

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **43/44 (1904)**

Heft 22

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Nutzungsbedingungen

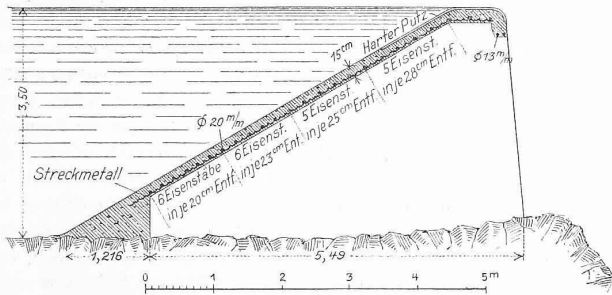
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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.

Daches verbunden mit dem innern Ausbau angegeben. Als Vorarbeit hat nun die badische Regierung ein Modell aller die Nordostecke des Schlosshofes umschliessenden Bauten mit den für die Bedachung hauptsächlich in Betracht kommenden Lösungen in grossem Masstabe herstellen lassen, und eine Kommission von Sachverständigen mit Prüfung desselben betraut.

Ueberfallwehr in Eisen-Beton. Zu industriellen Zwecken ist in Theresia N.-V. von der Ingenieur- und Unternehmer-Firma Ambursen & Sayles ein Wehr in Eisenbeton errichtet worden mit einem Kostenaufwand, der sich nicht wesentlich höher als für eine Holzkonstruktion stellen soll. Wir geben in der nachfolgenden Abbildung einen Schnitt nach einer Veröffentlichung der «Engineering News», aus der die Konstruktion des Bauwerkes ersichtlich ist. Der 36,6 m lange Damm ist auf festen Fels gegründet, hat eine Sohlenbreite von 6,71 m und eine Höhe bis zur Krone von 3,5 m. Der Wehrkörper, dessen Druck-Mittellinie auch bei höchstem Wasserstand noch durch die Sohle geht, ist in einzelne Pfeiler von 30,5 cm Stärke und 1,83 m Abstand von Mitte zu Mitte aufgelöst. Stromaufwärts sind diese Pfeiler durch eine geneigte 15 cm starke Betondecke mit Eiseneinlagen verbunden, die oben an der Krone durch einen kräftigern Betonbalken ver-



stärkt ist und sich unten gegen einen festen Betonfuss stützt. Als Eiseneinlagen fanden Streckmetall und Thacher-Eisen von 20 mm Stärke Verwendung, die in Rücksicht auf den nach unten zunehmenden Wasserdruck in einem sich von 28 auf 20 cm verringernden Abstand verlegt sind. Im obern Abschlussbalken dienen zwei Eisen von 13 mm zur Verstärkung. Zu den Pfeilern, die mit 90 cm langen und 32 mm dicken Bolzen im Felsen verankert sind, wurde Beton im Mischungsverhältnis 1 : 3 : 6 verwendet, ebenso zum Dammfuss; die Decke ist hingegen im Verhältnis 1 : 2 : 4 hergestellt. Die Ausführung erfolgte im Schutz eines Fangdammes mit in der Werkstatt hergestellten Lehren, die für die gleichzeitige Ausführung von acht Feldern gebraucht wurden, in 18 eigentlichen Arbeitstagen mit durchschnittlich zehn Mann.

Der Panamakanal. Die Oberleitung der technischen Arbeiten am Panamakanal ist dem bisherigen General-Betriebs-Direktor der Illinois-Zentral-Bahn Ingenieur *John F. Wallace* übertragen worden. Wallace, der jetzt 52 Jahre alt ist, steht seit 1869 im Eisenbahndienst mit Ausnahme von fünf Jahren, während denen er im Dienste des amerikanischen Genie-Korps in Rock Island war. Er hat ausserdem grosse Stromregulierungen am Missouri geleitet, mehrere der grössten Brücken über diesen Strom angelegt und gelegentlich der Weltausstellung in Chicago das schwierige Problem der Verbindung des Ausstellungsplatzes mit der Stadt glücklich gelöst.

Grosse Fahrgeschwindigkeit entwickelte der am 9. Mai d. J. zwischen Hillbay bei Plymouth und dem Bahnhof Paddington in London verkehrende Postzug der grossen englischen Westbahn, der die 396 km lange Strecke in 3 Stunden 47 Minuten, also mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 104,65 km/Std. zurücklegte. Der ihm folgende Personen-Schnellzug brauchte 4 Stunden 24 Minuten, fuhr also (mit zweimaligem Anhalten) rund 90 km in der Stunde.

Die protestantische Kirche in Pasing bei München, die von Professor *Hocheder* samt innerer Einrichtung mit einem Aufwand von rund 125 000 Fr. in eigenartig modernem Barock erbaut wurde, ist am Himmelfahrtstage eingeweiht worden. Die Kirche, die im Innern 29 m lang und 18 m breit ist und einen 34 m hohen Turm besitzt, enthält 560 Sitzplätze und bietet im ganzen Raum für 700 Personen.

Zur Ehrung Luigi Cremonas soll eine Stiftung errichtet werden. Die Herren Prof. A. Tonelli, für die naturwissenschaftliche Fakultät, und Prof. V. Cerrutti, Direktor der Ingenieurschule in Rom erlassen an alle Freunde und Verehrer des verstorbenen Gelehrten die Einladung, sich dem Unternehmen anzuschliessen.

Die XVI. Wanderversammlung des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine findet in den Tagen vom Sonntag den 11. September bis Donnerstag den 15. September in Düsseldorf statt. Die vorher-

gehende 33. Abgeordneten-Versammlung ist auf Donnerstag den 8. September bis Sonnabend den 11. September angesetzt.

Technische Hochschule in Berlin. An den neu geschaffenen Lehrstuhl für Elektrotechnik ist der Oberingenieur von Siemens & Halske Dr. *Walter Reichel* berufen worden. Er wird über den Bau und Betrieb elektrischer Bahnen lesen.

Simplon-Tunnel. Infolge Auftretens von weitem heissen Quellen im Richtstollen der Nordseite musste die Arbeit vor Ort daselbst am 21. Mai d. J. endgültig eingestellt werden. Der Vortrieb von Richtstollen und Parallelstollen erfolgt somit von nun an nur von der Südseite her.

Bahnlinie Gловelier-Saiguelégier. Am 20. d. M. fand die Einweihung der 24 km langen normalspurigen Bahnlinie Gловelier-Saiguelégier statt.

Konkurrenzen.

Kasino in Madrid. (Bd. XLII, S. 97). Obwohl wir trotz wiederholter Anfragen ohne jede Benachrichtigung über den Ausgang dieses mit Termin auf den 15. Dezember d. v. J. ausgeschriebenen internationalen Wettbewerbs blieben, sind wir doch in der Lage, an Hand der uns gütigst zur Verfügung gestellten Korrespondenz eines schweizerischen Teilnehmers über das wenig erfreuliche Ergebnis zu berichten. Das Schreiben, das ohne Datum (Poststempel der Ankunft 9. III. 04) offenbar an alle Einsender gerichtet wurde, enthält ausser einem wortreichen Dank für die Beteiligung und der Benachrichtigung von der kostenlosen Rücksendung der Entwürfe folgende charakteristische Mitteilung: «La section d'Architecture de l'Académie Royale de San Fernando à laquelle nous (die Verwaltung des Casinos in Madrid) avons prié d'informer par rapport aux projets présentés pour ériger le domicile de cette Société et de proposer les trois qui fussent dignes d'obtenir les prix offerts vient de nous manifester qu'aucun des vingt-sept qui ont été présentés ne remplissent les conditions du programme, et que, par ce motif on doit le déclarer désert. Ayant accepté le Casino le rapport de Mrs. les Architectes de l'Académie il a résolu d'accord avec ce que ces Messieurs proposaient.»

Wer diese Herren Architekten der königlichen Akademie von San Fernando sind, wird verschwiegen; jedenfalls ist das Ergebnis eine neue Mahnung, bei der Beteiligung an solchen an der Peripherie Europas ausgeschriebenen Wettbewerben vorsichtig zu sein, wenn man nicht Zeit und Mühe nutzlos verlieren will. Hohe Preise, in vorliegendem Falle zusammen 35 000 Pesates, sind leicht zu versprechen, wenn man nicht genötigt werden kann, sie auch auszuzahlen.

Nekrologie.

† **Philipp Holzmann.** Wie wir bereits berichteten, ist am 14. Mai d. J. in Oberursel Baurat Philipp Holzmann, der Begründer und Leiter des weithin bekannten Baugeschäftes Philipp Holzmann & Co. in Frankfurt a. M. im 68. Lebensjahr verschieden. Er war in Sprendlingen bei Frankfurt geboren, machte seine ersten technischen Studien bereits vom 15. Jahre an an der Gewerbeschule in Darmstadt und vervollständigte dieselben, nachdem er vorübergehend im Baugeschäfte seines Vaters praktisch gearbeitet hatte, am Polytechnikum in Karlsruhe unter den Professoren Keller, Riegler und Redtenbacher. Die ersten Arbeiten Holzmanns, unter Leitung des Vaters, in dessen Geschäft er 1860 eintrat, waren der Homburger Bahnbau, die Lahnbahn und die Hafenanlage in Oberlahnstein. Später, als er 1864 mit seinem Bruder Wilhelm Holzmann zusammen das väterliche Geschäft übernommen hatte, beschäftigte er sich hauptsächlich mit Terrainskäufen und Häuserbauten, wozu nach 1870 die Erbauung der Untermainbrücke, des Opernhauses, des Frankfurter Hofes, des Städelschen Instituts und zahlreicher Privathäuser kam. Um das Geschäft zu vergrössern liess sich die Firma in den siebziger Jahren durch die Internationale Baugesellschaft kommanditieren und entfaltete nun jene weitausgreifende Tätigkeit, die ihren Weltruf begründet hat.

Im Juni 1877 begann Holzmanns Tätigkeit in der Schweiz indem seine Firma im Verein mit *Gebrüder Benckiser* in Pforzheim den Bau der Wettsteinbrücke in Basel übernahm, welches Werk am 7. Juni 1879 vollendet wurde. Im Oktober desselben Jahres ist der gleichen Unternehmung die Ausführung der Johanniterbrücke übertragen worden, deren Eröffnung im Juli 1882 erfolgte. Während diese Brückenbauten im Gange waren, wurden nebenher Arbeiten für das Städtische Pumpwerk in den langen Erlen, für eine Strassenbrücke über die Aare in Olten, eine Eisenbahnbrücke über die Reuss bei Oberrüti u. a. m. ausgeführt. In den Jahren 1881 und 1882 bewarben sich die genannten beiden Firmen im Verein mit Architekt *E. Schmid-Kerez* in Zürich um den Bau der