

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 47/48 (1906)  
**Heft:** 2

## 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:** 01.02.2026

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

## Elektrizitätswerk Luzern-Engelberg.



Abb. 9. Damm des Sammelweihers im Bau.

Teil liegt noch im Kies. Die Abdichtung des Weiher, soweit sie nicht von der Moräne der Strassenböschung gebildet wird, besteht aus einem besondern Dammkörper, der vom untern Anschluss an die Strassenböschungen längs der Aa bis hinauf zum Wehr geführt ist. Dessen Kern wird von einer armierten Betonmauer gebildet, an die sich zu beiden Seiten Lehmschläge anlehnen (Abb. 8 u. 9). Diese künstliche Abdichtung ist auf die darunter liegenden natürliche Lehmschicht abgesetzt. Der übrige Teil des Dammes, sowie der kleine Damm auf der oberen Seite, wurden schichtenweise aus gewöhnlichem Erdmaterial aufgefüllt und eingestampft. Auf die Seite gegen die Aa ist ein 10 m langer Ueberlauf (Abb. 10), eingebaut, der gestattet, den Wasserspiegel des Sammelweihers auf der richtigen Höhe zu halten.

Vom untern Ende des Weiher führt ein *Leerlaufstollen* unter der Strasse durch nach der Aa (Abb. 11 u. 13). Sein Einlauf ist an den Einlauf des Zulauf-Stollens angebaut. Eine gepflasterte, 1,50 m tiefe Rinne führt vom Absturz des Zulaufkanals der Länge nach durch das Reservoir nach den beiden Einläufen. Der Leerlaufstollen diente schon beim Bau zur Entwässerung des Reservoirs und der Fundamentgruben. Seine Einlaufsohle liegt 30 cm unter derjenigen des Zulaufstollens. Der Leerlaufstollen hat eine Länge von 132 m und ist in häuptigem Bruchsteinmauerwerk in Portlandzement-Mörtel ausgemauert.

*Der Einlauf des Zulaufstollens* (Abb. 11 u. 12) ist mit einem Häuschen für die Bedienung der Fallen überbaut. Seine Sohle liegt auf Kote 989,30, also 5 m unter dem

höchsten Wasserspiegel des Weiher. Vor demselben ist wieder ein feiner Rechen von 24 m<sup>2</sup> Fläche angebracht. Die Falle erlaubt einen ziemlich dichten Abschluss des Einlaufs. Hinter derselben ist eine Sohlenvertiefung angeordnet, von der eine gusseiserne, mit einer Kanalfalle abschliessbare Rohrleitung von 50 cm Durchmesser allfälliges Schlabberwasser nach dem Leerlauf abführt. Das ganze Objekt ist in Portlandzement-Beton (1:3:5) erstellt, das Häuschen in Backsteinmauerwerk aufgeführt. (Forts. folgt.)

## Wettbewerb für Wohn- und Geschäftshäuser in Freiburg i. Ue.

## I.

Wir beginnen unsere Veröffentlichung der in diesem Wettbewerb prämierten Arbeiten mit der Wiedergabe des mit einem I. Preis ausgezeichneten Entwurfs Nr. 20 mit dem Motto „Osterhas“ von Architekt Albert Gysler in Basel und des mit einem II. Preis „ex aequo“ bedachten Projektes Nr. 13 mit dem Motto: „Vieux Fribourg“ von Henri Meyer in Lausanne. Die übrigen mit einem II. Preis prämierten Arbeiten und der an dritter Stelle ausgezeichnete Entwurf sollen in einer nächsten Nummer folgen. Zur Beurteilung der dargestellten Projekte verweisen wir auf das preisgerichtliche Gutachten auf Seite 206 des Bandes XLVII.

## Berner Alpen-Durchstich.

Der vom Grossen Rat des Kantons Bern, wie wir in der letzten Nummer des soeben abgeschlossenen Bandes berichteten<sup>1)</sup>, am 27. Juni ohne Gegenantrag angenommene Antrag der Regierung betreffend die Ausführung der *Lötschbergbahn* ist von so grosser Tragweite, dass es gerechtfertigt erscheint, ihn samt Einleitung auch unsren Lesern wörtlich zur Kenntnis zu bringen.

Der Antrag hatte folgenden Wortlaut:

«A. Der Grosser Rat nimmt Kenntnis

a) von den durch das Bankhaus J. Loste & Cie. in Paris dem bernischen Initiativkomitee für die Lötschbergbahn eingereichten Bauprojekten des französischen Unternehmer-Syndikates F. Allard, L. Coiseau, A. Couvreux, J. Dollfuss, A. Duparchy, L. Wiriot und Chagnaud, sämtlich ebenfalls in Paris, für eine Lötschbergbahn und eine Wildstrubelbahn;

b) von dem zwischen dem leitenden Ausschuss des Initiativkomitees und diesem Unternehmer-Syndikat am 26. Mai 1906 abgeschlossenen Vorvertrag betreffend den Bau einer Lötschbergbahn mit 27% Maximalsteigung;

c) von dem zwischen dem leitenden Ausschuss des Initiativkomitees und dem Bankhaus J. Loste & Cie. am 2. Juni 1906 vereinbarten Finanzierungsprogramm für das unter litt. b hievor bezeichnete Unternehmen der Lötschbergbahn;

d) vom Finanzvertrag vom 21./22. Juni 1906;

e) von dem durch das Initiativkomitee in seiner Plenarsitzung vom 4. Juni 1906 gefassten Beschluss lautend:

«Das bernische Initiativkomitee für die Lötschbergbahn — in Erwägung — 1. dass das vom engern Ausschuss vorgelegte und von bewährten Fachmännern befürwortete Projekt eines bernischen Alpendurchstiches durch den Lötschberg in technischer, finanzieller und volkswirtschaftlicher Beziehung unter den verschiedenen Projekten eines bernischen Alpendurchstiches am besten entspricht; 2. dass sich dasselbe innerhalb den vom Gesetz vom 4. Mai 1902 aufgestellten Grenzen bewegt, und eine weitergehende als die dort vorgesehene finanzielle Beteiligung des Staates nicht erheischt — beschliesst: — Es wird den Staatsbehörden das vom leitenden Ausschuss des Initiativkomitees vorgelegte Bauprojekt und Finanzprogramm grundsätzlich zur Annahme und weiteren Ausführung empfohlen;

<sup>1)</sup> Bd. XLVII, S. 318.

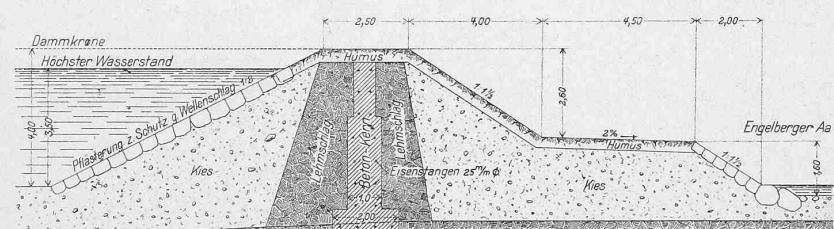
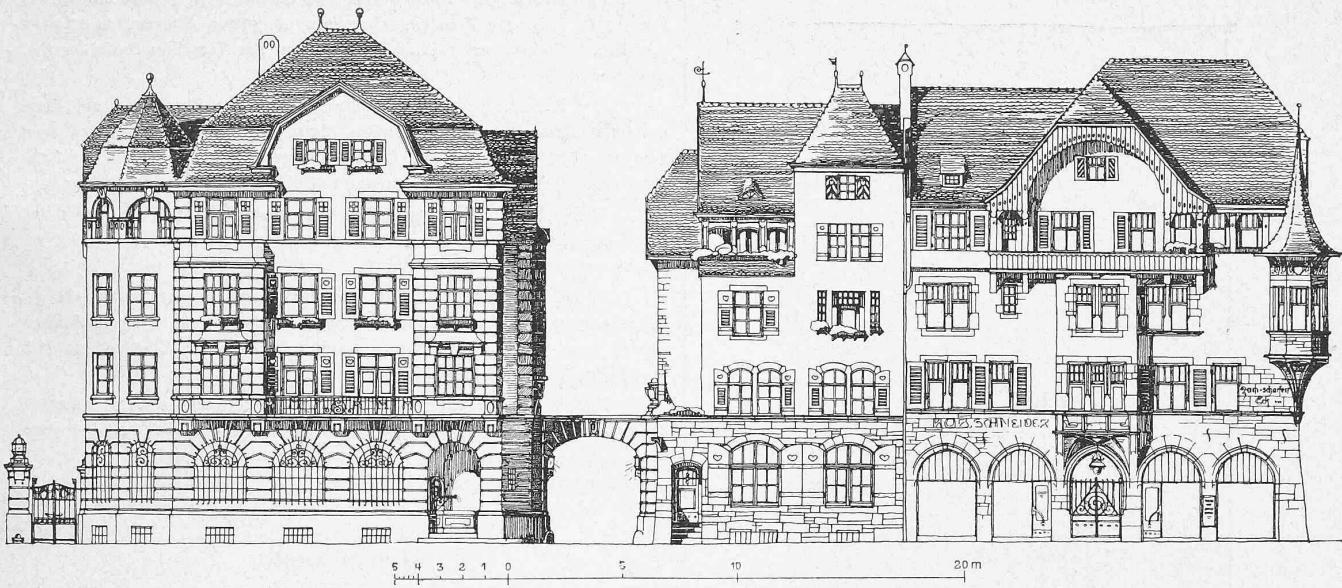


Abb. 8. Damm des Sammelweihers gegen die Engelberger Aa. — Querschnitt. — 1:200.

## Wettbewerb für Wohn- und Geschäftshäuser in Freiburg i. Ue.

I. Preis. Motto: «Osterhas». — Architekt *Albert Gysler* in Basel.

Geometrische Ansicht der Westfassaden an den Grand'Places. — Masstab 1:300.

f) von den durch Beschluss des Regierungsrates vom 6. April 1906 veranlassten Gutachten von Professor Hennings, alt Nordostbahndirektor Arbenz und Ingenieur Thormann;

g) vom Bericht der kantonalen Bau- und Eisenbahndirektion vom Juni 1906 und den zudienenden Vorakten und Plänen.

## B. Der Grosse Rat,

nach Anhörung des Berichtes des Regierungsrates und der vom Grossen Rate zur Prüfung der Vorlagen bestellten Eisenbahnkommission, und indem er den Erwägungen des Initiativkomitees für die Lötschbergbahn beipflichtet, beschliesst:

I. Das vom Unternehmer-Syndikat vorgelegte und vom Initiativkomitee für die Lötschbergbahn durch Beschluss vom 4. Juni 1906 zur Annahme und weiteren Ausführung empfohlene generelle Projekt für eine elektrische Lötschbergbahn mit 27 % Maximalsteigung im Voranschlag von höchstens 83 Millionen Franken für die gesamten Baukosten wird grundsätzlich genehmigt mit folgenden Vorbehalten:

1. Der Minimalradius der neuen Linie soll 300 m betragen.  
2. Die Expropriationen sollen für eine doppelspurige Bahnanlage durchgeführt und der Unterbau derselben so erstellt werden, dass die Ausführung des zweiten Geleises auf offener Strecke später ohne Schwierigkeit und unverhältnismässige Kosten stattfinden kann.

3. Der Oberbau soll mit Flusstahl-Vignolschienen von 45,93 kg Gewicht per Laufmeter zur Ausführung gelangen.

4. Ueber die Zufahrtsrampen zum grossen Lötschbergtunnel soll ein detailliertes Bauprojekt mit Situationsplan im Masstab 1:1000, Längen- und Querprofilen, genauen Massenberechnungen und detaillierten Kostenberechnungen aufgestellt und zur Genehmigung vorgelegt werden.

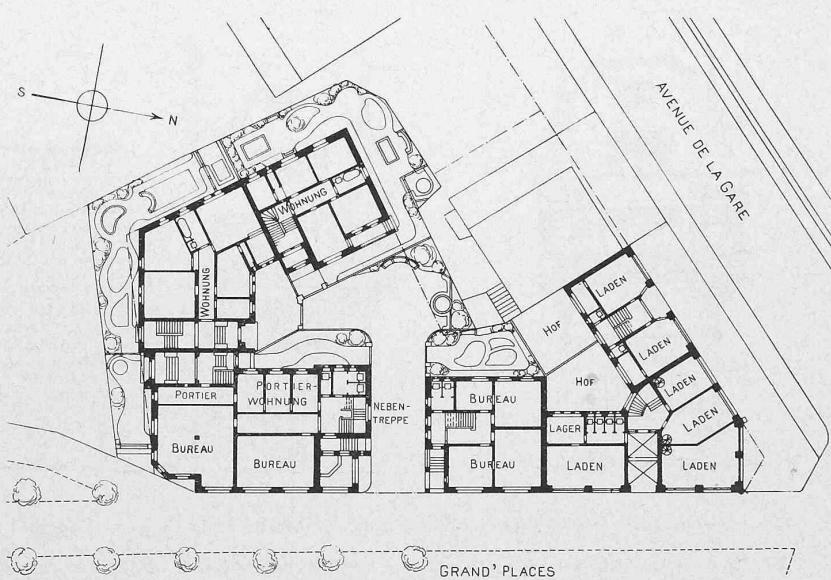
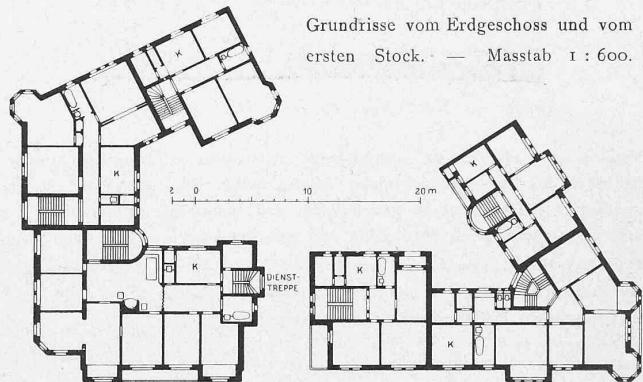
Die Ausarbeitung dieses Projektes hat durch die zu bildende Aktiengesellschaft der Lötschbergbahn in Verbindung mit dem Unternehmer-Syndikat unter Aufsicht der kantonalen Bau- und Eisenbahndirektion zu erfolgen. Die Ablieferung des Projektes soll an diese Behörde bis spätestens 1. Mai 1908 erfolgen, welche dasselbe darauf mit ihren Anträgen dem Regierungsrat zuhanden des Grossen Rates zur Genehmigung vorlegen wird.

5. Der Regierungsrat wird beauftragt, beim Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung um einen angemessenen Bundesbeitrag einzukommen zur Ermöglichung der sofortigen Erstellung eines doppelspurigen Tunnels.

II. Der zwischen dem leitenden Ausschuss des Initiativkomitees und dem Unternehmer-Syndikat abgeschlossene Vorvertrag vom 26. Mai 1906

betreffend den Bau einer Lötschbergbahn Frutigen-Brig mit Maximalsteigung von 27 % im Kostenvoranschlag von höchstens 74 Millionen Franken für den gesamten Bahnbau (Position I, D des Kostenvoranschlages), für die

Grundrisse vom Erdgeschoss und vom ersten Stock. — Masstab 1:600.

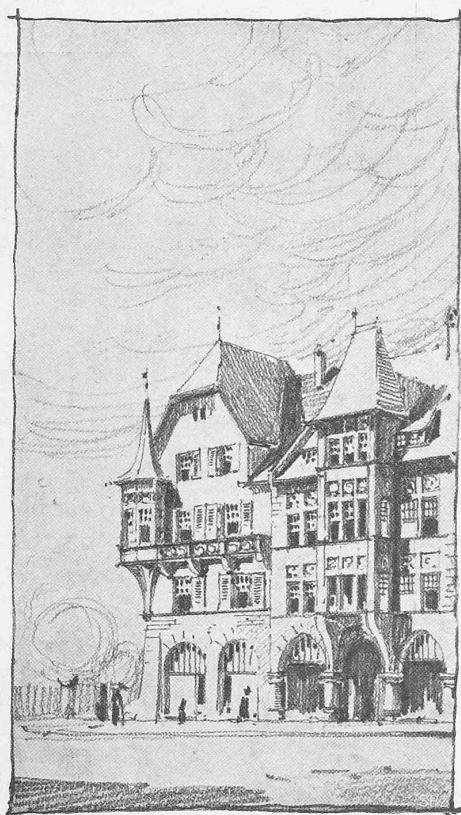


Lieferung von Mobiliar und Gerätschaften (Position III des Kostenvoranschlages) wird unter den in diesem Vorvertrag selbst und den unter Ziffer I hievor enthaltenen Bedingungen grundsätzlich genehmigt.

Der Regierungsrat wird ermächtigt, den definitiven Bauvertrag nebst

## Wohn- und Geschäftshäuser in Freiburg.

I. Preis. Motto: «Osterhas». — Verfasser: Arch. A. Gysler.



Ansicht der Nordfassade an der Avenue de la Gare.

Bedingnisheft und Preisliste, welche beide Aktenstücke einen integrerenden Bestandteil des Bauvertrages bilden sollen, unter den nämlichen, hievor aufgeführten Bedingungen zu genehmigen, und beauftragt, dabei die Interessen der einheimischen Berufsleute und Arbeiter bestens zu schützen.

Der Regierungsrat wird ferner beauftragt, die Frage zu prüfen, ob der Oberbau (Position I, D, 2 des Kostenvoranschlages) nicht vom Bauvertrag mit dem Unternehmer-Syndikat auszunehmen sei.

IV. Der Staat Bern beteiligt sich am Bau der Lötschbergbahn nach Massgabe von Art. 4 des Gesetzes vom 4. Mai 1902 betreffend die Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen und des Statutenentwurfes vom 12. Juni 1906 durch Uebernahme von Aktien im Betrage von  $17 \frac{1}{2}$  Millionen Franken, eingeteilt in 35000 Subventionsaktien à 500 Fr., wofür der erforderliche Kredit aus der Vorschuss-Rechnung bewilligt wird.

Der Regierungsrat wird beauftragt, die erste Einzahlung auf diese Aktienbeteiligung mit 20% nach Massgabe des Bundesgesetzes vom 14. Juni 1881 betreffend das Obligationenrecht zu leisten, um die Konstituierung der Aktiengesellschaft der Lötschbergbahn zu ermöglichen.

Hiebei sollen sämtliche bisher vom Staat Bern für die Erwerbung der Konzession und für Vorarbeiten gemachten Vorschüsse in Abzug gebracht werden.

V. Der Regierungsrat wird ermächtigt, den Finanzausweis als geleistet anzuerkennen, sobald das Subventions-Aktienkapital in der im Finanzvertrag vom 6., 21. und 22. Juni 1906 vorgesehenen Höhe von 21 Millionen Franken gezeichnet sein wird.

VI. Die Berner Alpenbahngesellschaft Lötschberg wird verpflichtet, die unter Art. 9, 11, 12 und 15 enthaltenen Bestimmungen des Gesetzes vom 4. Mai 1902, betreffend Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen einzuhalten.»

## Miscellanea.

**Eidgenössisches Polytechnikum.** Diplomerteilung. In Würdigung des Ergebnisses der bestandenen Prüfungen hat der schweiz. Schulrat nachstehenden, in alphabetischer Reihenfolge aufgeführten Studierenden des eidgenössischen Polytechnikums Diplome erteilt.

Das *Diplom als «Ingenieur»* an: Hans Accola von Davos-Glaris, Graubünden; Franz Xaver Andres von Nebikon, Luzern; Emil Avdis von Gümüldschina, Türkei; Emil Bachmann von Zweisimmen, Bern; Arrigo Bianchi von Lugano, Tessin; Paul Blaser von Freiburg; Johann Broda von Golleschau, Oesterr.-Schlesien; Otto Brühlmann von Hemmerswil, Thurgau; Jakob Bucher von Regensberg, Zürich; Heinrich Büchi von Zürich; Joseph Chéneval von Rorschacherberg, St. Gallen; Walter Eschmann von Zürich; Joseph Gorini von Rorschach, St. Gallen; Adolf Gutzwiller von Therwil, Baselland; Viktor Hässig von Schänis, St. Gallen; Bernhard Im Hof von Schaffhausen; Emil Hubert Kerkhoven von Gamboeng, Java; Adolf Kosak von Ilok, Kroatien; Theodor Lehmann von Zürich; Otto Lüscher von Holziken, Aargau; Alfred Meyer von Neerach, Zürich; Robert Moor von Vordemwald, Aargau; Hans von Moos von Luzern; Alfred V. Ochsner von Zürich; Alexander Pasternak von Zürich; Georg Heinrich Pestalozzi



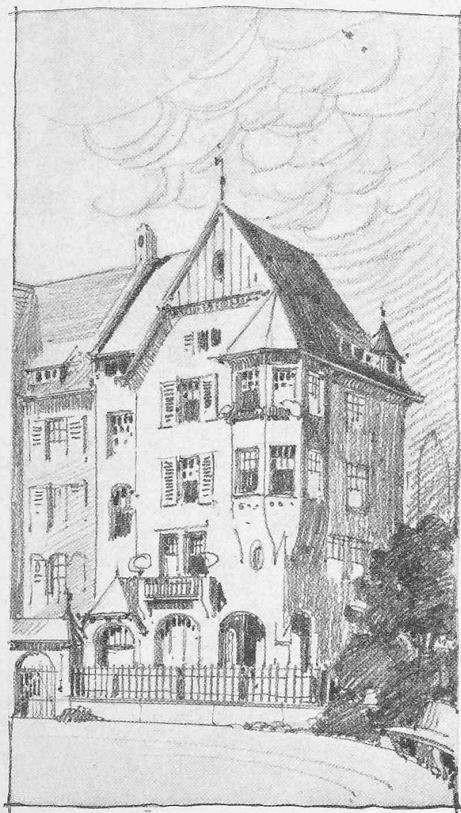
Geometrische Ansicht der Nordfassaden an der Avenue de la Gare. — Masstab 1:300. — Schnitt durch den Nordflügel.

III. Das zwischen dem leitenden Ausschuss des Initiativkomitees und dem Bankhaus J. Loste & Cie in Paris betreffend den Bau der Lötschbergbahn vereinbarte Finanzierungsprogramm vom 2. Juni 1906, sowie der Finanzvertrag vom 6., 21. und 22. Juni 1906 für ein totales Anlagekapital derselben von 89 Millionen Franken werden genehmigt.

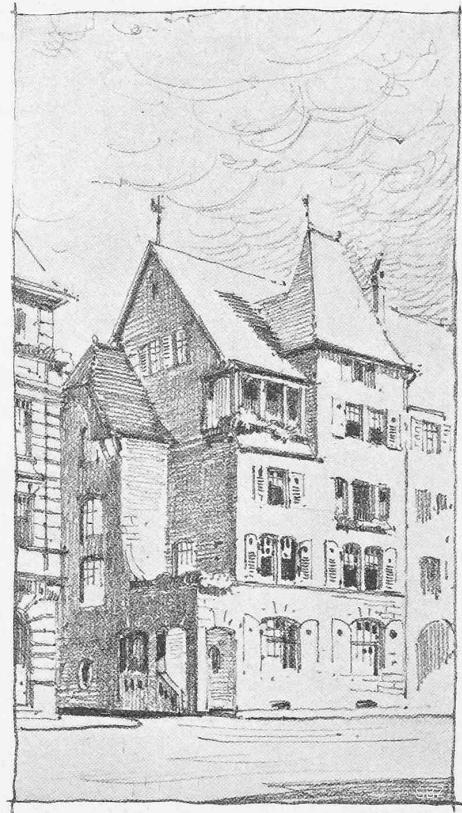
von Zürich; Armin Reinmann von Walliswil-Bipp, Bern; Hermann Ritz von Ferenbalm, Bern; Kurt Schäfer von Aarau; Ernst von Schmid von Zürich; Jakob Stütz von Seen, Zürich; Ernst Suter von Basel; Erwin Thomann von Märwil, Thurgau; Johann Weber von Beinwil, Aargau; Jakob Wyrsch von Buochs, Nidwalden; Hans Wyss von Engi, Glarus.

## Wettbewerb für Wohn- und Geschäftshäuser in Freiburg i. Ue.

I. Preis. Motto: «Osterhas». — Verfasser: Architekt Albert Gysler in Basel.



Ansicht der Ostfassade des Westflügels vom Hofe aus.



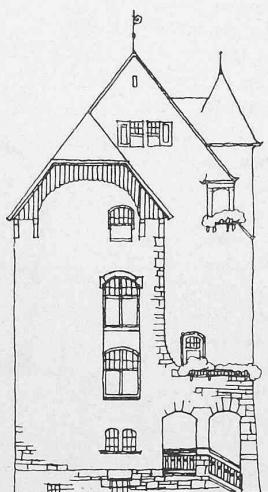
Ansicht der Südfront der nördlichen Häusergruppe.

Das *Diplom als «Maschineningenieur»* an: Jakob Bader von Magden, Aargau; Karl Baumann von Villigen, Aargau; Paul Nikolaus Beck von Budapest, Ungarn; Jules Brunschwig von Basel; Werner Burstyn von Wien; Gustav Chobot von Lazy, Oesterr.-Schlesien; Karl Diethelm von Erlen, Thurgau; Artur Dosmann von Terni, Italien; Waldo Escher von Zürich; Melchior Estermann von Hildisrieden, Luzern; Emil Eugster von Bühler, Appenzell A.-Rh.; Paul Faber von Trimbach, Solothurn: Eduard Foëx von Hyères, Frankreich; Viktor Funck von Luxemburg; Moses Garfunkel von

Jules Huber von Wallenstadt, St. Gallen; Adrien Jeanmaire von Les Brenets, Neuenburg; Eduard Junod von Sainte-Croix, Waadt; Viktor Kahn von Leitmeritz, Böhmen; Fritz Keller von Zürich; Karl Koellreutter von St. Gallen; Gyula Königsberger von Györ, Ungarn; André Langer von Neuenburg; Emil Lavater von Zürich; Georges Lemaitre von Genf; Franz Lösel von Dobern, Böhmen; Hans Mettler von Wattwil, St. Gallen; Otto Meyer von Frauenfeld, Thurgau; Arpad Nadai von Budapest, Ungarn; Walter Noack von Nürnberg; Wilhelm Otto von Riga, Russland; Rudolf Pechkranz von Genf; Friedrich Pochobradsky von Lisič, Böhmen; Georges Regnard von Nainville, Frankreich; Maurice Revacier von Genf; Emil O. Rosenörn von Kopenhagen, Dänemark; Georg Rutenburg von Surasch, Russland; Hermann Steingassner von Györ, Ungarn; Otto Straub von Egnach, Thurgau; Eugenio F. Tosi von Legnano, Italien; Fritz Vorster von Köln a. Rh.; Robert Wavre von Neuenburg; Wilhelm Wunderlich von Asch, Böhmen; Fritz Zweifel von Glarus.



Geometrische Ansicht der Südfront. — Maßstab 1:300.



Ansicht der Südfront der nördlichen Häusergruppe.

Byten, Russland; Walter Gisi von Olten, Solothurn; Israel Goldberger von Zarzyce, Oesterr.-Galizien; Georges Golliez von Payerne, Waadt; Paul Gregory von Bordeaux, Frankreich; André Guillaume von Paris; Julius Gysel von Wilchingen, Schaffhausen; Melchior Heer von Riedern, Glarus; Koloman Heindlhofer von Pécs, Ungarn; Otto Helbing von Basel; Maurice Hiertzeler von Montcherand, Waadt; Ernst Höhn von Wädenswil, Zürich;

von Wettswil, Zürich; Alexander Thomet von Wohlen, Bern.

Preiserteilung. In Anwendung von Art. 41 des Reglements der eid. polytechnischen Schule hat der schweiz. Schulrat im Juni d. J. auf den motivierten Antrag der betr. Konferenzen folgende Preise erteilt:

I. Für Lösung der von der Konferenz der Architekenschule gestellten Preisaufgabe

## Wettbewerb für Wohn- und Geschäftshäuser in Freiburg i. Ue.

II. Preis «ex aequo». Motto: «Vieux Fribourg». — Verfasser: Architekt *Henri Meyer* in Lausanne.

Geometrische Ansicht der Hauptfassade an den Grand'Places.

5 4 3 2 1 0 5 10 20m

Masstab 1:300.

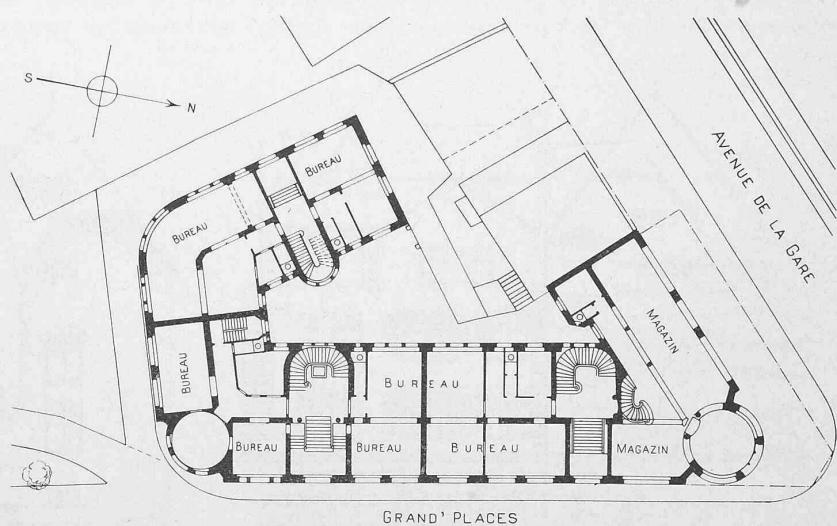


- a) den Studierenden Herren *Hugo Falckenberg* von Degersheim (St. Gallen) und *Hans Kessler* von Fischingen (Thurgau) einen gemeinsamen Preis im Betrage von 300 Fr. nebst der silbernen Medaille und Preisurkunde des Polytechnikums;  
 b) dem Studierenden Herrn *Arminio Cristofari* von Rom (Italien) einen Preis im Betrage von 200 Fr. nebst der silbernen Medaille und Preisurkunde des Polytechnikums.

2. Für Lösung der von der Konferenz der Abteilung VI B (Schule für Fachlehrer in naturwissenschaftlicher Richtung) gestellten Preisaufgabe, dem diplomierten Fachlehrer Herrn *Karl Fuchs* von Hornussen (Aargau) einen Preis im Betrage von 500 Fr. nebst der silbernen Medaille und Preisurkunde des Polytechnikums.

**Die Wiederherstellung des Münsterturms in Freiburg i. B.** Nach Mitteilungen der «Badischen Baugewerbe-Zeitung» haben Untersuchungen des Münsterturms zu Freiburg i. B. ergeben, dass die obere Spitze desselben, das heißt die oberen 15 m, eine verhängnisvolle Neigung nach Osten zeigen. Seit Jahren schon haben sich daher die Techniker mit der Frage der billigsten und zugleich vollkommensten Korrektur des Turmfehlers beschäftigt; heute scheint das nachbeschriebene Projekt von der Münsterkommission so gut wie angenommen zu sein. Das System, um welches es sich hierbei handelt, ist amerikanischen Ursprungs und kommt dort bei Reparaturen der sogenannten «Wolkenkratzer» zur Anwendung, wenn die oberen Stockwerke sich nach einer Seite zu neigen beginnen. Dieses Projekt, nach dem es vollständig überflüssig sein wird, wie ursprünglich geplant, die Münsterspitze abzubrechen und die 15 m, die eine Abweichung von der lotrechten Linie zeigen, wieder neu aufzubauen, sieht den Aufbau eines eisernen Gerüstes vor, das seine Basis 15 m unterhalb der Turmspitze haben und das ebensoviel Meter über die Turmspitze hinausragen wird. Durch elektrische Hebevorrichtungen von gewaltiger Kraftleistung soll die ganze schiefe Spitze, die ein Gewicht von nicht weniger als 80000 Zentnern darstellt, nachdem sie

unten losgelöst worden ist, an Stahltauern in die Höhe gehoben werden. Die freigelegten Flächen der Abbruchstelle werden hierauf teils durch Bemalung, teils durch Anstückung wieder völlig horizontal gemacht und dann bei langsamem Heraublassen der Turmspitze mit dieser neu verbunden. Diese Reparatur wird zwar sehr kostspielig werden, aber kaum mehr als acht Wochen Zeit in Anspruch nehmen.



Grundriss vom Erdgeschoss. — Masstab 1:600.

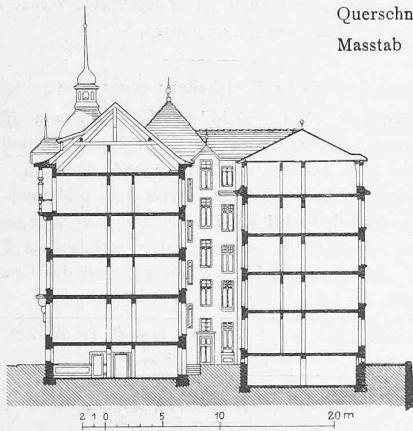
**Schweizerischer nationaler Baustil.** In der von ihm herausgegebenen Vierteljährsschrift «Voile Latine» (Genf Jullien) hat Graf Gonzague de Reynold, der an der Spitze einer Gruppe von jüngschweizer Dichtern steht, eine Umfrage bei schweizerischen Schriftstellern diessseits und jenseits der Sprachgrenze veranstaltet über die Frage «Kann die Schweiz trotz ihrer verschiedenen Sprachen eine nationale Literatur oder Kunst besitzen? Welches wären die Traditionen dieser Kunst oder Literatur?» Von den 17 eingegangenen Antworten, von denen die von Karl Spitteler und René

Morax ganz ablehnend ausgefallen sind, interessieren uns vor allem jene, die die heiklere Literaturfrage aus dem Spiel gelassen und nur die bildende, vor allem die Baukunst berücksichtigt haben. So schreibt der Genfer *G. Fatio*, der sich durch sein Werk «Augen auf! Schweizer Bauart alter und neuer Zeit» verdient gemacht hat: «Die Schweiz kann eine nationale Architektur wohl besitzen, weil nicht gesagt ist, dass sie in allen Landesteilen die gleiche sein soll. Mit allen Ueberlieferungen der Vergangenheit brechend, ist unsere Epoche der kläglichsten Banalität zum Opfer gefallen. Von dem Tage an, wo unsere Baumeister die Augen öffnen und um sich schauen, statt kosmopolitische Werke zu studieren und ausländische

### Wohn- und Geschäftshäuser in Freiburg i. Ue.

II. Preis «ex aequo». Motto: «Vieux Fribourg». — Verf.: Arch. *H. Meyer*.

Querschnitt.  
Masstab 1:600.

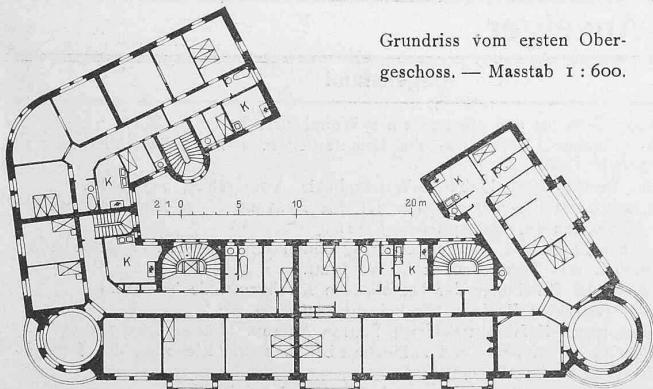


Schulen zu besuchen, wird eine nationale Kunst zur grössten Befriedigung aller Kunstreunde wieder auferstehen.»

Aehnlich äussert sich *Hans Trachsel*, der den schweizerischen architektonischen Stil mit unserem überall identischen Klima (?) und unserem in der Hauptsache überall gleichen Gebirgscharakter in Zusammenhang bringen möchte.

**Monatsausweis über die Arbeiten am Ricketunnel.** Im Monat Juni betrug der ausschliesslich mit Handbohrung durchgeföhrte Vortrieb des südlichen Richtstollens 126,0 m, des nördlichen 70,7 m, im ganzen demnach 196,7 m, wodurch die Gesamtlänge des Richtstollens auf der Südseite auf 2887,0 m, auf der Nordseite auf 3493,8 m, zusammen auf 6380,8 m oder auf 74,1% der ganzen Tunnellänge gebracht wurde. Der Firststollen hatte Ende Juni südseits 2627 m, nordseits 1970 m, zusammen 4597 m erreicht, der Vollausbruch südlich 2580<sup>1</sup> m, nördlich 1908 m, im ganzen 4488 m. In den Widerlagern war das Mauerwerk südseits auf 2505 m, nordseits auf 1900 m, zusammen auf 4405 m Länge erstellt,

Grundriss vom ersten Obergeschoss. — Masstab 1:600.



im Gewölbe auf 2488 bzw. 1836, zusammen 4324 m. Die Arbeiterzahl betrug im Berichtsmonat auf allen Baustellen zusammen durchschnittlich im Tag 1145. Die aus dem Tunnel fliessende bzw. ausgespumpte Wassermenge wurde auf der Südseite mit 27 Sek.-l, auf der Nordseite mit 2 Sek.-l gemessen, die Temperatur des Gebirges vor Ort südseits mit 20,5°C, nordseits mit 18,5°C. Auf der Südseite durchfuhr der Richtstollen bei sechsmaligem Gesteinswechsel Mergel und Kalksandstein, auf der Nordseite bei dreimaligem Gesteinswechsel Mergel und Sandstein in vor Ort stets

<sup>1)</sup> Auf der Südseite 962 m Vollausbruch und 1041 m Widerlager nur von 0,9 m über Schwellenhöhe aufwärts.

trockenem Gebirge. Auf der Südseite ereignete sich ein schwerer Unfall, der den Tod des Betroffenen zur Folge hatte.

**Der II. Tag für protestantischen Kirchenbau in Dresden** findet vom 5. bis 7. September 1906 statt im Anschluss an die III. Deutsche Kunstgewerbe-Ausstellung, in deren kirchlichen Abteilung reiches Anschauungsmaterial auch in dieser Beziehung vorhanden ist. Ein evangelischer Kirchenraum von Arch. Prof. *Fritz Schuhmacher*, eine evangelische Sakristei von Architekt *Kühn*, ein Konfirmandensaal von Architekt *Altherr*, ein Kirchhof mit einer Kirchhofskapelle von Architekt *M. H. Kühne* und ein Raum für kirchliche Kleinkunst bilden neben einem katholischen Kirchenraum von Architekt *Berndl*, einer katholischen Sakristei von Architekt *Bieber*, einer Synagoge von Direktor *Frauberger* und einer Abteilung für kirchliche Volkskunst von Professor *Seyffert* ein abgeschlossenes Bild der gegenwärtigen Kirchenausstattungskunst; das wird den Zweck der Tagung, eine Aussprache über die Frage der künstlerischen Gestaltung der evangelischen Kirche sowie über die Stellung der Malerei, Bildnerei und des Kunstgewerbs innerhalb dieser Ausgestaltung zwischen Theologen, Künstlern und Kunstfreunden wirksam unterstützen. Die Leitung der Sitzungen ist Superintendent Dr. *Dibelius* und Geh. Hofrat Professor Dr. *Gurlitt* übertragen worden. Anmeldungen sind an die Geschäftsstelle des II. Tages für protestantischen Kirchenbau in Dresden, Stübel-Allee Nr. 2a zu richten.

**Schweizerische Bundesbahnen.** Der Verwaltungsrat der Schweiz. Bundesbahnen hat in seiner Sitzung vom 11. Juli die Projekte für die Erweiterung der Stationen Münster im Jura und Wädenswil genehmigt und die verlangten Kredite im Betrage von 1360000 Fr. für Münster und 1630000 Fr. für Wädenswil bewilligt.

In der gleichen Sitzung beschloss der Verwaltungsrat, dem Bundesrat zur Berufung in die Direktion des Kreises I der S. B. B. an Stelle des zum Mitglied der Generaldirektion gewählten Herrn *Colomb* Herrn *Staatsrat Duboux*, Ingenieur in Lausanne, und an Stelle des Herrn *Manuel*, der seine Demission eingereicht hat, Herrn *Betriebschef Gorjat* vorzuschlagen.

**Über die Wiederherstellung des Heidelberger Schlosses.**<sup>1)</sup> Die zweite Badische Kammer lehnte mit allen gegen fünf Stimmen die Forderung der Regierung für die Fortführung der Wiederherstellungsarbeiten am Heidelberger Schloss (erste Rate von 125000 Fr.) ab und beschloss die Regierung aufzufordern, ein Preisauftschreiben zur Erlangung von Mitteln zur Erhaltung der Ruine zu erlassen.

**Einspurige und zweispurige Alpentunnel.** In dem Artikel des Herrn Ingenieur C. J. Wagner auf den Seiten 5 bis 7 der vorigen Nummer bittet uns der Verfasser, auf Seite 5 in der 9. Zeile von oben richtig zu stellen, dass Herr Oberbaurat Thommen das fragliche Gutachten bereits 1889 abgegeben hat.

**Eidg. Wasserrechts-Initiative.** Das Eidg. Departement des Innern hat, wie die Tageszeitungen mitteilen, eine Kommission von 16 Mitgliedern ernannt zur Formulierung der von der Wasserrechts-Initiative verlangten neuen Artikel der Bundesverfassung sowie eines Entwurfes zum bezüglichen Ausführungsgesetz.

**Die Stauffacherbrücke in Zürich.** Nach der endgültigen Abrechnung über die Stauffacherbrücke in Zürich betragen die Gesamt-Ausgaben für diesen Bau 1108352 Fr.

### Literatur.

**Illustriertes technisches Wörterbuch** in sechs Sprachen: Deutsch, Englisch, Französisch, Russisch, Italienisch, Spanisch. Nach besonderer Methode bearbeitet von *K. Deinhardt* und *A. Schlomann*, Ingenieure. Band I: Die Maschinenelemente und die gebräuchlichsten Werkzeuge. Von Diplom. Ingenieur *P. Stulpnagel*. Mit 823 Abbildungen und zahlreichen Formeln. Verlag von R. Oldenbourg in München. 1906. Preis geb. 5 M.

Das neue System, das diesem illustrierten technischen Wörterbuch zugrunde liegt, unterscheidet sich in allen Hauptpunkten grundsätzlich von allen bisher erschienenen technischen Wörterbüchern.

Jedem Wort (Begriff oder Gegenstand) ist soweit möglich dessen *bildliche Darstellung* in Form der Skizze, der Formel, des Symbols beigegeben, sodass jede Unkorrektheit ausgeschlossen ist. Die *Anordnung* erfolgte nicht alphabetisch, sondern nach *Fachgruppen*, wodurch der Fachmann leicht jedes gewünschte Wort finden kann. Außerdem erhält jedoch jeder Band noch ein alphabetisches Register in sämtlichen Sprachen, so dass ein Band der Deinhardt-Schlomannschen Wörterbücher 30 zweisprachige alte Systems ersetzt. Durch das neue Wörterbuchunternehmen wird somit jedem Zweig der Technik *sein Spezialwörterbuch* geschaffen. Dabei

<sup>1)</sup> Band XLVII, Seite 63, 294.