

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 9/10 (1887)
Heft: 16

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: 14.03.2025

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

sellschaften. Man betonte, dass ihre Aufgabe eine wesentlich einfachere sei als die der Normalbahnen; sie stünden nicht in gegenseitiger directer Geschäftsabrechnung, noch brauchten sie sich zur Alimentation ihrer Bahnen Concurrenz zu machen. Die Organisation hat schliesslich in der Weise stattzufinden, dass durch Vertrag die freiwillig beitretenden Verwaltungen über deren Grundlage sich einigen und einen alternirenden Directionsausschuss an die Spitze der freiwilligen Vereinigung stellen, welche den Verkehr mit den Bundesbehörden vereinfachen sollte.

Personenwagen-Beleuchtung auf den Eisenbahnen Deutschlands.

Nach einer kürzlich erschienenen Uebersicht über die Beleuchtungseinrichtungen in den Personenwagen auf den Eisenbahnen Deutschlands, ausschliesslich Bayerns, wurden von den im Betrieb stehenden Personenwagen beleuchtet:

Im Jahre	1879	1882	1886
Mit Gas	16,4 %	31,3 %	60,7 %
„ Oel	67,8 „	53,5 „	27,0 „
„ Kerzen	15,8 .	15,2 „	12,3 „

Die Gasbeleuchtung hat demnach, vornehmlich zu Ungunsten der Oelbeleuchtung, bedeutend an Umfang zugenommen, während die Beleuchtung mit Kerzen fast nur noch auf Nebenbahnen im Gebrauch ist. Zur Gasbeleuchtung wird ausschliesslich Fettgas, zur Oelbeleuchtung Rüböl verwendet. Die früher hie und da übliche Verwendung von Petroleum ist wegen der Explosionsgefahr untersagt worden. Das Gas wird, meist mit einem Druck von 6 Atmosphären gepresst, in besonderen, unter den einzelnen Wagen angebrachten Behältern mitgeführt, deren einmalige Füllung durchschnittlich für 30 bis 36 Brennstunden ausreicht. — Die mit annähernder Genauigkeit ermittelten Kosten beliefen sich, laut dem „Centralblatt der Bauverwaltung“, für die Brennstunde einer Flamme im Durchschnitt bei der Gasbeleuchtung auf 3,011 Pf. (3,764 Cts.), bei der Oelbeleuchtung auf 4,508 Pf. (5,635 Cts.) und bei der Kerzenbeleuchtung auf 3,382 Pf. (4,227 Cts.). Mit electricischem Glühlicht haben in den Jahren 1883 und 1884 auf einzelnen preussischen Staatsbahnen, später in grösserem Umfange auf den württembergischen Staatsbahnen und in neuester Zeit auch auf der Main-Neckar-Bahn Versuche stattgefunden. Dabei wurde der für die Wagenlampen erforderliche Strom meist von einer im Gepäckwagen befindlichen, durch eine Achse des Wagens in Bewegung gesetzte Dynamomaschine unter Mitverwendung von Accumulatoren geliefert. Die anfänglich unverhältnissmässig hohen Kosten sind durch Fortschritte in der Electrotechnik allmählig herabgemindert; für die württembergischen Staatsbahnen werden jetzt nur noch auf 3,15 Pf. für die Flammenstunde abgegeben. In Bezug auf Helligkeit und Gleichmässigkeit des Lichtes sind gleichfalls günstige Ergebnisse berichtet, jedoch können die Versuche keineswegs als abgeschlossen angesehen werden, auch bleibt der Gasbeleuchtung einstweilen der Vorzug, dass jeder einzelne Wagen mit einer selbständigen, von seiner Stellung im Zuge unabhängigen Lichtquelle ausgerüstet ist. Jedenfalls würde der allgemeineren Einführung des electricischen Lichtes, selbst wenn es gelänge, verschiedene den jetzigen Einrichtungen anhaftende Mängel zu beseitigen, vorläufig der Umstand hinderlich sein, dass viele Eisenbahn-Verwaltungen erst vor kurzer Zeit die Anlagen und Einrichtungen für die Gasbeleuchtung mit beträchtlichen Kosten haben herstellen oder vervollständigen lassen.

Am neuen Frankfurter Opernhaus zeigen sich jetzt schon Spuren starker Verwitterung. Sowohl an der Sockel-Verblendung, als auch an einigen Gesimsen ist die glatt bearbeitete Oberfläche bereits weggefressen; unter derselben ist eine weisse, kreideartige Masse zum Vorschein gekommen, welche sich leicht mit dem Finger beseitigen lässt. Die Verblendung besteht aus französischem Kalkstein.

Birsigthalbahn. Der Verkehr auf dieser am 3. d. Mts. feierlich eröffneten 7 km langen Schmalspurbahn von Basel nach Therwyl entwickelt sich in erfreulicher Weisheit. Näheres über diese Nebenbahn findet sich in Bd. IX Nr. 2 und 7.

Concurrenzen.

Neue Tonhalle in Zürich. Die „Deutsche Bauzeitung“ beurtheilt den Entwurf von „Georg Braun“ folgendermassen: „Die interessante Arbeit verdankt ihre Auszeichnung wol in erster Linie der trefflichen Grundrisslösung. Mit grosser Schönheit eifert die Anordnung des Entwurfes eine anscheinend in allen Einzelheiten ausgereifte Zweckmässigkeit: alle Bedingungen der Zugänglichkeit und der passenden Verbindung bezw. des Abschlusses der Haupträume unter einander sind

erfüllt; Nebenräume sind in reicher Zahl und guter Anordnung vorhanden. Leider, dass gegenüber diesen Vorzügen die Gestaltung des Aeusseren an einem schweren Bedenken krankt. Nicht, dass die Schönheit der Formen und Verhältnisse vermessen liesse oder für die Bestimmung des Gebäudes nicht bezeichnend wäre: sie ist vielmehr mit ebenso grosser künstlerischer Kraft erfunden, wie der Grundriss der Anlage. Aber sie zeigt in der Anlage des von zwei Thürmen begleiteten Pavillons mit dem Wasserbecken davor eine so grosse Aehnlichkeit mit dem Mittelbau des *Pariser Trocadero-Palastes*, dass sich die Züricher Bauherren doch wol kaum dazu verstehen dürften, die Anlage in dieser Form zur Ausführung zu bringen. In den Einzelformen der Pavillon-Architectur sind natürlich Abweichungen von jenem Vorbilde vorhanden, während die Form der Thürme ihm gleichfalls sehr nahe verwandt ist. Es war wol nur Mangel an Zeit, welche den Künstler zu einer derartigen Anleihe veranlasst hat, die nach unsern Anschauungen die Grenze des Zulässigen weit überschreitet, ihm aber glücklicher Weise in den Augen der Preisrichter nicht geschadet hat. Hoffentlich gelingt es ihm bei nochmaliger Durcharbeitung seines Entwurfes, dem wir im Uebrigen die Ausführung nur wünschen können, auch in dieser Beziehung eine selbständigere Lösung zu finden.“ — Nachdem über den pseudonymen „Georg Braun“ die abenteuerlichsten Muthmassungen gemacht worden sind, glauben wir den wirklichen Namen des glücklichen Preisgewinners unsern Lesern um so weniger vorenthalten zu dürfen, als eine deutsche Collegin das Geheimniss bereits verrathen hat. Es ist der bekannte Architect: *Bruno Schmitz*, der Sieger in der ersten Concurrenz für das Victor Emanuel-Denkmal, der unlängst bei der Preisbewerbung für das Gebäude des Finanzministeriums in Dresden unter demselben Pseudonym den zweiten Preis (5000 Mark) errungen hat (vide Bd. IX, Seite 162) und der auch in der Schweiz durch sein preisgekröntes Project für die Cantonalbank in St. Gallen (abgebildet und beschrieben in Bd. IV. Nr. 23 dieser Ztg.) vortheilhaft bekannt geworden ist. Nach dessen Entwurf ist das Bankgebäude von Cantonsbaumeister Th. Gohl ausgeführt worden. —

Näfels Denkmal. Der Regierungsrath des Cantons Glarus eröffnet unter den *schweizerischen* „Architecten und Künstlern“ eine Preisbewerbung zur Erlangung genereller Entwürfe für ein Denkmal in Näfels. Termin: 15. November. Preise: 300, 200 und 100 Fr. Gesamtbaukosten: 15 000 Fr. Das Programm zu dieser Preisbewerbung ist im Annoncentheil dieses Blattes veröffentlicht. Der Termin erscheint uns etwas kurz, die Preise sind nicht zu hoch bemessen. Im Preisgericht sitzt ein einziger Architect; die übrigen Mitglieder sind uns nicht gerade als hervorragende „Künstler“ bekannt. Schliesslich möchten wir die ausschreibende Behörde noch anfragen, ob Architecten nicht auch als Künstler betrachtet werden dürfen, da sie sich an „Architecten und Künstler“ wendet?

Ständehaus in Rostock. Die Preisbewerbung ist auf die in den Grossherzogthümern Mecklenburg gebürtigen oder dort wohnenden Architecten beschränkt. Preise: 3000 und 2000 Mark. Termin: 15. Aug. 1888. Programm und Lageplan können gegen Bezahlung von 3 Mark bei Herrn Landessecretär Dr. Weber in Rostock bezogen werden.

Redaction: A. WALDNER

32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studirender

der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht ein *Maschinen-Ingenieur* als Geschäftsleiter in eine Fabrik für Construction von Rollmaterial für Schmalspurbahnen und eiserne Handfuhwerke. (510)

Gesucht ein *Maschinen-Ingenieur* nach Russland, der Papierfabrication, Cellulose-Anlagen und Turbinenbau kennt. (511)

On cherche pour l'exploitation des pétroles au Caucase un *ingénieur*, qui connaisse en même temps la partie minière d'une exploitation de ce genre et aussi la mécanique. (513)

Eine grosse Bahnunternehmung sucht nach Venezuela einen *Adjuncten* für den Oberingenieur, und einen *Ingenieur-Assistenten* für Vorarbeiten und Bau mit guter Besoldung. Sprache: Englisch, Französisch oder Spanisch. (514)

Gesucht ein *Ingenieur* oder *Förster* in die Tabakpflanzungen nach Sumatra. (515)

Auskunft ertheilt

Der Secretär: H. Paur, Ingenieur, Bahnhofstrasse - Münzplatz 4, Zürich.