

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **27/28 (1896)**

Heft 7

PDF erstellt am: **19.09.2024**

### **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.

## Elektrische Strassenbahnen.

Die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft zu Berlin hat über die nach ihrem System ausgeführten Strassenbahnen mit oberirdischen Stromzuführungen zwei tabellarische Zusammenstellungen herausgegeben, die eine Reihe wissenschaftlicher Angaben enthalten. Wir glauben durch deren Veröffentlichung auf Seite 45 der heutigen Nummer zahlreichen Lesern unserer Zeitschrift einen Dienst zu leisten. Beide Tabellen beziehen sich auf den Stand vom Januar 1896.

## Miscellanea.

**Londons Verkehrsverhältnisse und Verkehrsmittel.** In einem dem Verein der Londoner Civilingenieure neulich unterbreiteten Bericht hat *J. H. Greathead* ein besonders interessantes Kapitel den fortgesetzt sich erweiternden Einrichtungen gewidmet, welche zur Bewältigung des enormen Verkehrs in der englischen Hauptstadt vorhanden sind. In den von *Greathead* angeführten Zahlen sind die grossen Eisenbahngesellschaften, welche die Vorstädte bedienen, nicht berücksichtigt. In Betracht kommen die zwei grossen Omnibus-Gesellschaften, die «London general Omnibus Company» und die «London Road car Company», ferner die beiden Stadtbahnen, die sogenannte «Metropolitan» und die «District Railway» schliesslich der Tramway und die elektrische Untergrundbahn «City and South London Subway», welche insgesamt im Jahr 1894 546,834,000 Passagiere befördert haben\*). Bemerkenswert ist die rapide Steigerung des Personenverkehrs auf den Londoner Bahnen seit den letzten drei Jahrzehnten. Im Jahre 1864 war die entsprechende Zahl 28 370 000; sie stieg im Jahre 1874 auf 155 100 000, und erreichte im Jahr 1884 311 880 000. Im letzten Jahrzehnt ist also ein Zuwachs von Reisenden um 80% zu verzeichnen. So ungewöhnlich diese Verkehrszahlen auch scheinen, so ausgezeichnet die Verkehrsgelegenheit ist, die man in London vorfindet, spricht *Greathead* sich doch dahin aus, dass im Londoner Verkehrswesen eine noch weit grössere Leistungsfähigkeit entfaltet werden könne. Er berechnet, dass bei gleichbleibender Progression der oben angeführten Zahlen vor Ende des Jahrhunderts noch weitere 200 Millionen Reisende zu befördern sein werden. Vor allem fehlen noch Verkehrsmittel, die eine rasche Beförderung in die centralen Stadtgebiete ermöglichen, welche ausschliesslich auf den Omnibusbetrieb angewiesen sind. Nach *Greathead* bietet sich die einzig praktische Lösung der Londoner Verkehrsfrage in der Anlage von unterirdisch verlaufenden Bahnen, deren Tiefe eine Kollision mit den Abwasserröhren und Gebäudefundamenten ausschliessen müsste. Den Beweis für die Zweckmässigkeit solcher Anlagen liefert der Erfolg der «Southwark Electric Subway», welche im ersten Halbjahr nach ihrer Betriebseröffnung 2 412 000 Passagiere beförderte, deren Verkehr im Jahr 1894 auf 6 900 000 Reisende anstieg und deren Frequenz in einem noch ganz andern Verhältnis sich erhöhen wird, sobald die projektierte Verlängerung der Linie durchgeführt ist.

**Testalin.** Neben den Kessler'schen Fluaten, die bekanntlich für Kalkstein ein vortreffliches Härtings- und Konservierungsmittel sind, wird in jüngster Zeit unter dem Namen Testalin ein Material verwendet, das für die Erhaltung von Sandstein, Beton, Cement-Putzarbeiten u. dgl. sich vorzüglich eignen soll. Dasselbe besteht aus zwei hellen, nach einander aufzutragenden Lösungen, welche durch chemische Umsetzung eine unlösliche Verbindung in und mit dem Material eingehen. Dadurch soll das mit Testalin überzogene Baumaterial wasserabweisend und härter, ohne dass die Poren desselben vollständig geschlossen werden und Struktur und Farbe leiden. Die Luftdurchlässigkeit bleibt somit erhalten. Neben dem billigen Preis des Testalin-Ueberzuges (etwa 25 Cts. pro  $m^2$ ) werden diesem Schutzmittel noch verschiedene andere Vorzüge nachgerühmt (guter Untergrund für Oelfarbenanstrich, Abwaschbarkeit, geringere Abnutzung von Treppen und Fussböden und dadurch verminderte Staubeentwicklung etc.) auf die wir hier nicht näher eingehen können. Beim Bau des neuen Rathauses und der Börse in Hamburg, sowie bei einer Reihe anderer Gebäude in Norddeutschland soll sich der Testalin-Ueberzug der Fassaden gut bewährt haben.

**Eidgen. Polytechnikum.** Wie wir vernehmen, hat die Konferenz der Abteilung für Kultur-Ingenieure bei Anlass der Revision des Reglements der polyt. Schule dem h. Schulrate den Antrag eingereicht, es

\*) Zum Vergleich sei erwähnt, dass die Zahl der im Jahr 1894 auf sämtlichen Schweizer-Bahnen (incl. Tram- und Bergbahnen) beförderten Personen rd. 58 Millionen betragen hat.

Die Red.

möchte die genannte Abteilung anstatt wie bisher der landwirtschaftlichen Schule der *Ingenieurschule* zugeteilt und gleichzeitig zu einer Schule für *Vermessungs- und Kulturingenieure* erweitert werden.

Die schweizerische Technikerschaft wird diese Kunde mit Befriedigung aufnehmen, da durch eine solche Erweiterung der Ingenieurschule, die zugleich der jungen Schule für Kulturingenieure, welche als Appendix der landwirtschaftlichen Abteilung sich nicht recht entwickeln wollte, neues Leben verleihen würde, auch die Ingenieurschule und damit das ganze Polytechnikum nur gewinnen könnte.

Eine solche Vermessungsabteilung, wie sie auch andere technische Hochschulen besitzen, wurde von den schweizerischen Vermessungstechnikern schon lange als ein Bedürfnis empfunden.

**Elektrische Bahn auf die Schneekoppe.** Die Anlage einer elektrisch betriebenen Zahnradbahn nach der Schneekoppe, dem höchsten Gipfel des Riesengebirges (1603  $m$  ü. M.) mit Zweigbahn nach dem «Grenzbauden» wird geplant. Zu den Vorarbeiten hat das österreichische Handelsministerium dem Civilingenieur *Silban* in Leitomischl die Genehmigung erteilt.

**Die Wahl des Stadtbaurats von Berlin für den Hochbau** durch den Ausschuss der Stadtverordneten ist auf den Baurat *Ludwig Hoffmann*, den Erbauer des Reichsgerichtsgebäudes in Leipzig gefallen. Die Stadtverordneten-Versammlung hat in ihrer Plenarsitzung vom 6. d. M. diese Wahl bestätigt.

**Eine Kraft- und Arbeitsmaschinen-Ausstellung** soll im Jahre 1898 in München stattfinden. Die Ausstellung bezweckt, neben der Vorführung der Fortschritte auf dem Gebiete der Maschinentechnik insbesondere die Nutzbarmachung der Maschinenkraft für das Kleingewerbe zu fördern.

**Die XII. Wanderversammlung des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine** wird in diesem Jahre vom 30. August bis 2. September in Berlin stattfinden.

## Konkurrenzen.

**Turmbau zur Kirche in St. Moritz.** Unsere in letzter Nummer geäusserte Vermutung, dass andere Interessenten, welche das Programm dieses Wettbewerbes verlangten, nicht glücklicher gewesen sein werden als wir, hat sich bestätigt. Von einem unserer geschätzten Leser wird uns ein hektographiertes Rundschreiben folgenden Inhaltes zugestellt: «Mit Bezugnahme auf Ihre Zuschrift übersenden wir Ihnen beiliegend Konkurrenzbedingungen und Bauprogramm für die Turmbaute. Infolge vieler eingegangenen Anfragen sind die Pläne bereits vergriffen und haben wir heute solche nachbestellt. Falls Sie sich in Berücksichtigung des kurzen Termines dennoch an der Konkurrenz zu beteiligen gedenken, werden wir Ihnen *auf nochmaliges Verlangen* (!) in einigen Tagen Situationsplan und Vorderansicht der Kirche einsenden.

St. Moritz, Datum des Poststempels (!) Achtungsvoll:

Der Präsident der Baukommission.»

Dabei läuft mit heute dem 15. Februar der Einlieferungstermin ab. Wie ist es unter solchen Umständen möglich sich an dem ausgeschriebenen Wettbewerb zu beteiligen? Dieses in keiner Weise zu entschuldigende Verfahren der Baukommission läuft im Grunde auf ein Rückgängigmachen des Wettbewerbes und auf eine flagrante Verletzung des § 5 unserer «Grundsätze» hinaus, nach welchen eine ausgeschriebene Konkurrenz *nicht rückgängig gemacht werden darf*. Den beiden Herren Preisrichtern haben wir unsere letzte Nummer gesandt, sie haben sich jedoch bis heute in tiefes Schweigen gehüllt.

**Primarschulhaus in Luzern.** (Bd. XXVI S. 148). An diesem Wettbewerb haben sich die schweiz. Architekten sehr zahlreich beteiligt, es sind 71 Entwürfe eingelangt und das Preisgericht hatte am 10. und 11. Februar eine nicht unansehnliche Arbeit zu bewältigen. Das Resultat der Prüfung durch das Preisgericht, welchem 3000 Fr. zur Prämierung der drei bis vier besten Entwürfe zur Verfügung gestellt waren, ist folgendes: Es wurden ein erster Preis von 1200 Fr. und drei zweite Preise von je 600 Fr. zuerkannt und zwar:

Der erste Preis dem Entwürfe mit dem Merkzeichen: Schwarze Kreisfläche.

Verfasser: Herr *Joh. Metzger*, Architekt, Riesbach-Zürich.

Zweiter Preis dem Entwürfe mit dem Motto: «Von Südosten bestes Licht».

Verfasser: Herr *R. Schuster*, Architekt, Zürich IV.

Zweiter Preis dem Entwürfe mit dem Motto: «Parvis caris». Verfasser: HH. *Kehrer & Knell*, Architekten, Zürich I.

Zweiter Preis dem Entwürfe mit dem Motto: «Sirius». Verfasser: Herr *G. H. Seip*, Architekt, Zürich IV.