

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 37/38 (1901)  
**Heft:** 6

## Wettbewerbe

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### 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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### 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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 06.02.2026

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

Dasselbe besteht aus 95 mm dicken Dauben, von denen 64 auf den Umfang gehen. Die Dauben sind an den Stossfugen genutzt und durch Metallfedern miteinander verbunden; sie werden durch zweiteilige, 19 mm starke Stahlreifen zusammengehalten, die am oberen Ende der Leitung in Abständen von 250 mm das Rohr umschließen und, nach abwärts immer näher zusammenrückend, am unteren Ende der Rohrleitung nur noch 120 mm von einander abstehen. Die Holzrohrleitung ist einem Drucke von 5,2 m bis 17,7 m ausgesetzt und zum Zwecke des Schutzes gegen Wasserschläge auf 60 m und 305 m von ihrem Beginne mit 500 mm weiten Steigrohren versehen, die bis 0,6 m über den Ober-Wasserspiegel am Stauwehr hinaufreichen.

**Monats-Ausweis über die Arbeiten im Albula-Tunnel.** Der Stand der Arbeiten wird für Ende Januar 1901 wie folgt ausgewiesen:

Gegenstand	Nordseite	Südseite	Zusammen
<i>Sohlenstollen:</i>			
Gesamtlänge Ende Monats . . . m	1205	737	1942
Monatsfortschritt . . . . . m	—	97	97
Täglicher Fortschritt . . . . . m	—	3,13	3,13
<i>Fertiger Tunnel:</i>			
Gesamtlänge Ende Monats . . . m	877	272	1149
Monatsfortschritt . . . . . m	52	—	52
<i>Arbeiterzahl, täglich. Durchschnitt:</i>			
im Tunnel . . . . .	274	94	368
ausserhalb des Tunnels . . . . .	47	56	103
zusammen . . . . .	321	150	471
<i>Gesteinsverhältnisse vor Ort . . .</i>			
Geröll und Schlamm		Granit	
<i>Wasserzufluss, Ausfluss aus dem Tunnel . . . . . Sek./l</i>			
	214	10	

Auf der *Nordseite* blieb der Vortrieb des Sohlenstollens eingestellt, um mit der Mauerung bis zur kritischen Stelle nachzurücken. Die Gewölbemauerung auf Ende Januar war noch 19 m und die Widerlagermauerung 25 m vom Stollenort entfernt. Der Wasserandrang vor Ort ist im Laufe des Monats von 5 auf 4 Sek./l zurückgegangen.

Auf der *Südseite* ist der Monatsfortschritt im Januar wegen Reparaturen an den Ventilationsvorrichtungen und Störungen im Wasserzufluss der Turbine nicht auf gleicher Höhe geblieben, wie im Vormonat.

**Monatsausweis über die Arbeiten am Simplon-Tunnel.** Am 31. Januar hat der Sohlenstollen auf der Nordseite 4318 m auf der Südseite 3306 m, somit zusammen 7624 m Länge erreicht, was einem Monatsfortschritt von 357 m entspricht. Es waren im vergangenen Monate durchschnittlich im Tage 3758 Arbeiter beschäftigt; davon ausserhalb des Tunnels 1227 und im Tunnel 2531. Auf der *Nordseite* ist der Richtstollen andauernd in sehr glimmerreichem Gneis geblieben. Von km 4,300 bis km 4,303 musste die Maschinenbohrung durch Handarbeit ersetzt werden; bei km 4,297 bis km 4,303 wurde Holzeinbau nötig. Der mittlere Tagesfortschritt der Maschinenbohrung betrug 6,63 m. Der Sohlenstollen der *Südseite* liegt immer noch in Antigorio-Gneis von wechselnder Härte und geringem Wasserzufluss; hier wies die Maschinenbohrung einen durchschnittlichen Fortschritt von 5,10 m im Tage auf.

**Gebäude-Hebung.** Auf der Margarethen-Insel in Budapest wurde das sogenannte «kleine Hôtel» um 1,5 m gehoben. Das Gebäude misst in der Länge 43 m, die Breite beträgt 17 m und sein Gesamtgewicht ist auf 3000 t geschätzt. Die Hebung geschah in der Weise, dass in die Pfeiler und Grundmauern Holzbalken eingeführt wurden, die auf einem Systeme von sehr starken Schraubenspindeln ruhten. Auf ein bestimmtes Glockenzeichen wurden sämtliche Hebesschrauben gleichzeitig in Bewegung gesetzt. Jeder Schrauben-Umgang brachte das Gebäude um einen mm in die Höhe; der tägliche Fortschritt der Hebung erreichte 45 cm. Die anstandslos in vier Tagen beendete Arbeit hat gezeigt, wie solche Hebungen ohne alle nachteilige Folgen und verhältnismässig rasch durchgeführt werden können.

**Hochöfen auf Elba.** Auf der Insel Elba ist im vergangenen Monate mit dem Baue von zwei Hochöfen begonnen worden, die im laufenden Jahre in Betrieb kommen sollen. Ihre tägliche Leistung ist auf 200 t bemessen. Die Gichtgase werden zum Betriebe eines grossen 600 P. S.-Motors für das Gebläse und von drei weiteren Motoren von je 200 P. S. Verwendung finden. Die von letzteren abgegebene Kraft ist zum elektrischen Antriebe der Pumpen, Aufzüge und überhaupt aller Maschineneinrichtungen des Hochofenwerkes bestimmt.

**Selbstthätige Kuppelungen an Güterwagen.** Die nordamerikanischen Eisenbahnen haben innerhalb 7½ Jahren bei ungefähr einer Million Güter-

wagen die Anbringung selbstthätiger Kuppelungen durchgeführt. Man berechnet, dass die deutschen Eisenbahnverwaltungen eines Zeitraumes von zwölf Jahren bedürfen werden, um ihre 570 000 Güterwagen mit solchen Kuppelungen auszustatten. — In Anbetracht des Umstandes, dass nicht weniger als ein Drittel der verunglückten Arbeiter und Angestellten auf den Rangierdienst entfallen, wäre es wünschenswert, die selbsthätige Kuppelung bald allgemein eingeführt zu sehen.

**Neubau des Oberlandesgerichtsgebäudes in Hamburg.** Bei dem Wettbewerbe für diesen Neubau sind den Architekten Stammann & Zimow und Lindt & Kallmorgen in Hamburg und den Arch. Rust & Müller in Leipzig erste Preise zu je 4000 M. erteilt worden.

## Konkurrenz.

**Neues Spitalgebäude in Lugano.** (Bd. XXXVII Seite 22.) Der Gemeinderat von Lugano teilt uns mit, dass er auf Wunsch der im Preisgerichte mitwirkenden Herren Architekten das Programm des Wettbewerbes wie folgt abgeändert hat:

1. Der für Preise ausgesetzte Betrag von 1500 Fr. gelangt auf jeden Fall zur Verteilung;

2. Die Entwürfe werden nach Abschluss der Arbeiten des Preisgerichtes während 14 Tagen öffentlich ausgestellt;

3. An dem Wettbewerbe können auch ausländische, in der Schweiz niedergelassene Architekten teilnehmen.

Es freut uns, dass unsere Bemerkungen in Nr. 2 d. B. Berücksichtigung fanden. Da der Wettbewerb sich nun in Einklang mit unseren «Grundsätzen» befindet, so darf die Beteiligung an demselben empfohlen werden.

**Mittlere Rheinbrücke in Basel.** Der schon längst erwartete Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für den Bau der mittleren Rheinbrücke in Basel wird wohl bald zur Ausschreibung gelangen, indem vom Regierungsrat ein beziiglicher Ratschlag ausgearbeitet und dem Grossen Rat am 2. d. M. vorgelegt worden ist.

## Nekrologie.

**† Rudolf Kühn.** Zu Rorschach starb am 6. Februar im Alter von 56½ Jahren nach längerem Leiden Rudolf Kühn, Maschinen-Inspektor der V. S. B. Nach Zurücklegung seiner Fachstudien in Zürich und Karlsruhe war er in der sächsischen Maschinenfabrik von Rich. Hartmann und bei den thüringischen Bahnen thätig. Im Jahre 1871 trat er behufs Erlernung des praktischen Lokomotivdienstes in den Dienst der V. S. B., wo er bald zum Lokomotivführer befördert wurde. Von 1873 bis Anfang 1874 war er techn. Assistent der Maschineninspektion in Rorschach und hierauf Vorstand der Wagenreparaturwerkstätte in Chur, in welcher Stellung er bis Mitte 1879 verblieb. Von diesem Zeitpunkt an treffen wir ihn als Werkstätteningenieur in Rorschach, wo er seit dem Weggang des Herrn Maschinen-Inspektors Klose die technische Leitung der Maschineninspektion, speciell des Werkstättendienstes übernahm.

Der Verstorbene war ein hervorragender Techniker und hat sich namentlich um das Beleuchtungswesen und die Dampf-Heizung der Eisenbahnwagen verdient gemacht, wie er überhaupt für Verbesserungen am Betriebsmaterial zeitlebens unermüdlich thätig gewesen ist. So sind unter seiner Leitung seit Anfang der 90er Jahre die neuen Personenwagen der V. S. B. entstanden, welche sich rasch die Gunst des reisenden Publikums erwarben. Von seiner grossen Tüchtigkeit als Techniker zeugen ferner die vielen Erfindungen auf den verschiedensten Gebieten, welche ihm in weiten Kreisen Anerkennung verschafften.

Er war aber nicht nur hervorragend als Techniker, sondern auch als Mann von lauterem Charakter und außerordentlicher Pflichttreue. Seinen Kollegen und Untergebenen war er ein treuer Freund und liebevoller Vorgesetzter, und alle, die ihm im Leben näher gestanden sind, werden dem Verstorbenen ein gutes und ehrendes Andenken bewahren.

T.

## Litteratur.

**Architektonische Monatshefte.** VI. Jahrgang 1900. Jährlich 12 Hefte, Wien, Leipzig. Verlag von Wolfrum & Cie. Preis des vollständigen Jahrganges 25 Fr.

Der abgeschlossene VI. Jahrgang dieser Zeitschrift liegt nun vor. Der Aufgabe, die sich die Herausgeber gestellt haben, nämlich «eine