wäre, Massenglücke, wie beim Ringtheater, zu verhüten, wird von dem Vorstande der deutschen Hygieine-Ausstellung zu Berlin eine Concurrenz ausgeschrieben. Das Theater soll 1700 Zuschauerplätze, Magazin und Requisitenräume, Werkstätten und eine Wohnung enthalten. Nicht nur in sicher-, sondern auch in gesundheitlicher Beziehung soll das Theater Anspruch auf die Bezeichnung eines Muster-Bauwerks erheben können. Als Beleuchtung ist Gas in Aussicht genommen, jedoch soll bei der Einrichtung die Möglichkeit des Ersatzes durch electricches Licht vorgesehen sein. Das Programm fixirt keine Baukostensumme, fordert aber genaue Nachweise, beziehungsweise Darstellungen, über Alles, was an Einrichtungen, die der Sicherheit dienen, in Frage kommt. Für die Prämiiirung der besten Lösungen sind im Ganzen 8000 Mark angesetzt, welche nach Ermessen der Jury zur Vertheilung kommen. Die Theilnahme an der Concurrenz steht allen Angehörigen des deutschen Reiches, Oesterreich-Ungarns und der Schweiz zu. Der Schlusstermin für die Einreichung der Arbeiten ist auf den 15. August d. J. festgesetzt.

Concurrenz für Entwürfe zur Stephanie-Brücke in Wien. — Von den prämiirten Projecten wird nach der „Deutschen Bauzeitung“ keins zur Ausführung kommen; dagegen ist in Aussicht genommen, das Project mit dem Motto: „Viribus unitis, Sempre avanti“ (als deren Verfasser zwei Wiener Architekten ermittelt worden sind) der Ausführung zu Grunde zu legen. Die Preisrichter hatten dieses Project seiner Grundidee wegen recht günstig beurtheilt, von einem Vorschlage zur Prämiiirung aber Abstand nehmen müssen, weil die statische Begründung sich als mangelhaft erwies und auch mehrere constructive Bedenken gegen das Project zu erheben waren.

Eine Concurrenz für eine zweite grosse Kirche im Renaissance-Styl in Dresden soll demnächst zur Ausschreibung gelangen.

Eine internationale Concurrenz-Ausschreibung wird nach dem „Bau-techniker“ behufs Erlangung von Bauplänen für ein monumentales Parlamentsgebäude in Budapest ausgeschrieben werden.

Redaction: A. WALDNER,
Claridenstrasse Nr. 30, Zürich.

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein.

Section Zürich.

Versammlung am 1. März 1882.

Anwesend: 49 Mitglieder, 5 Gäste.

Vorsitz: Herr Präsident Bürkli-Ziegler.

Der Herr *Vorsitzende* übernimmt das Referat über die im Saale ausgestellten 3 *Concurrenzprojecte für die Quaiabücke* von den HH. 1. Schmid & Holzmann, 2. Locher & Ott und 3. Gubser & Näf. Das sehr interessante und eingehende Referat, dessen Inhalt mit dem in Nr. 10 der „Eisenbahn“ veröffentlichten Berichte des Herrn Redners an die Direction der Quaibauten im Wesentlichen übereinstimmt und auf welchen hier verwiesen wird, führt aus, wie bei der schliesslichen Entscheidung weder die *Eisenconstruction*, noch die *ästhetische Ausbildung*, noch der *Kostenpunkt* von erheblichem Einflusse waren, da in dieser Beziehung sämmtliche drei Projecte ziemlich gleich dastehen; lediglich die *Foundationsmethode* war ausschlaggebend und sprachen sich *sämmtliche* Ingenieure der Expertencommission für den von Schmid & Holzmann proponirten Pfahlrost aus, welcher Ansicht sich dann auch die betr. Behörde bei der definitiven Bauvergebung anschloss.

In der Discussion über diesen Gegenstand ergreift zuerst das Wort:

Herr Ing. *Vögeli* (Mitglied der Quaicommission): Redner hat dem durchaus objectiven und umfassenden Referate des Herrn Bürkli wenig zuzufügen. Der Schwerpunkt zur Beurtheilung der drei vorliegenden Projecte lag in der gewählten Fundirung. In dieser Hinsicht konnte bejaht werden, dass das Pfahlfundament Holzmann unbedingt zuverlässig ist. Betreffs der Brunnenfundirung war etwas Misstrauen vorhanden; die Sache ist noch relativ neu und wenn auch allerdings Berichte über gelungene derartige Fundirungen vorliegen, so liessen doch gewisse Unregelmässigkeiten des Terrains, die sich bei der Sondirung zeigten, Schwierigkeiten für die Methode, die eine möglichst gleichmässige Beschaffenheit des Bodens voraussetzt, erwarten. In diesem Falle ist zwar der pneumatische Betrieb denkbar, doch dürfte dessen Anwendung auf die Kosten unter Umständen grossen Einfluss haben. Es sind diese Kosten nicht ganz sicher und liegen namentlich keine zuverlässigen Daten darüber vor. Für die entscheidende Behörde, welche in finanzieller Beziehung grosse Rücksichten auf die beteiligten Kreise zu nehmen hat, war dieser Punkt aber schwerwiegend, das Sicherere musste vorgezogen werden.

Herr Baumeister *Näf*: Redner bedauert die wenig ausführliche zeichnerische Darstellung des Gubser'schen Projectes in Bezug auf die Fundirung, da sonst dasselbe jedenfalls mehr in den Vordergrund getreten wäre. Der in diesem Project angenommene Pfahlrost soll mittelst eines Leitrostes eingerammt, die oberen Enden der Pfähle im Wasser ausbetonirt, dann ein Tragrost aufgelegt werden. Auf diesen letzteren werden mittelst Senkkasten die fünf einzelnen Pfeilertheile im Trocknen in die Höhe betonirt und ist diese Arbeit in den kleineren Kästen jedenfalls weit leichter und sicherer auszuführen, auch werden die Pfähle bei dieser Anordnung weniger belastet. Die Rangordnung der drei Projecte scheint dem Herrn Redner nicht die richtige; entweder sollten die beiden Projecte mit Pfahlrost oder das mit Brunnenfundirung voranstellen.

Herr F. *Locher* tritt für die im Project Locher & Ott gewählte Brunnenfundirung ein. Seit 30—40 Jahren sind zahlreiche derartige Fundirungen in Indien, Schottland, Norddeutschland mit Erfolg in den schwierigsten Fällen zur Ausführung gekommen und schien diese Methode in dem vorliegenden Terrain am zweckmässigsten. Es werden aus der einschlägigen Fachliteratur Citate gegeben, die die Vorzüglichkeit dieser Fundirungsart in ähnlichen Fällen, wie der hiesige, betonen. Der Herr Redner bespricht hierauf die verschiedenen gegen die Brunnen erhobenen Bedenken und sucht dieselben zu widerlegen. Das Steckenbleiben des Brunnens im Schlamm sei wohl möglich, allein durch die nach oben konisch eingezogene Gestalt der Brunnen, die ein Nachrutschen des Terrains begünstige, bei regelmässigem Betriebe sehr unwahrscheinlich. Werde letzterer aus irgend einer Ursache für einige Zeit unterbrochen, so könne ein Stillstehen allerdings eintreten, allein durch künstliche Belastung, Auflockerung des Bodens mit Röhren mit Wasser oder Dampf kann der Brunnen jedenfalls wieder in Gang gesetzt werden. Da die Brunnen in Schrauben hängen, die ein regelmässiges Heruntersinken bewirken, so werde jedes Hinderniss, das eine schiefe Stellung veranlassen könne, sofort bemerkt, dann sei durch entsprechende Stellung der Schlammpumpe oder, falls dies nicht ausreiche, durch Anwendung des pneumatischen Verfahrens, das in ihrem Project vorgesehen ist, Abhilfe möglich. Ebenso komme die Pneumatik zur Anwendung, wenn die untere feste Schicht nicht eben gelagert sein sollte.