

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 31/32 (1898)
Heft: 22

Sonstiges

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: 15.03.2025

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

eine für Zuschauer verfügbare Grundfläche, die einschliesslich Gallerien jener des Konzertsales in der neuen Tonhalle gleichkommt. Bei Konzertbestuhlung würden somit etwa 1500, bei Tischbestuhlung etwa 1000 Personen Platz finden. Der Saal soll ganz in Eisen und Beton ausgeführt werden und eine derartige Ausstattung erhalten, dass seine Ausschmückung für besondere Gelegenheiten sich leicht bewerkstelligen lässt. Die Bühne ist 1,20 m über dem Saalboden erhöht und hat eine Prosceniumsöffnung von 8,50 m, eine Breite von 18 m und eine Tiefe von 12 m einschliesslich der Hinterbühne.

Während der Saal in den Sommermonaten zur Pflege der Operette bestimmt ist, würde er vom Sommer bis Herbst zu Variété-Aufführungen, und in den Wintermonaten in der Regel Vereinen und Gesellschaften zur Verfügung stehen.

Der ganze, 860 m² Fläche bei 12 m Höhe einnehmende Theaterbau wird auf dem Hinterterrain längs einer durchgehenden Brandmauer verhältnismässig billig errichtet werden können. Deshalb ist für die Fassade an der Tonhallestrasse eine weit reichere Behandlung beabsichtigt, umso mehr, als die Zweckbestimmung des Gebäudes eine aus der Front der übrigen Miethäuser hervorstechende Architektur nahe legt. Die unter diesen Gesichtspunkten im Barockstil entworfene Hauptfassade ist in Bd. XXVII, Nr. 16 u. Z. abgebildet.

Zur Inangriffnahme der Vorarbeiten für die Finanzierung und Ausführung des Projektes hat sich unlängst eine Initiativ-Gesellschaft gebildet, und das lebhafteste Interesse, welches in kapitalkräftigen Kreisen der hiesigen Bevölkerung dem Unternehmen entgegengebracht wird, lässt wohl auch dessen baldige Verwirklichung erwarten. Die gesamten Kosten des Vereinshaus- und Theaterbaus sind auf rd. 1,2 Millionen Fr. veranschlagt.

Miscellanea.

Die neuen Hafen- und Werftanlagen der Stadt Köln sind am 14. d. M. feierlich eingeweiht worden, nachdem bereits am 1. Mai d. J. die Eröffnung derselben stattgefunden hatte. Durch die in siebenjähriger Bauzeit mit einem Kostenaufwand von rd. 19 Millionen Franken ausgeführte Anlage, welche zugleich den Abschluss der Umgestaltung des Kölner Stadtbauplanes bildet, hat die alte Rheinstadt ihre zur Zeit der Hansa erworbene Bedeutung als Binnenhafen ersten Ranges wieder gewonnen. Nach Vorschlebung der Festungswerke war das freigewordene Gelände zur Anlage eines Halbrings von Schmuckstrassen verwendet worden. Die dem Hafenplane zu Grunde liegende Idee ging nun dahin, die Endpunkte dieses Halbrings durch eine mehr als 30 m breite, von der im Süden der Stadt liegenden Villenkolonie Marienburg aus bis zur Mülheimer Schiffsbrücke im Norden am linken Rheinufer entlang ziehende Rheinuferstrasse von rd. 9 km Länge zu verbinden und zwischen dieser Strasse und dem Rhein alle für den Schiffsverkehr erforderlichen Lösch-, Lade- und Lager-einrichtungen anzulegen. Um auf der linken Rheinseite die für die Uferstrasse und die Quaianlagen notwendige Fläche zu gewinnen, musste die Uferlinie um 45 bis 105 m weit in den Strom vorgedrückt werden. Im freien Strome eine 2 km lange Werftmauer errichtend und diese bis zum Lande hinterschüttend, stellte man gleichzeitig durch Vertiefung der Flusssoble und Abaggerung des rechten Ufers das frühere Durchflussprofil wieder her; die Anschüttungsmassen betragen rd. 2 Millionen m³. Diese Arbeiten schufen Platz zur Anlage der 75 m breiten, beiderseits von senkrechten Ufermauern eingefassten Rheinauhalbinsel und ermöglichten auch eine wesentliche Vergrösserung des nunmehr ebenfalls von senkrechten Werften rings umgebenen Rheinauhafens. Die noch nicht ganz vollendeten Uferbauten stellen eine Länge von 9,3 km dar, wovon 4,3 km senkrechte Werftmauern. An letzteren, die mit Kränen und Schienengeleisen reichlich ausgestattet sind, können 60 grosse Schiffe gleichzeitig verladen werden. Ausser den stehenden Werften (Quaiflächen) wurden auch niedrige Werfte mit Böschungen (liegende Werfte) für Schiffe mit Massengütern angelegt. Zu diesen Arbeiten gesellte sich die Herstellung von bequemen Strassenverbindungen nach allen Teilen der Stadt, von Bahnverbindungen zwischen dem Hafen- bzw. Werftgebiet mit der Staatsbahn und einer grossen Anzahl von Hochbauten. Mit Rücksicht auf das berühmte Stadtpanorama Kölns haben die bedeutenderen dieser Bauten, wie die Verwaltungsgebäude für das städtische Hafenamt und das Hauptsteueramt, ferner die mit den Revisionshallen verbundenen Lagerhäuser des Zollhafens eine den Kunst-

formen aus Kölns alter Blütezeit angepasste, monumentale Ausbildung erhalten. Der grössere Teil des für die noch auszuführenden rechtsrheinischen Hafen- und Werft-Anlagen verfügbaren Gebietes mit einer Wasserfläche von 40 m Breite ist zur Herstellung von zwei aufeinanderfolgenden Hafenbecken bestimmt, die durch eine Drehbrücke mit einander in Verbindung gebracht werden sollen. In dem ersten der beiden Hafenbecken, das als Winterhafen dienen soll, wird später die Köln-Deutzer Schiffsbrücke Platz finden; das zweite, doppelt so gross als der bereits fertige linksrheinische Rheinauhafen geplante Hafenbecken, ist als Industriehafen bestimmt. Schöpfer des Planes für den Rheinhafen ist Geh. Baurat Stübben, unter dessen Oberleitung die vom Stadtbauplaner Bauer im einzelnen entworfenen und geleiteten Bauten ausgeführt wurden.

Der Verkehr im Suez-Kanal i. J. 1897. Die Frequenz des Suez-Kanals hat i. J. 1897 im Vergleich zum Vorjahre nicht unwesentlich abgenommen, was wohl hauptsächlich mit den durch Beendigung der militärischen Operationen in Madagascar und Abessinien bewirkten, geringeren Truppen-transporten zusammenhängt. Es sind nämlich gegen 198 520 i. J. 1896 nur 92 639 Soldaten i. J. 1897 via Suez-Kanal befördert worden, ausserdem ging die Zahl der beförderten Pilger, Auswanderer und Sträflinge von 31 055 i. J. 1896 auf 14 743 i. J. 1897 zurück. Wenn man im übrigen die in Ostindien herrschende Pest und Hungersnot in Betracht zieht, so wird es nicht überraschen, dass die durch den Kanal gegangenen Fahrzeuge an Netto-Raumgehalt eine Abnahme von 660 910 t gegen 1896 aufweisen. Selbstverständlich ist im Verhältnis damit auch die Einnahme an Gebühren gefallen; sie betrug i. J. 1897 nur 72 830 545 Fr. gegen 79 569 994 Fr. i. J. 1896 und thatsächlich ist der Verkehr seit dem Jahre 1893 nicht so klein gewesen. Den Kanal passierten i. J. 1897 2986 Schiffe mit einem Netto-Tonnengehalt von 7 899 373 t, wenn man aber alle Kriegs- und Transportschiffe, sowie die von Staatsregierungen gecharterten Schiffe ausscheidet, so bleiben nur 5 481 913 t übrig gegen 6 032 876 t i. J. 1896 und 6 145 425 t i. J. 1895. Das neuerdings vorhandene Bestreben, immer grössere Schiffe zu bauen, tritt auch in der Thatsache zu Tage, dass der Prozentsatz der den Suez-Kanal passierenden, bis zu 7 m tiefgehenden Schiffe von 62,80 % i. J. 1896 auf 59,70 % i. J. 1897 zurückging, dagegen stieg der Prozentsatz der mehr als 7 m tiefgehenden Schiffe von 37,20 % i. J. 1896 auf 40,30 % i. J. 1897. Der grösste Tiefgang, den der Suez-Kanal gestattet, ist 7,9 m, i. J. 1897 hatten aber nicht weniger als 391 durchfahrende Schiffe schon 7,6 m aufzuweisen.

Der Bau der neuen East-River-Brücke in New-York*) ist wegen finanzieller Schwierigkeiten unterbrochen worden. Die ausführenden Organe haben nach «Industries and Iron» dem Bürgermeister von New-York mitgeteilt, dass das Werk mangels ausreichender Mittel nicht fortgeführt werden könne. Die Schulden betragen am 1. April 2750 000 Fr. ausser den Zinsen von 1750 000 Fr. vom 1. September vorigen Jahres an. Um die Arbeiten bis zum 1. Juli fortzuführen, sind allein 20 Millionen Fr. erforderlich, einschliesslich des Betrages von 5 Millionen Fr., der auf einmal für die Stahltürme und die die Aufgänge bildenden Spannbögen auszugeben ist. Der Abschluss auf Lieferung der letzteren wurde am 28. Februar wegen Geldmangels zurückgezogen. Für Fortsetzung der Arbeiten bis zum Ende des Jahres werden weiterhin 10 Millionen Fr. erforderlich sein. Da das Werk mit möglichster Beschleunigung betrieben werden soll, so wurde in letzter Zeit an den Fundamenten der vier Pfeiler 24 Stunden täglich gearbeitet, indem die Arbeiter dreimal abwechselten. Die Brücke sollte bis zum 1. Januar 1901 fertig sein.

Die Trockenlegung der pontinischen Sümpfe. Das schon seit Jahren von Major von Donath aus Kassel angestrebte Unternehmen der Trockenlegung der pontinischen Sümpfe scheint jetzt der Verwirklichung nahegerückt zu sein. Die meisten Schwierigkeiten machten in letzter Zeit die Grundbesitzer im Sumpfgebiete. Wie der «Frankf. Ztg.» aus Rom gemeldet wird, hat deren Ausschuss nunmehr das Donath'sche Projekt angenommen. Fällt der Entscheid der Vollversammlung in gleichem Sinne aus, so folgt auch die Zustimmung der Regierung, und der Inangriffnahme der Arbeiten stände nichts mehr im Wege. Es sind bereits Unterhandlungen mit einer deutschen elektrotechnischen Firma eingeleitet, um die Wasserkraft der Volskerberge für das neue Arbeitsgebiet auszunützen. Herr von Donath ist Verfasser einer Schrift «Le paludi Pontini» (Rom 1887).

Bodensee- und Rheinregulierung. Eine am 18. und 19. März d. J. abgehaltene Konferenz von technischen Abgeordneten des Bundes und der beteiligten Kantone wegen Regulierung des Hochwasserstandes des Rheins und Bodensees hat dem Honsell'schen Projekte vom Jahre 1879 im allgemeinen zugestimmt. Vom Thurgauer Regierungsrat ist nunmehr das Ersuchen an den Bundesrat gerichtet worden, eine Konferenz aller Boden-

*) S. Bd. XXIX S. 105.

seeuferstaaten anzuregen und derselben die Ausführung des Honsell'schen Projektes zu empfehlen mit dem Zusatz, dass die darin unter Umständen in Aussicht genommene Verbauung des Niederwasserprofils bei Stiegen-Eschenz gleichzeitig mit der Tieferlegung der Flusssohle unterhalb Stein a. Rh. durchzuführen sei.

Der I. internationale Kongress für öffentliche Kunst in Brüssel, auf dessen Veranstaltung und Zweck bereits in Nr. 5 d. Bd. hingewiesen wurde, soll vom 24.—28. September d. J. stattfinden. Den Vorsitz des Kongresses hat Herr *Beer-naert*, Präsident der belgischen Deputiertenkammer übernommen. Das Programm des Kongresses sieht drei Abteilungen vor, in welchen die Frage der öffentlichen Kunst unter verschiedenen Gesichtspunkten, den technischen, sozialen und denjenigen der Gesetzgebung und Verordnungen zur Behandlung kommt. Nähere Mitteilungen über den Kongress erteilt dessen General-Sekretär Herr *Aug. Broermann*, Kunstmaler, Hôtel Ravenstein in Brüssel.

Umwandlung von Kiesgrund in Beton. Bei der Gründung einer gewölbten, 20 m weiten Brücke auf lockerem Kiesgrund in der württembergischen Stadt Ehingen kam folgendes Verfahren zur Anwendung. Mittels 40 mm weiter Mannesmann-Röhren wurde in den Kiesgrund dünnflüssiger Cement und zwar durch allmähliches Herausziehen der Röhren in verschiedenen Höhen eingepumpt, so dass sich ein grosser Betonklotz bildete. Das Verfahren, welches sich dem Centralbl. der Bauverw. zufolge in diesem Falle gut bewährt haben soll, dürfte geeignet sein, die Gründung auf lockerem Kies zu vereinfachen und die Kosten wesentlich zu vermindern.

Ein Veteran unter den Dampfmaschinen. Auf einer Kohlengrube in der Nähe von Bristol ist, wie die «Oesterr. Zeitschrift für Berg- und Hüttenwesen» erwähnt, eine Dampfmaschine im Betriebe, die, im Jahre 1745 gebaut, seit 150 Jahren ununterbrochen arbeitet und zur Zeit regelmässig fünf Stunden täglich zum Betriebe einer Pumpe dient. Sie geht zwar nur mit 1,5 Atm. Dampfdruck, doch leistet sie bei einem Cylinderdurchmesser von 165 cm und einem Kolbenhub von 180 cm 52 P.S. Ihre Pleuelstange wiegt 50 kg.

Die Eröffnung der Wiener Stadtbahn ist auf dem ersten Teil derselben, nämlich der 9,6 km langen Gürtel-Vorort- und oberen Wienthal-linie*) am 9. d. M. durch eine Probefahrt des Kaisers Franz Joseph in feierlicher Weise vollzogen worden. Durch diese Linie werden die Vororte Penzing und Heiligenstadt und damit zugleich die Franz-Josephsbahn mit der Westbahn verbunden.

*) S. Bd. XXX S. 99, Bd. XXXI S. 51.

Konkurrenzen.

Gesellschaftshaus „zur Mägd“ in Basel. Zur Erlangung von Entwürfen für ein neues Gesellschaftshaus «zur Mägd» in der St. Johann-vorstadt zu Basel war im Februar d. J. unter einigen Basler Architekten ein Wettbewerb mit Termin bis zum 30. April d. J. ausgeschrieben worden. Das aus den Herren Meister *Dietschi-Burckhardt*, Präsident, Regierungsrat *Reese* und Arch. *Paul Reber* in Basel bestehende Preisgericht hat nun nach Prüfung der eingelaufenen Arbeiten an folgende Architekten Preise erteilt: einen ersten Preis von 650 Fr. an Herren *G. & J. Kellerborn*, einen zweiten Preis von 450 Fr. an Herren *Müller & Hess*, einen dritten Preis von 300 Fr. an Herren *La Roche, Stähelin & Cie.* Die prämierten Pläne sind bis Mittwoch den 1. Juni in der Allgemeinen Gewerbeschule in Basel ausgestellt.

Amtsgebäude der Handels- und Gewerbekammer in Reichenberg i. B. Vom Vorstand genannten Instituts ausgeschriebener, allgemeiner Wettbewerb. Termin: 15. Juli 1898. Preise: 1200, 1000, 600 Kr. Bau-summe: 210 000 Kr. Preisrichter: Prof. *C. König*, Prof. *Victor Lutz*, Ober-baurat *Chr. Ulrich* in Wien und vier Mitglieder des Baukomitees. Die Unterlagen des Wettbewerbes sind kostenfrei beim Bureau der Kammer in Reichenberg i. B. erhältlich.

Neue Bahnhöfanlagen in Stockholm. (Bd. XXXI S. 36.) Der auf den 31. August d. J. festgesetzte Termin dieses Wettbewerbes ist bis zum 31. Dezember d. J. verlängert worden.

Nekrologie.

† **Karl Meyer**, Delegierter des Verwaltungsrates und kaufmännischer Leiter der Schweizer Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur ist am 19. d. M. zu Bern den Folgen einer Operation im 53. Lebensjahre erlegen. Der Verstorbene war zu einer für den Fortbestand genannten Etablissements kritischen Zeit an die Spitze der Verwaltung desselben getreten; sein bereits als Mitglied des Stadtrates bei der Leitung der städtischen Finanzen bewährtes administratives Geschick, verbunden mit umsichtiger und verständnisvoller Vertretung der ihm obliegenden Aufgaben hat wesentlich zur Sicherung und zu dem erfreulichen Aufschwung des grossen industriellen Unternehmens beigetragen.

Redaktion: A. WALDNER
Flössergasse Nr. 1 (Selnau) Zürich.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Stelle	Ort	Gegenstand
30. Mai	S. Reber, Säge und Holzhandlung	Schagnau (Bern)	Anlage eines Kanals von 350 m Länge, teils aus Betonröhren, teils aus Erde mit Brettereinlage in Schagnau; Lieferung einer Turbine nebst 40 m Eisenblechröhren. (Wassermenge 500—800 Sekundenliter mit 3 m Gefäll.)
30. »	Direktion der eidg. Bauten	Bern	Schlosserarbeiten (einschl. Kunstschlosserarbeiten) für das Postgebäude in Frauenfeld.
30. »	Gebr. Weber, Bierbrauer	Wädenswil	Erd-, Maurer-, Steinmetz-, Zimmer-, Spengler-, Dachdecker- und Schlosserarbeiten für den Neubau eines Bierdepots in Wädenswil.
31. »	J. Grüter, Schulverwalter, Gemeindeammann	Ruswil (Luzern)	Legung von etwa 115 m ² buchener Parkett-Fussböden (Riemen) im Dorfschulhaus Ruswil.
31. »	F. Stahel	Schaffhausen, z. Weinburg	Ausführung von einem, event. zwei Doppelwohnhäusern für die Gesellschaft zum Bau billiger Wohnhäuser auf dem Areal des Oberhausgutes in Schaffhausen.
1. Juni	Arnold Maurer, Kirchenguts- verwalter	Zollikon (Zürich)	Maurer-, Steinhauer-, Dachdecker-, Spengler- und Malerarbeiten für die Kirchenrenovation, sowie die I-Balken-Lieferung für das Gebälk des Glockenbodens in Zollikon.
4. »	Tiefbauamt, Zimmer 6 ^c	Zürich, Flössergasse 15	Anlage der Zufahrtsstrasse zum Maneggfriedhof in Zürich II.
4. »	Kathol. Pfarramt	Uesslingen (Thurgau)	Maurer-, Zimmermanns-, Schreiner-, Spengler-, Decker- und Glaserarbeiten zu einem Unterrichtslokal beim Pfarrhaus Uesslingen.
4. »	Gemeinderatskanzlei	Villigen (Aargau)	Bau der etwa 250 m langen neuen Strasse Beispen-Gründi.
6. »	Direktion der eidg. Bauten	Bern	Lieferung der eisernen Dachkonstruktion für das neue Glühhaus der eidg. Munitionsfabrik Thun.
6. »	Gemeinderatskanzlei	Wohlen (Aargau)	Anlage eines 600 m ³ haltenden Reservoirs; Liefern und Legen der Röhren von 75—225 mm Lichtweite in einer Länge von etwa 15 000 m; Liefern und Legen der Formstücke, Schieberbahnen und Hydranten und die Ausführung der Erdarbeiten zu obigen Leitungen für die Wasserversorgung Wohlen.
11. »	Bureau des Hochbaumeisters	Aarau	Herstellung des Rohbaues für das neue Pfarrhaus in Rued.
11. »	Jung & Bridler	Winterthur	Erd-, Maurer-, Granit-, Sandstein- und Zimmerarbeiten und die Lieferung der Eisenbalken zum Neubau des Geschäftshauses für den Verband der ostschweiz. landw. Genossenschaften in Winterthur.
15. »	K. Ebinger, Kirchenpfleger	Tägerweilen (Thurg.)	Herstellung einer neuen Bestuhlung in der Kirche zu Tägerweilen.
15. »	Direktorium der Schweiz. Centralbahn	Basel	Erd- (360 000 m ³), Maurer- und Steinhauerarbeiten (8 000 m ³) zweispurige Tunnel (926 m ³), Grundbau und Besotterung (43 000 m ³) für den Bau der neuen Bahnlinie vom Bahnhof Basel bis zur Landesgrenze bei St. Ludwig und der Güterstation St. Johann.
31. »	S. Häberlin	Bissegg, z. Post (Thurgau)	Maurer-, Zimmermanns- und Schreinerarbeiten für ein neues Postlokal in Bissegg.
31. »	Wehrlin, Architekt	Bischofszell (Thurgau)	Anlage einer Cementröhrenleitung in Bischofszell vom Einlauf in den sogen. Schwertweier bis zum bestehenden Senkkasten am Auslaufe des Weibers, sowie Anlage eines Senkkastens an ersterer Stelle.