

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 39/40 (1902)
Heft: 9

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: 23.01.2026

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

INHALT: Wettbewerb für ein Schulhaus in Oerlikon. — Vom internationalen Schiffahrtskongress in Düsseldorf. — Luftkondensator für eine 4500 P. S. Dampfmaschinen-Anlage. — Simplon-Tunnel. — Miscellanea: Schutz gegen Hochspannung. Das Schifferhaus zur Treib. Flüssiges Leuchtgas. Die internationale Vereinigung für gewerblichen Rechtsschutz. Wiederherstellung des Erechtheion. Der Bau einer Eisenbahn von Suakim nach

Kartum. — Preisauftschreiben: Geschwindigkeitsmesser für Motorwagen. — Literatur: Eingegangene literarische Neuigkeiten. — Korrespondenz. — Berichtigung. — Vereinsnachrichten: Gesellschaft ehemaliger Studierender: Stellenvermittlung.

Feuilleton: Von der XXVII. Generalversammlung der G. e. P. Festbericht. (Schluss.)

Wettbewerb für ein Schulhaus in Oerlikon.

Dem in der letzten Nummer u. Z. in seinen wesentlichen Teilen wörtlich veröffentlichten Gutachten des Preisgerichtes lassen wir die Darstellung der Ansichten und

britannien 2, Italien 3, Japan 4, Monako 1, die Niederlande 4, Norwegen 1, Österreich 20, Paraguay 1, Rumänien 3, Russland 5, Schweden 3, die Schweiz 1, Spanien 3, die Türkei 1, Ungarn 9, die Vereinigten Staaten von Amerika 3. Dazu kamen die zahlreichen Vertreter von Behörden, Körper-



I. Preis. Motto: «Süd-Ost-Licht». Verfasser: Ernst Fröhlicher, Architekt in Solothurn.
Perspektive.

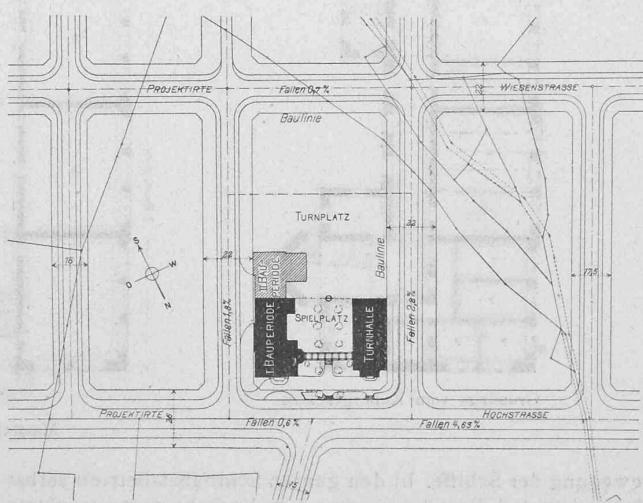
Grundrisse der preisgekrönten Entwürfe folgen. Wir beginnen mit dem durch den I. Preis ausgezeichneten Projekt „Süd-Ost-Licht“, das Herrn Architekten Ernst Fröhlicher in Solothurn zum Verfasser hat und verweisen hinsichtlich dessen Würdigung auf die Ausführungen des Preisgerichtes. (Fortsetzung folgt.)

schaften, Stadtverwaltungen, Handelskammern, Vereinen und Gesellschaften aus dem In- und Auslande. Die Gesamtzahl der Teilnehmer belief sich auf nahezu 2100 (1775 Herren, 297 Damen).

Vom internationalen Schiffahrtskongress in Düsseldorf.

Der internationale Schiffahrtskongress, der zu Düsseldorf vom 29. Juni bis zum 5. Juli d. J. tagte, hat nicht nur äußerlich einen überaus glänzenden Verlauf genommen — worüber wir bereits kurz berichtet haben¹⁾ — er war auch sehr fruchtbar an Arbeit in seinen einzelnen Abteilungen. Ohne den Gang der Verhandlungen in den letztern mit allen seinen oft sehr interessanten Einzelheiten hier wiedergeben zu können, stellen wir im folgenden nur die wichtigsten Schlussfolgerungen, zu denen die Beratungen des Kongresses geführt haben, an Hand eines umfangreichen im „Centralblatt der Bauverwaltung“ enthaltenen Berichtes zusammen.

Die Zahl der Teilnehmer am Kongresse übertraf weit aus die aller früheren Kongressversammlungen. Die Regierungen fast sämtlicher Kulturstaaten der Erde hatten ihre amtlichen Vertreter entsandt, darunter Deutschland allein 125, Argentinien 3, Belgien 14, Chile 1, China 2, der Congostaat 2, Dänemark 3, Frankreich 27, Gross-



I. Preis. Lageplan. — Masstab 1:3000.

Für die Erledigung des Beratungsstoffes waren am Montag und Freitag Gesamtsitzungen, am Dienstag und Mittwoch Abteilungssitzungen vorgesehen. Mit dem Kongress war eine sehr bedeutende Wasserbau- und Schiffahrts-

¹⁾ Bd. XL S. 10.

ausstellung verbunden. Sie umfasste vorzugsweise neuere und mit den Beratungsgegenständen des Kongresses in Beziehung stehende Entwürfe aus dem Gebiete des Wasserbaues und der Schiffahrt, die in Modellen, Zeichnungen, Photographien und Druckwerken vorgeführt wurden.

Der erste Behandlungsgegenstand der Abteilung für **Binnenschiffahrt**, die unter dem Vorsitze von Oberbaudirektor Geh. Rat **Honsell** und Geh. Regierungsrat **Wittich** tagte, betraf die Frage der *Schiffahrtsabgaben*.

Nach dem Kongressprogramm war die Behandlung insbesondere der folgenden Fragen für wünschenswert erachtet worden:

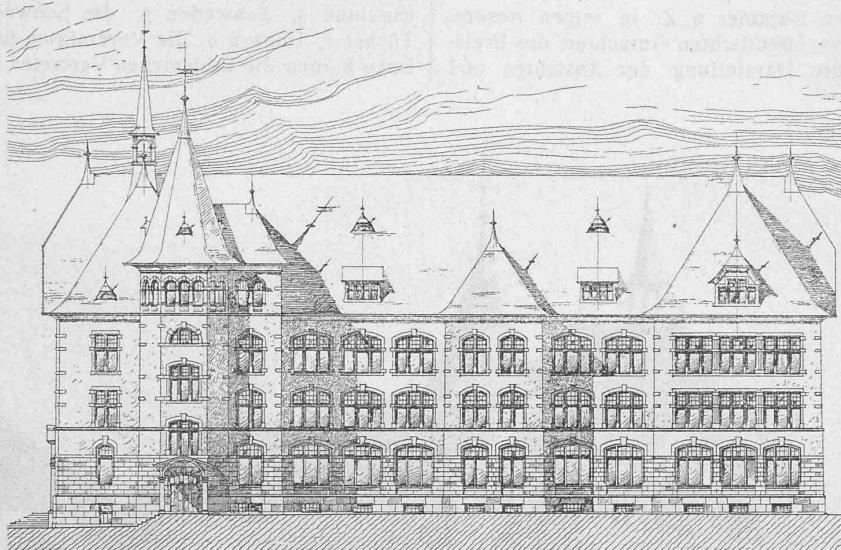
„Kann durch Erhebung von Schiffahrtsabgaben auf Binnenwasserstrassen und Binnenhäfen die Deckung der Betriebs- und Unterhaltungskosten, sowie einer mässigen Verzinsung des Anlagekapitals erzielt werden? Wie weit ist dieses Ziel verfolgt und erreicht worden? Welche Umstände haben seine Erreichung ermöglicht oder unmöglich gemacht? Inwiefern und in welchen Fällen wird die Erzielung einer Rentabilität in obigem Sinne dadurch erleichtert, dass der Eigentümer (Unternehmer) der Wasserstrassen a) die Fort-

Der Generalberichterstatter fasste die Darlegungen der acht zu diesem Gegenstand eingereichten Berichte in übersichtlichem Vortrage zusammen und die Abteilungskonferenz gelangte nach sehr belebter Diskussion zur Aufstellung folgender Sätze:

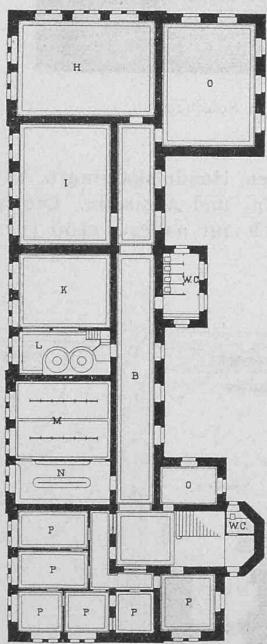
a) Die Frage, ob durch Erhebung von Schiffahrtsabgaben auf künstlichen Binnenwasserstrassen die Deckung der Betriebs- und Unterhaltungskosten sowie einer mässigen Verzinsung des Anlagekapitals erzielt werden kann, hängt von einer Reihe von Umständen ab, vor allem von der Länge und Leistungsfähigkeit der Wasserstrassen, von der Grösse des Verkehrs auf der Wasserstrasse, der Höhe der Eisenbahntarife, von dem den Schiffahrtsabgaben-Tarifen zu Grund liegenden Erhebungs- und Berechnungssystem, von den wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Zwecken,

welche mit der Wasserstrasse verfolgt werden. Unter entsprechenden Umständen ist es möglich, dass durch Erhebung von Schiffahrtsabgaben auf künstlichen Wasserstrassen die Deckung der Betriebs- und Unterhaltungskosten sowie einer mässigen Verzinsung des Anlagekapitals

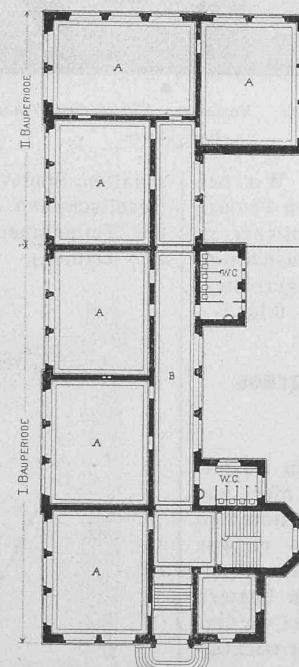
Wettbewerb für ein neues Schulhaus in Oerlikon.



I. Preis. Motto: «Süd-Ost-Licht». — Verfasser: E. Fröhlicher, Arch. in Solothurn.
Nordwest-Fassade gegen den Hof. — Masstab 1:500.



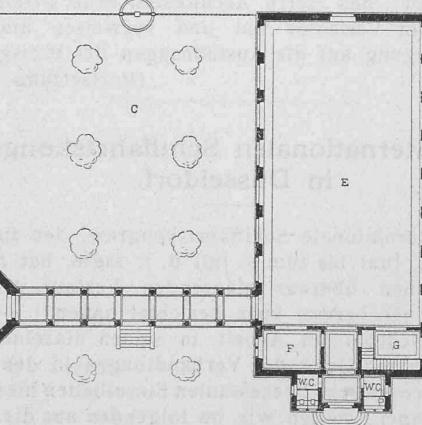
Grundriss vom Kellergeschoss.



Masstab 1:600.

Legende:

A Klassenzimmer,	H Schulküche,
B Korridor,	I Handfert.-Unterricht
C Spielplatz,	K Kohlenraum,
D Turnplatz,	L Zentralheizung,
E Turnhalle,	M Brausebäder,
F Garderobe,	N Ankleideraum,
G Geräte,	O Keller,
	P Abwartwohnung.



Grundriss vom Obergeschoss.

bewegung der Schiffe, b) den ganzen Schiffahrtsbetrieb selbst übernimmt und diese Leistungen dem Verkehr gegen tarifizierte Gebühren zur Verfügung stellt? Nach welchen Gesichtspunkten sind aus dem Anlagekapital der Wasserstrassen gewisse Baukostenanteile, welche tatsächlich nicht im Schiffahrtsinteresse aufgewandt worden sind, bei Aufstellung von Rentabilitätsberechnungen und Bildung von Abgabentarifen auszuscheiden?

erzielt werde. Dieses Ziel ist vor dem Auftreten der Eisenbahnen nicht selten und auch nachher mehrfach angestrebt aber in dem letzten halben Jahrhundert nur in wenigen Fällen erreicht worden.

b) Aus dem Anlagekapital der Wasserstrassen sind diejenigen Baukostenanteile auszuscheiden, welche Zwecken dienen, die, wie die Aufgaben der Landeskultur, der Be-

und Entwässerung, der Schiffahrt ganz fremd sind und von derselben weder unmittelbare noch mittelbare Förderung erfahren.“

Der zweite Beratungsgegenstand in der Abteilung für Binnenschiffahrt war die Frage der Ueberwindung grosser Höhen. Ausser dem Generalbericht des Geh. Baurats Bubendey waren 13 Berichte eingegangen.

Der Generalberichterstatter führte in der Einleitung der Besprechung unter anderem aus: Der wirtschaftliche Wert umzubauender oder neu herzustellender Wasserstrassen, namentlich der Verbindungskanäle, werde einerseits durch die Grösse des Verkehrs bedingt, den sie zu bewältigen vermöchten, anderseits durch die Höhe der Baukosten zuzüglich der kapitalisierten Unterhalts- und Betriebskosten. In beiden Beziehungen spielten grosse Höhenunterschiede des durchschnittenen Geländes eine wichtige Rolle. Die Ueberwindung dieser Höhenunterschiede böte besondere Schwierigkeiten, die sich mit dem Wachsen der Grösse und Tragfähigkeit der zu befördernden Schiffe noch steigerten. Die Berichte lieferten wertvolle Beiträge zur Beurteilung der in den verschiedenen Ländern diesseits und jenseits des Ozeans auf diesem Gebiete erreichten Erfolge. Es liege aber in der Natur der Ueber-

langen Vorberatungen auf nachstehende Sätze, welche als dann auch fast einstimmig in der Abteilung angenommen wurden:

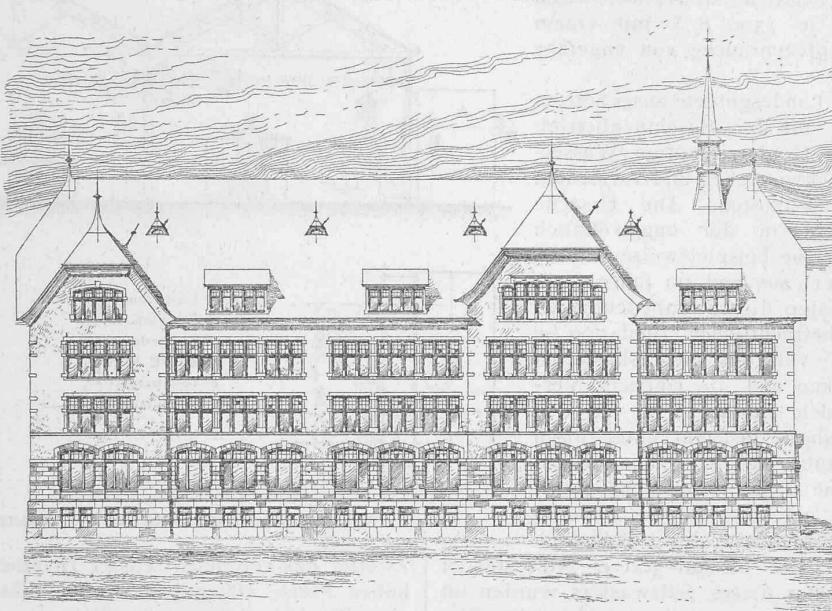
1. Die Kammerschleusen bleiben die einfachsten und dauerhaftesten Einrichtungen zur Ueberwindung des Gefälles der Kanäle. Die Sparbecken ermöglichen eine beträchtliche Verminderung des Betriebswassers, ohne dabei die Schleusungsdauer übermäßig zu verlängern.

Die Bestrebungen zur weitern Verminderung des Betriebswassers sind zu fördern.

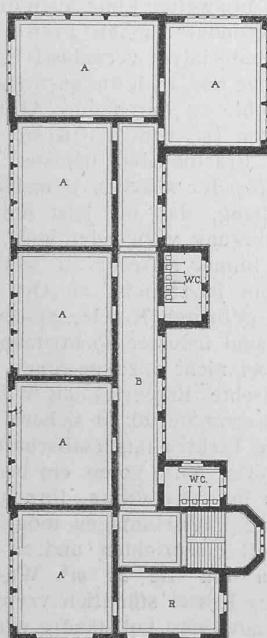
2. Bei aussergewöhnlichen, auf kurzer Länge zu überwindenden Höhenunterschieden bilden doppelte Schleusentreppen ein geeignetes Mittel zur Bewältigung eines grossen Verkehrs, sobald reichliche Wassermengen zur Verfügung stehen. Bei Wassermangel bilden lotrechte Hebewerke eine durch die Erfahrung bewährte Einrichtung.

3. Geneigte Ebenen werden bis jetzt nur für kleine Schiffe angewandt, es sind aber äusserst sinnreiche Vorschläge für geneigte Ebenen zur Beförderung grosser Schiffe gemacht worden. Der Kongress empfiehlt, eine derartige geneigte Ebene sobald als möglich auszuführen und in Betrieb zu setzen.

(Schluss folgt.)

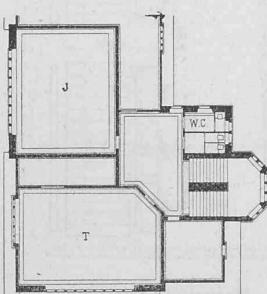


I. Preis. Motto: «Süd-Ost-Licht.» — Verfasser: E. Fröhlicher, Arch. in Solothurn.
Süd-Ost-Fassade gegen die Strasse. — Masstab 1 : 500.



Grundriss vom I. u. II. Stock.

Masstab 1 : 600.

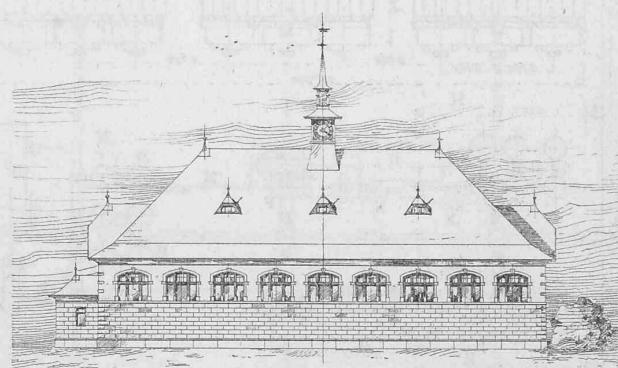


Grundriss vom Dachstock.

Masstab 1 : 600.

gangszeit, in der wir uns befanden, dass die Berichte sich ausserdem mit mannigfachen Entwürfen beschäftigten, die zur Ausführung vorbereitet seien, und sogar zum Teil rein theoretische Erörterungen über mögliche Bauausführungen enthielten.

In zwei Sitzungen einigte sich der Ausschuss nach



Turnhalle. Nordwest-Fassade. — 1 : 500.

Luftkondensator für eine 4500 P. S. Dampfmaschinen-Anlage.

Die Stadt Kalgoorlie ist gegenwärtig der Mittelpunkt der westaustralischen Goldminengebiete; die zunächst derselben gelegenen Hüttenwerke erzielten im Jahre 1899 einen Ertrag von ungefähr 80 Mill. Fr., der nahezu der Hälfte des gesamten Produktionswertes der Kolonie entspricht. Da der Minenbetrieb in diesem Gebiete ganz unterirdisch geschieht, sind bedeutende motorische Kräfte für die Gewinnung und Aufarbeitung der Erze erforderlich. Die Hüttenwerke sind deshalb mit mächtigen Maschinen versehen, die allmählich mit der Entwicklung des Minenbetriebes erstellt wurden, von denen aber der grösste Teil sehr unvollkommene Konstruktionen aufweist. Dieser Umstand gab zur Gründung einer