

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **45/46 (1905)**

Heft 23

PDF erstellt am: **25.09.2024**

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.

Ausbau auf zweite Spur der Strecken Bofflens Croy-Vallorbe, Grandvaux-Chexbres, Oron-Vauderens, Aigle-Les Paluds (St. Maurice), Oberwinterthur-Felben-Romanshorn und Brugg-Frick.

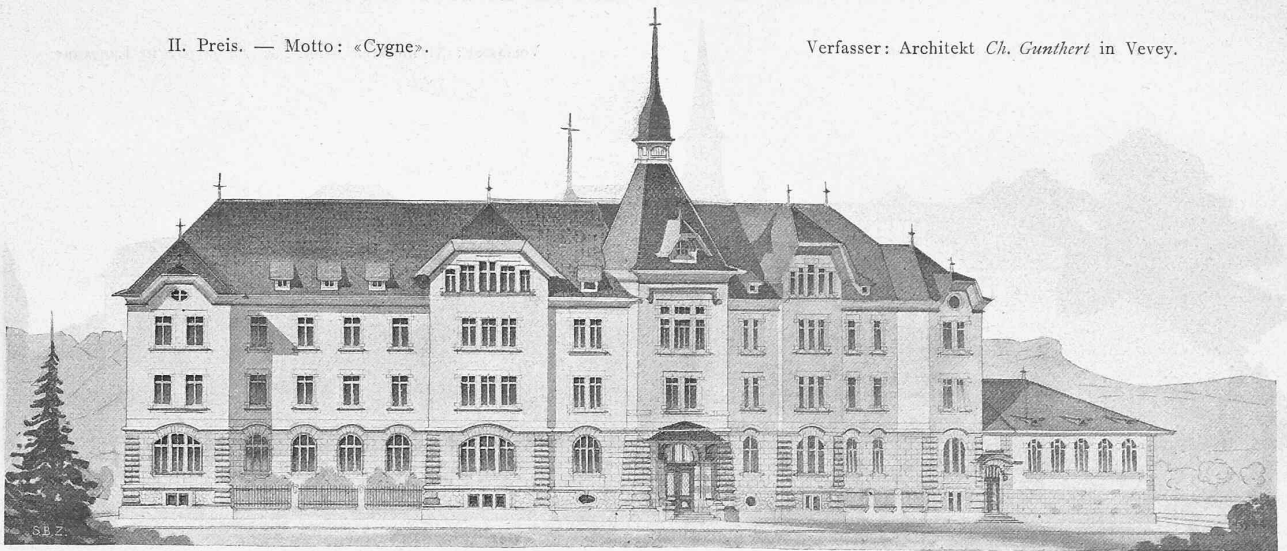
Die wichtigsten der ausgeführten Bauten sind die Eisenkonstruktionen für das zweite Geleise der Thurbrücke bei Mühlheim (Ober-

und Ansichten der preisgekrönten Entwürfe. Es sind dies die mit einem I. Preis ausgezeichnete Arbeit Nr. 34 mit dem Motto: „Simplon“ der Architekten *Monod & Laverrière* in Lausanne, der zweitprämierte Entwurf Nr. 37 mit dem Motto: „Cygne“ des Architekten *Ch. Gunthert* in Vevey,

Wettbewerb für ein Knaben-Primarschul-Gebäude in Vevey.

II. Preis. — Motto: «Cygne».

Verfasser: Architekt *Ch. Gunthert* in Vevey.



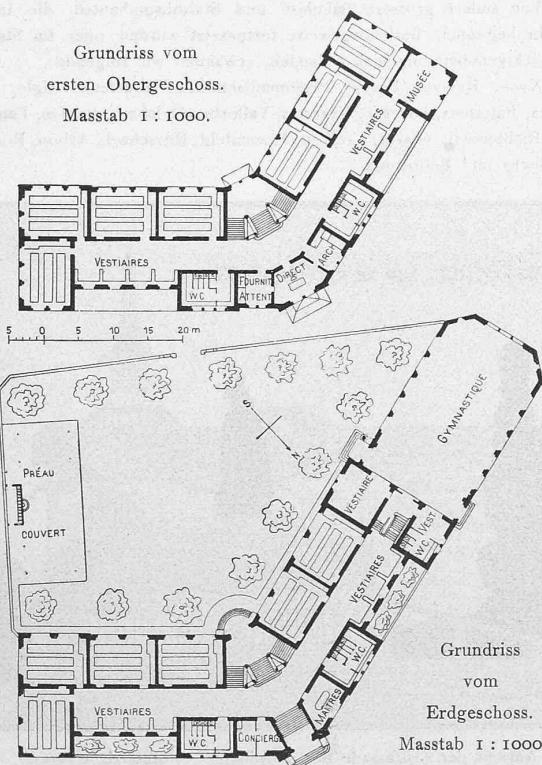
50 0 50 100 150 200m

Ansicht der Nord- und der Westfassade. — Masstab 1 : 500.

winterthur-Felben) und der Aarebrücke bei Brugg (Brugg-Stein). Nach Inbetriebsetzung dieser Eisenkonstruktionen wurde bei beiden Objekten die Ersetzung der bestehenden Brücken des ersten Geleises in Angriff genommen.

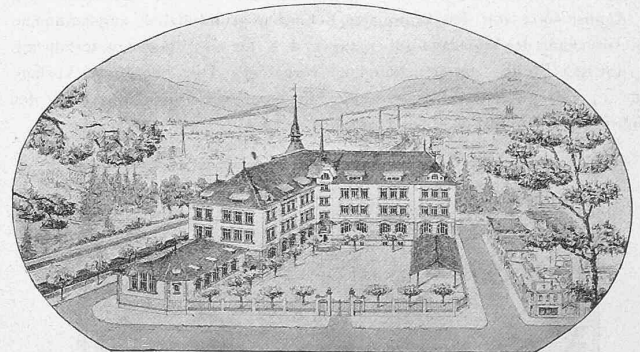
(Schluss folgt.)

das mit einem III. Preis bedachte Projekt Nr. 5 mit dem Motto: „Vevey 1905“ von Architekt *H. Meyer* in Lausanne und der mit einem W in gelb und blauem Kreise bezeichnete Entwurf Nr. 12 des Architekten *Ami Rolaz* in Lausanne, der einen IV. Preis zuerkannt erhielt.



Wettbewerb für ein Knaben-Primarschul-Gebäude in Vevey.

Im Anschluss an das von uns auf den Seiten 250 bis 253 zur Kenntnis gebrachte preisgerichtliche Gutachten veröffentlichen wir jetzt die wichtigsten Grundrisse, Schnitte



Blick in den Hof von Süd-Ost.

Miscellanea.

Die Kragträgerbrücke über den St. Lorenzstrom. Der Bau der grossen Kragträgerbrücke, die 13 km westlich der Stadt Quebec über den St. Lorenzstrom erbaut wird, soll mit dem Schluss des Jahres 1908 fertiggestellt werden. Die Brücke wird in der mittlern Oeffnung die grösste bisher erreichte Spannweite haben, da sie jene der Firth of Forth-Brücke noch um fast 30 m übertreffen wird. Die steilen Sandsteinufer des St. Lorenz-Stroms erheben sich an der zu überbrückenden Stelle ungefähr 60 m über das in der Mitte rund 60 m tiefe Flussbett; der Wasserspiegel erreicht je nach der Höhe des Wasserstandes eine Breite von 550 bis 600 m. Infolge der sich stark bemerkbar machenden Gezeiten ist letzterer einem Wechsel von durchschnittlich 4,6 m unterworfen. Die Stromgeschwindigkeit beträgt bis 3,6 m/sek. Die bereits fertiggestellten gemauerten Pfeiler sind mit Senkkasten 18 m tief unter dem niedrigsten Wasserstand gegründet. Es sollen zwei Eisenbahngleise, zwei Strassenbahngleise und zwei Fahrwege zwischen den 20 m weit von einander entfernten Hauptträgern über die Brücke geführt werden, ausserdem sind an

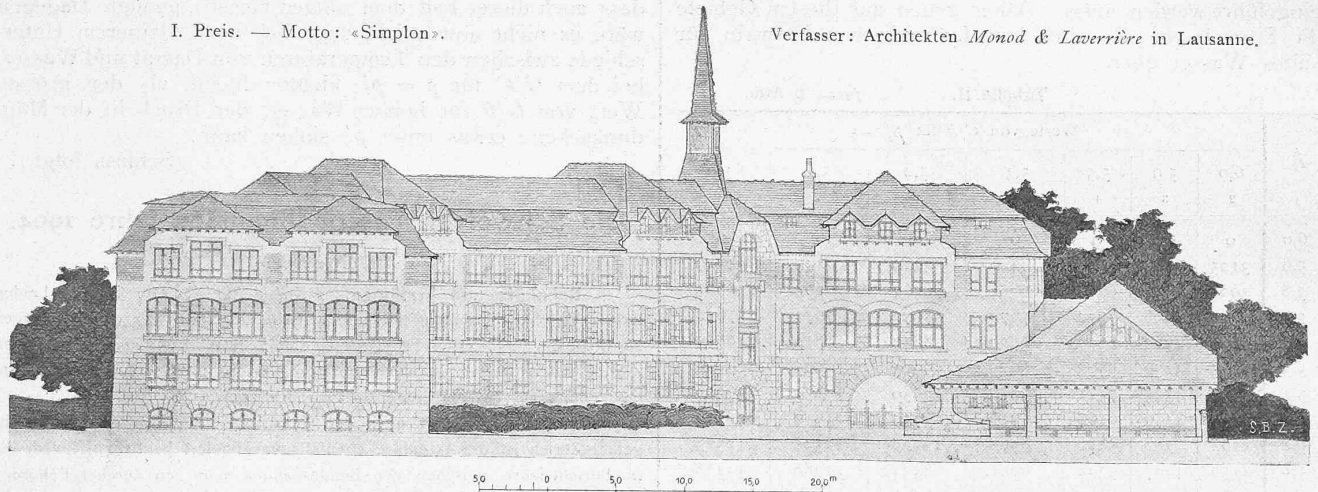
äusserte sich mit Schreiben vom 14. Dezember grundsätzlich zu Gunsten einer Zentralbahnstation mit Aufnahmegebäude in der Bleichmatte nördlich der Frutigenstrasse, im Sinne einer ergänzten Projektvariante III Auer, in der Meinung, dass für eine solche Anlage Subventionen der Gemeinde Thun und der beteiligten Transportanstalten zu gewärtigen seien. Dabei erklärte sich die Regierung mit der Ein-

tober 1903 mit Ueberführung der Nidau- und der Zentralstrasse als unannehmbar und hält an dem durch die Konferenz vom 5. Februar 1902 angebahnten Projekt der Unterführung dieser Strassen fest, mit der Abänderung jedoch, dass das Niveau des Bahnhofplanums behufs tunlichster Verminderung der Strassengefälle noch mehr gehoben werde, als in diesem Projekt vorgesehen war. Die Weiterbehandlung der Angelegenheit fällt ins laufende Jahr.

Wettbewerb für ein Knaben-Primarschul-Gebäude in Vevey.

I. Preis. — Motto: «Simplon».

Verfasser: Architekten *Monod & Laverrière* in Lausanne.



Ansicht der Hoffassaden von Süden. — Masstab 1 : 500.

berufung einer Konferenz nach Vorschlag der Gemeinde Thun einverstanden.

Bahnhof Biel. Nach unserem vorjährigen Bericht wurde von der Generaldirektion mit Schreiben vom 13. Oktober 1903 ein generelles Umbauprojekt eingereicht, das, statt der früher vereinbarten Hochlegung des Personenbahnhofes mit Unterführung der Nidau- und der Madretschstrasse, eine Vergrösserung dieses Bahnhofes auf dem jetzigen Niveau und die Ueberführung der genannten Strassen vorsieht. In einer ersten Vernehmlassung vom 18. April äusserte sich die Kantonsregierung über die beiden in Frage stehenden Projektalternativen und wünschte zunächst von den Bundesbahnen zu vernehmen, wie sie, für den Fall der Annahme ihres Pro-

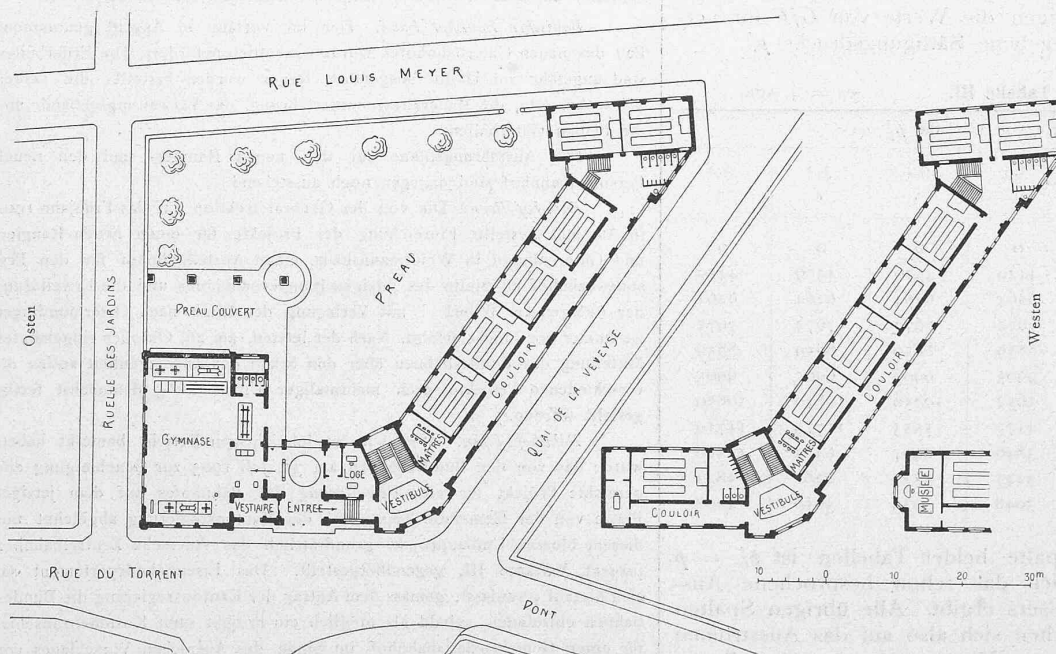
Bahnhof Neuenburg. Die Erweiterungsbauten nach dem untern 31. August 1901 genehmigten Gesamtprojekt nahmen ihren Fortgang. Im wesentlichen wurden ausgeführt: die Verbreiterung des Planums im nordöstlichen Teil des Bahnhofes, Entwässerungskanäle und die Einrichtung der Gewölbe unter der Strasse am nordwestlichen Rande des Bahnhofes. Die im letztjährigen Bericht erwähnten Projektstudien der Bundesbahnen über die Perronanlagen und deren unterirdische Zugänge, sowie über die eventuelle Erstellung eines neuen Aufnahmegebäudes in Verbindung mit einer Tieferlegung des Bahnhofvorplatzes gelangten am 30. März zur Vorlage und wurden der Kantonsregierung am 14. April zur Vernehmlassung zugestellt.

Die bezügliche Rückäusserung steht noch aus.

Bahnhof La Chaux-de-Fonds. Die Umbauarbeiten gehen ihrer Vollendung entgegen. Im Laufe des Berichtsjahres konnten die Lokomotivremise und die verschiedenen neuen Dienstgebäude bezogen werden, und zu Anfang des laufenden Jahres wurden auch die grosse Güterhalle und sämtliche Güterrampen dem Betrieb übergeben.

Bahnhof Locle. Die anlässlich der Konferenz vom 20. Juni 1903 von der Kantonsregierung in Aussicht gestellten neuen Studien für die Erweiterung dieses Bahnhofes im Sinn einer vollständigen räumlichen Trennung des Personen- und des Güterbahnhofes nach Vorschlag unserer technischen Organe ist trotz hierseitiger Mahnung noch nicht eingelangt.

Bahnhof Lausanne. Nach unserem vorjährigen Bericht wurde für den mittlern Teil des Bahnhofes, zwischen den Depotanlagen und der Ouchy-Strasse, am 17. Februar 1903 ein abgeänderter Plan vorgelegt, der jedoch zur Umarbeitung und Ergänzung zurückgestellt werden musste. Die seither mehrmals reklamierte neue Vorlage erfolgte erst am 11. November und wurde am 1. Februar 1905 genehmigt, wobei jedoch verschiedene



Grundrisse vom Erdgeschoss, vom ersten Obergeschoss und von einem Teil des zweiten Obergeschosses. — 1 : 1000.

jekt, den von den kantonalen Behörden gemachten Anregungen Rechnung zu tragen beabsichtige. Diesem Wunsch wurde entsprochen. Die bezügliche Rückäusserung der Generaldirektion gelangte am 15. Juli in den Besitz der Regierung und am 19. Oktober gab letztere, nach nochmaliger Anhörung der beteiligten Gemeinden, ihre definitive Vernehmlassung ab. Die Regierung bezeichnet darin das Projekt der Bundesbahnen vom 13. Ok-

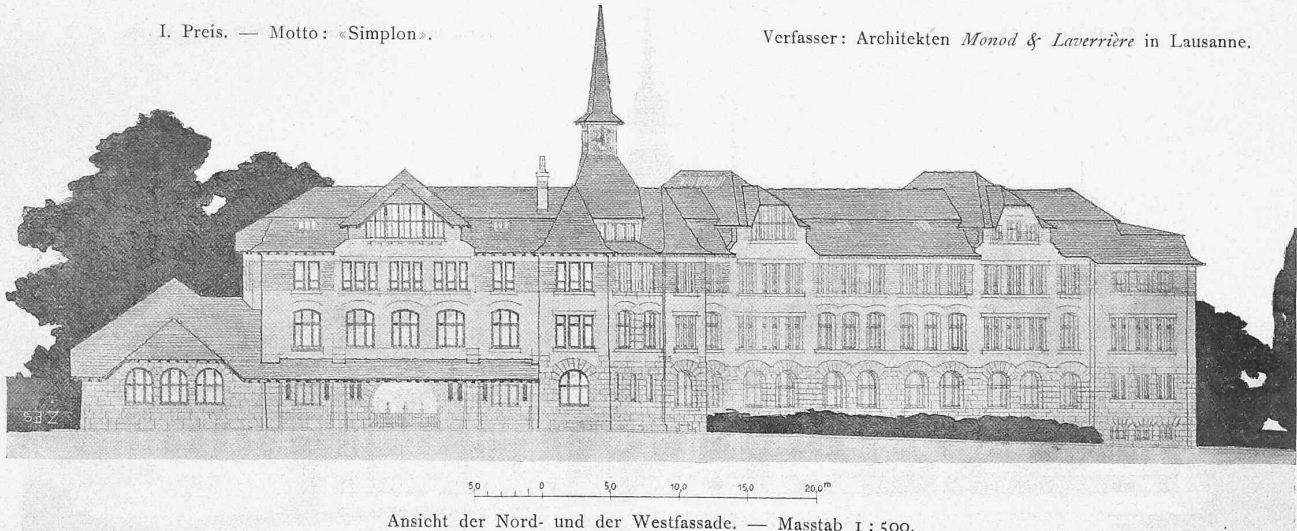
Punkte, die von den Bundesbahnen als nicht definitiv festgestellt bezeichnet wurden, pendent blieben, so z. B. die Form des Aufnahmegebäudes, des Postgebäudes und des Dienstgebäudes. Vor allem wurde sodann das Projekt hinsichtlich der Beibehaltung der Güterbahnfanlage auf dem jetzigen Platze nur als Provisorium genehmigt, in der Meinung, dass gemäss dem Bundesratsbeschluss vom 9. März 1900 auf eine Verlegung des Güterbahn-

lich motiviertem Entscheid unter einigen Vorbehalten genehmigt, wobei immerhin einige Punkte finanzieller Natur noch unerledigt blieben, d. h. zunächst der direkten Verständigung zwischen der Bahnverwaltung und den kantonalen Behörden anheimgestellt wurden. Es wurde auch verfügt, dass über die Frage der Beitragspflicht der Strassenbahn Zürich-Oerlikon-Seebach an die Kosten der Unterführung der Zürcherstrasse mangels einer Verstän-

Wettbewerb für ein Knaben-Primarschul-Gebäude in Vevey.

I. Preis. — Motto: «Simplon».

Verfasser: Architekten *Monod & Laverrière* in Lausanne.



Ansicht der Nord- und der Westfassade. — Masstab 1 : 500.

hofes (P.V.) Bedacht zu nehmen und das Ergebnis der bezüglichen Studien sobald als möglich zur weitem Beschlussfassung vorzulegen sei.

Die im Berichtsjahre ausgeführten Arbeiten beschränken sich auf Geleiserweiterungen im östlichen Teile des Bahnhofes.

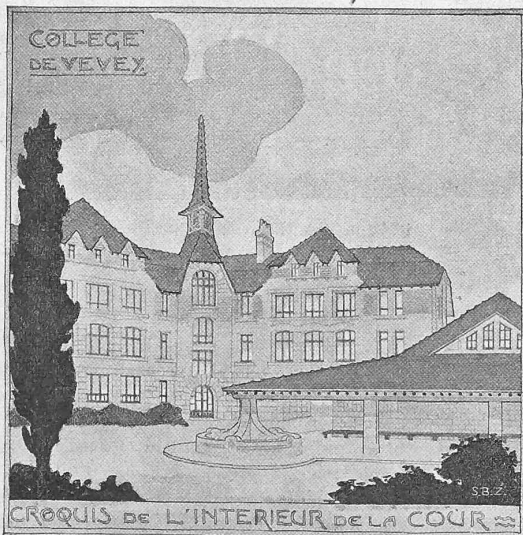
Bahnhof St. Gallen. Die für das eidgenössische Schützenfest erstellten provisorischen Anlagen haben sich bewährt und sind seither grösstenteils im Betrieb geblieben. Das definitive Projekt für den Umbau des Personenbahnhofes ist immer noch ausstehend. Einstweilen hat die Generaldirektion der Bundesbahnen ein Projekt für die bei der Konferenz vom 27. August 1903 von den kantonalen Behörden grundsätzlich angenommene Unterdrückung des Waisenhausüberganges, d. h. für eine Fusswegunterführung an dortiger Stelle, zur Genehmigung vorgelegt. Die bezügliche Vorlage vom 17. Mai konnte jedoch infolge der weitergehenden Begehren der Kantonsbehörden bis jetzt nicht erledigt werden.

digung mit den Bundesbahnen das Bundesgericht nach Massgabe des Art. 7 des Nebenbahngesetzes zu entscheiden habe.

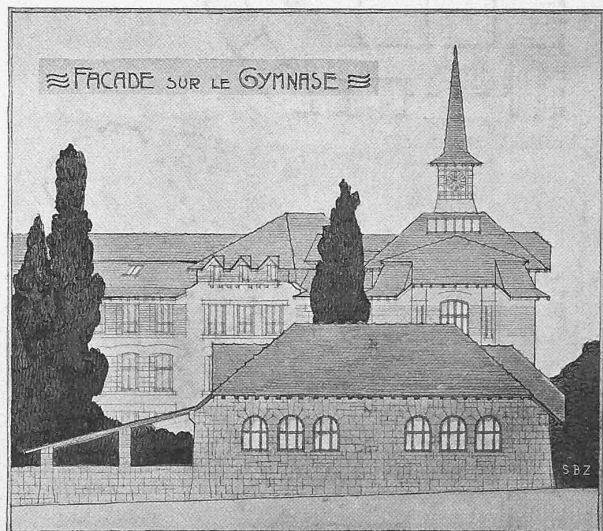
Bahnhof St. Maurice. Für den Bahnhof St. Maurice wurde an Stelle des früher genehmigten Umbauprojekts der Jura-Simplon-Bahn ein vollständig umgearbeitetes eigenes Projekt der Bundesbahnen genehmigt, und es sollen die bezüglichen Arbeiten ohne Verzug im Anschluss an die Legung der zweiten Spur Aigle-St. Maurice in Angriff genommen werden.

Von andern grössern Bahnhof- und Stationsumbauten, die im Berichtsjahr begonnen, beziehungsweise fortgesetzt wurden oder im Stadium der Projektgenehmigung sich befanden, erwähnen wir folgende:

Nyon, Renens, Vevey (Personenbahnhof), Montreux, Aigle, Sion, Chexbres, Palézieux, Payerne, Yverdon, Vallorbe, Delsberg, Laufen, Langnau, Aarau, Richterswil, Glarus, Uetikon, Frauenfeld, Rorschach, Arbon, Romanshorn, Buchs und Bellinzona.



Blick in den Hof von Südwest.



Ansicht der Ostfassade der Turnhalle. — Masstab 1 : 500.

Bahnhof Oerlikon und Verbindungsgeleise Oerlikon-Seebach. Die Vorlage der Bundesbahnen vom 15. Mai 1903 für die Erweiterung dieses Bahnhofes und eine direkte Verbindungslinie nach der Station Seebach wurde, nachdem sich die Generaldirektion über die, eine ganze Reihe von Abänderungsbegehren enthaltende Vernehmlassung der Kantonsregierung ausgesprochen hatte, vom Eisenbahndepartement am 24. Mai mit ausführ-

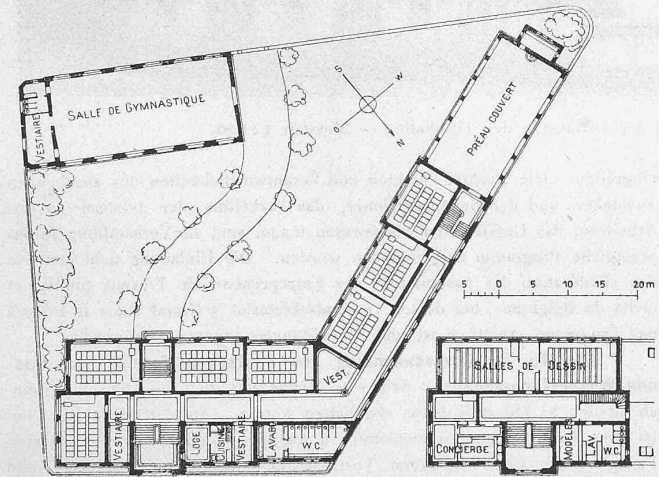
Ausbau auf zweite Spur.
Im Berichtsjahre konnte der zweispurige Betrieb auf folgenden Bahnstrecken eröffnet werden: am 1. Mai *Immensee-Brannen*, im Laufe des Sommers *Conversion-Grandvaux* und *Palézieux-Oron* und am 24. November *Frick-Stein*.

Fortgesetzt, beziehungsweise neu in Angriff genommen wurde der

den Aussenseiten der Fahrbahn noch Konsolen ausgekragt, die, falls es später nötig scheinen sollte, Fusswege aufnehmen werden. Die 548 m weite Hauptöffnung gliedert sich in die beiden 171 m langen Kragarme und den 206 m langen Zwischenträger. Die beiden Seitenöffnungen haben 152 m Weite; daran schliessen sich die Parallelträger der Anfahrtrampen. Das Gesamtgewicht des eisernen Ueberbaues ist auf rund 40000 t, die Kosten für die Brücke auf etwa 19 Mill. Fr. veranschlagt. Zur Aufstellung der seitlichen Ueberbrückungen dienen eiserne oder hölzerne Gerüste, während der mittlere Ueberbau ohne Lehrgerüst von beiden Seiten mittels zweier auf der Fahrbahn verschiebbarer Ausleger-Laufkrane vorgebaut wird. Die Zeitschrift des V. d. I., der diese Angaben entnommen sind, stellt in ihrer Nr. 16 des laufenden Bandes die generellen Aufrisse dieser Brücke mit jenen der Firth of Forth-, der Williamsburgbrücke in New-York¹⁾ und der Rheinbrücke in Düsseldorf zusammen, die 521,2 m bzw. 488,0 m und 181,125 m grösste Spannweite aufweisen.

Der internationale Eisenbahnkongress in Washington, der vom 3. bis 13. Mai d. J. stattgefunden hat, war von rund 650 Delegierten aus allen Ländern besucht und tagte unter dem Vorsitz von *Stuyvesant Fish* aus Chicago. Aus der Schweiz waren anwesend die Ingenieure *E. Elshes* und *M. Weiss* von den S. B. B., *E. Auer*, Direktor der T. S. B. und der B. N. Bahn aus Bern, *Emil Bürgin*, Direktionsmitglied der B. T. B. aus Basel, sowie die Herren *Corovan* und *Mercier*, Administrateure aus Lausanne. Die Verhandlungen des in 18 Sektionen arbeitenden Kongresses umfassten alle einschlägigen Gebiete, den Bahnbau und Betrieb, das Rollmaterial, Signalwesen, Personalfragen, Tarif- und Rechnungswesen usw.; für jede Sektion waren sowohl amerikanische als auch fremdländische Fachleute als Berichterstatter bezeichnet, sodass eine Fülle des Interessanten und Wissenswerten geboten wurde. Der Empfang der Dele-

gationen parallel und nur die Anker hintereinander liegen. Bei Gleichstromspeisung wird im allgemeinen Reihenschaltung verwendet und, um das Ankerfeld auszugleichen, eine auf dem Magnetkörper angeordnete Hülfswicklung eingeschaltet. Die Kurzschlussbürsten für den Wechselstrombetrieb bleiben auch bei Gleichstrom in Tätigkeit. Die Geschwindigkeit ist bei Gleichstrombetrieb niedriger als bei Wechselstrom; sie beträgt in diesem Falle 15 bis 20 km gegen 25 km.



Grundrisse vom Erdgeschoss und dritten Obergeschoss. — 1 : 1000.

gierten war grossartig organisiert und die amerikanische Gastfreundschaft kannte keine Grenzen. Selbstverständlich wurden die Teilnehmer auch von Präsident Roosevelt im Weissen Hause empfangen. Am Sonntag den 14. Mai traten 250 der Delegierten in fünf Extrazügen die ihnen angebotenen Rundreisen an. Wie aus dem uns vorliegenden, elegant ausgestatteten Führer zu ersehen, war die kürzere derselben von Washington nach Pittsburg, Cleveland, Buffalo, Niagara Falls, Schenectady, Boston, New-York auf 9 Tage, die längere über Pittsburg, Cincinnati, St. Louis, Chicago, Niagara Falls, Montreal, Saratoga, Schenectady, Albany, New-York auf 13 Tage berechnet. Jede der besuchten Städte bereitete den Besuchern offiziellen, feierlichen Empfang und überall war zur Besichtigung der hervorragendsten Sehenswürdigkeiten alles aufs Beste vorbereitet. Die Delegierten bringen eine überreiche Fülle von Erinnerungen an all das ihnen von den amerikanischen Gastfreunden gebotene nach Hause.

1) Bd. XLIV, S. 203.

Bahnbetrieb mit gemischter Wechselstrom- und Gleichstromspeisung. Auf der 6 km langen Strassenbahn Niederschönenweide-Köpenick, die sonst mit Gleichstrom von 550 Volt betrieben wird, ist von der A. E. G. zur Erprobung eines Bahnbetriebes mit gemischter Wechselstrom- und Gleichstromspeisung eine 2,2 km lange Strecke abgetrennt worden, deren Oberleitung aus einer kleinen Umformerstation mit Wechselstrom gespeist werden kann. Nach Angaben von «Elektrische Bahnen und Betriebe» kann die Umlaufzahl des aufgestellten Umformers so geregelt werden, dass er Einphasenstrom von 25 bis 40 Per./Sek. bei 400 bis 460 Volt liefert. Die Strecke kann zeitweilig wieder auf Gleichstrom umgeschaltet werden. Der für den gemischten Gleich- und Wechselstrombetrieb eingerichtete Versuchswagen ist mit zwei Winter-Eichberg-Motoren ausgerüstet, die durch einen etwas umgeänderten Gleichstrom-Fahrschalter gesteuert werden. Der Fahrschalter enthält für den Wechselstrombetrieb eine besondere Umschaltwalze. Zum Anfahren wird Widerstandsregelung verwendet. Bei Wechselstromspeisung werden die Motoren beim Anfahren vollkommen in Reihe geschaltet, während später die Feld-

III. Preis. — Motto: «Vevey 1905».

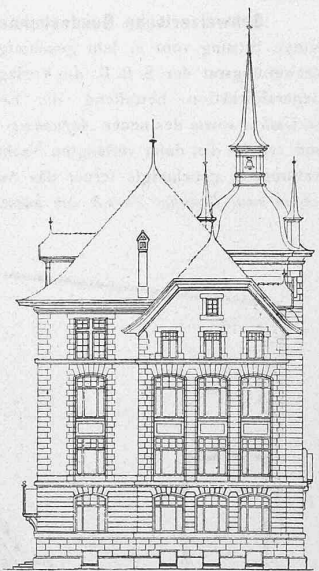
Versaffer: Architekt *H. Meyer* in Lausanne.



Perspektive des Knaben-Primarschul-Gebäudes in Vevey von Norden.

Ueber den Wiederaufbau des Städtchens IIsfeld in Württemberg, das mit Kirche und allen öffentlichen Gebäuden im Sommer des vergangenen Jahres völlig niederbrannte, berichtete Oberbaurat Leibbrand in einer Sitzung des Württembergischen Vereins für Baukunde in Stuttgart. Interessant ist, dass bei Wiederaufstellung der Stadtbebauungspläne, die alten waren sämtliche mitverbrannt, grundsätzlich die alten Strassenzüge, abgesehen von wenigen unvermeidlichen Verbreiterungen, beibehalten wurden und so jede «Stadtbauplan-Geometrie» vermieden werden konnte. Sämtliche Baupläne sind auf Kosten des staatlichen Hilfsvereins von sechs damit beauftragten Architekten-Firmen hergestellt worden. Dabei wurde strenge an der bodenständigen Bauweise festgehalten und namentlich jede Anlehnung an die Fabrikbauweise unserer Städte (Backsteine, Verblender, Schiefer usw.) vermieden. Für den Wiederaufbau war der Grundgedanke der, dass alle Geschäftshäuser möglichst auf die alte Stätte zu stehen kommen, die Bauern dagegen ausserhalb bauen sollten. Hiezu wurden vom Verein alle in Betracht kommenden Plätze mit etwa 250 000 Fr. angekauft und sofort wieder um ungefähr 187 000 Fr. abgegeben. Das eigentliche Bauen begann zunächst ohne Ueberschläge, nur auf Treu und Glauben, im September 1904 und wurde mit Hilfe von 25 Bauführern und 1200 Arbeitern so gefördert, dass bis Weihnachten 110 Firste standen. Die Baukosten wurden durch die später aufgestellten Vorschläge auf etwa 1 600 000 Fr. berechnet.

Die Wiederherstellung von S. Nicolò dei Mendicoli in Venedig. Die dreischiffige, durch Säulen geteilte Kirche S. Nicolò dei Mendicoli, die im IX. bis X. Jahrhundert erbaut wurde und deren Glockenturm einst ein Wartturm der Familie Bonaldo war, wird soeben einer eingehenden Wiederherstellung unterzogen. Nach Umbauten im XIV. Jahrhundert wurde die Kirche 1580 einer Restauration im Stile des Barock unterzogen und



Ostfassade. — Masstab 1 : 500.

