Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 51/52 (1908)
Heft: 15

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: 13.12.2025

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

dazu bestimmt, auf Hauptbahnen einen Zwischenverkehr neben den Hauptzügen zu ermöglichen, wie dies namentlich beim Vorortverkehr mittlerer Städte sich als Bedürfnis erweist (wie z. B. auch in Zürich). Auf verkehrsarmen Nebenbahnen können diese alleinfahrenden Wagen auch mit Vorteil als Ersatz für Dampfzüge verwendet werden.

Die Akustik grosser Säle, deren Vorherbestimmung ein noch ungelöstes Problem ist, bespricht in der «Frkf. Ztg.» Dr. *Oskar Wolf*, wobei er, gestützt auf verschiedene Beispiele, zu dem Schluss gelangt, dass zur Erzielung einer guten Akustik in Sälen von rechteckigem Grundriss deren Verhältnis von Länge : Breite : Höhe sich möglichst der Proportion 3 : 2 : 1 nähern müsse. Als Beispiel mit sehr guter Akustik nennt Dr. Wolf u. a. die Festhalle des letzten Frankfurter Turnfestes, in der trotz ihrer Grösse (100 : 60 : 30 *m*) sowohl das gesprochene Wort wie auch die leisesten Töne der Musikinstrumente ausserordentlich weit vernehmbar waren. Eine ebenfalls sehr gute Akustik zeigt der grosse Saal des Frankfurter Saalbaues, dessen Länge 42,7 *m* zur Höhe 14,3 *m* sich genau wie 3 : 1 verhält, nur ist dessen Breite mit 16,3 *m* verhältnismässig zu gering; der Saal habe infolgedessen auch zwei Brennpunkte grösster Intensität der Akustik.

Elektrischer Bahnbetrieb in Baden. Die Strecken *Basel-Schopfheim-Zell* und *Schopfheim-Säkkingen* der badischen Staatsbahnen sollen auf elektrischen Betrieb mit Einphasenwechselstrom von 10 000 *V* und 15 *Per/Sek.* umgebaut werden. Die Energie wird das im Bau begriffene Werk in Augst-Wyhlen als Drehstrom nach Basel liefern, wo das Umformerwerk zu erstellen ist. Die Lieferung von 10 Lokomotiven zu 1000 *PS* ist nach der «Z. d. V. d. I.» an die Siemens Schuckert-Werke vergeben, desgl. die Umformerstation und ein Teil der Oberleitung, während Brown, Boveri & Co. zwei Probelokomotiven, die A. E. G. die Fahrleitung Schopfheim-Säkkingen und die Felten & Guillaume-Lahmeyerwerke die Fernleitung Wyhlen-Basel zu liefern haben. Die Baukosten werden zu 5 bis 6 Mill. Fr., die Bauzeit mit $1^1/_2$ Jahren angegeben.

Gesellschaft zur Erstellung billiger Wohnungen in Chur. Nachdem das auf 100 000 Fr. vorgesehene Aktienkapital sichergestellt ist, hat sich die Gesellschaft konstituiert und einen Vorstand bestellt, dem u. a. auch Oberingenieur *Gilli* angehört. Für die zur Ausführung zunächst in Aussicht genommenen 18 Wohnhäuser sind die Pläne von den Architekten *Schäfer & Risch* ausgearbeitet worden. Der Zins für jede der aus drei Zimmern, Küche und Zubehör nebst einem Stück Gartenland bestehenden Wohnungen wird sich auf etwa 300 Fr. belaufen.

Die Frequenz der deutschen technischen Hochschulen. Deutsche Tageszeitungen geben für den Sommer die Zahl der an den technischen Hochschulen eingeschriebenen ordentlichen Hörer deutscher Nationalität auf zusammen 9337 Studierende an. Nach den gleichen Quellen entfielen auf je 100 000 männliche Einwohner an Studenten technischer Hochschulen: Für ganz Deutschland 31,2, Preussen 24,4, Sachsen 32,7, Bayern 50,2, Baden 52,3, Württemberg 54,9, Hessen 58,9, Braunschweig 95,4.

Institut für Radiumforschung in Wien. Durch ein Legat von 500 000 Kr., das der österreichische Grossgrundbesitzer Kuppelwieser der Akademie der Wissenschaften ausgesetzt hat, ist der Bau eines besondern Radiuminstitutes sicher gestellt worden. Dieses soll in einem besondern Bau im Anschluss an das neu zu erstellende physikalische Institut untergebracht werden.

Der Verein ehemaliger Schweizer Studierender von Stuttgart hält in Belp am 25. Oktober seine diesjährige Zusammenkunft, zu der alle diejenigen geladen sind, die an der technischen Hochschule oder an der Baugewerbeschule in Stuttgart studiert haben. Vorsitzender des Vereins ist Art.-Oberstlt. Gugger in Bern.

Die elektrische Eisenbahn Rotterdam-Haag. Am 1. Oktober wurde die erste elektrische Bahn für den Fernverkehr auf dem Kontinent, die Linie von Rotterdam nach dem Haag, dem Verkehr übergeben.

Die Porta Nigra in Trier soll vollständig freigelegt werden; zu diesem Zwecke haben die Stadtverordneten von Trier den Betrag von 300 000 M. bewilligt.

Konkurrenzen.

Internationaler Wettbewerb für das Reformations-Denkmal in Genf (Bd. LI S. 180, Bd. LII S. 174). Das Preisgericht hat seine Aufgabe in den Tagen vom 2. bis 4. Oktober gelöst und seinen Bericht bereits wie folgt erstattet:

RAPPORT DU JURY

Le Jury chargé d'examiner les projets présentés au Concours international, ouvert par l'Association du Monument de la Réformation, à Genève, s'est réuni dans la grande salle du Bâtiment électoral les 2, 3 et 4 octobre 1908. Il a désigné comme président M. le professeur Gull, de Zurich; MM. Charles Borgeaud et Victor van Berchem, délégués par le Comité de l'Association, prennent part aux travaux du Jury avec voix consultative; M. F. Fulpius, délégué par le Comité à la réception et au placement des envois, assiste aux séances en qualité de secrétaire.

Le Jury constate qu'il a été présenté au Concours 71 projets dont la liste complète est portée sur le catalogue ci-annexé, imprimé par les soins du Comité. Il décide qu'il n'y a pas lieu d'exclure du Concours les projets 37 et 38, dont la livraison a été faite après le délai fixé, mais qui avaient été remis au chemin de fer en temps utile. Sont également admis les projets 40, 43 et 44, qui ont été montés dans la salle par leurs auteurs après le terme fixé, le Jury se réservant cependant de discuter la question plus à fond si ces projets étaient retenus pour être primé.

Après avoir visité l'emplacement du futur monument et après un examen individuel des projets, le Jury procède en plusieurs tours de scrutin à l'élimination de 52 d'entre eux, et passe à l'étude détaillée des 19 autres.

Les projets de monuments présentés au Concours peuvent se diviser en trois groupes principaux; monuments massifs élevés en un point du jardin, monuments répartis et composés dans l'ensemble de la promenade, monuments adossés et reliés au mur des réformateurs. Dans ce dernier groupe quelques auteurs ont prévu des rampes ou des escaliers qui donnent accès à la rue de la Croix-Rouge et même sur la promenade de la Treille.

A l'unanimité et en principe le Jury est d'avis que l'utilisation monumentale du mur est la solution préférable à toute autre.

Un premier prix de dix mille francs (10 000) est accordé au projet No 52, en raison de sa conception générale. De l'avis unanime du Jury, il offre la meilleure solution quant au caractère de dignité et de sévérité que doit présenter le monument, quant à sa disposition sur l'emplacement donné et quant à la répartition de la sculpture. D'autre part le Jury ne reconnaît pas dans les maquettes de ce projet des qualités de sculpture suffisantes, qualités qui se rencontrent à un degré très supérieur dans d'autres projets.

Un deuxième prix de six mille francs (6000) est accordé au projet No 41. Celui-ci ne présente pas les mêmes avantages de disposition générale; il s'adapte moins bien à l'emplacement proposé, et n'a pas le caractère d'un monument de la Réformation; mais le Jury reconnaît les grandes qualités de l'étude architecturale et surtout sculpturale du projet.

Voulant récompenser les mérites divers que présentent à certains égards les projets Nos 1, 2, 3, 18, 26, 27 et 32, le Jury décerne à chacun d'entre eux et sans les classer autrement un troisième prix de deux mille francs (2000).

En conséquence, le Jury estimant que le projet No 52 lui donne satisfaction entière, mais uniquement au point de vue architectural et trouvant des qualités sculpturales très grandes dans d'autres projets primés, et notamment les Nos 41, 26 et 18, engage le Comité à procéder pour la sculpture à la commande directe de projets en tenant compte des noms désignés par ses délibérations, sans toutefois exclure absolument et suivant le cas d'autre artistes.

L'ouverture des plis, faite séance tenante par M. le Président, a donné comme auteurs des projets primés les artistes dont les noms suivent:

Ier prix: 10 000 fr., projet No 52, devise: «Le Mur». *Monod & Laverrière*, architectes à Lausanne, et *Taillens & Dubois*, architectes à Lausanne; *Reymond*, sculpteur à Paris.

IIme prix: 6000 fr., projet No 41, devise: «Le Mur des Réformateurs». *H.-P. Nénot*, architecte à Paris, *Paul Landowski*, sculpteur à Paris, et *Henri Bouchard*, sculpteur à Paris.

IIImes prix: (ex æquo) 2000 fr.

Projet No 1, devise: «Alma Mater». *Guido Bianconi*, sculpteur à Turin.

Projet No 2, devise: «Citadelle de la Réformation». *Paul Becher*, sculpteur à Berlin.

Projet No 3, devise: «Post Tenebras Lux». *Edmond Fatio*, architecte à Genève, avec le concours de *Adolphe Thiers*, architecte à Paris, et *A. Seysses*, sculpteur à Paris.

Projet No 18, devise: «Jésus». *Horvai Janos*, sculpteur à Budapest.

Projet No 26, devise: «Aurora». *Charles Plumet*, architecte à Cirey (France); *de Niederhäusern Rodo*, sculpteur à Berne.

Projet No 27, devise: «Jubilé». *P. Heurtier*, architecte à Paris (collaborateur *C. Thorimbert*); *F. Sicard*, sculpteur à Paris (collaborateur *L. Baralis*).

Projet No 32, devise: «Leur Mur». *Jean Fiault*, architecte à Paris, *André Vermare*, sculpteur à Paris.

Genève, 4 octobre 1908.

(Signè) *A. Bartholomé*, sculpteur; *Ch. Girault*, membre de l'Institut; Professeur *Tuaillon;* Professeur *Bruno Schmitz; George-J. Frampton*, R. A.; Professeur *Gull; Alfred Cartier; Horace de Saussure; Lucien Gautier*, président de l'Association du Monument de la Réformation.

* * *

L'exposition des projets est ouverte au public à partir du 5 octobre, au Bâtiment Electoral, de 9 heures à 5 heures.

Fassadenpläne für den Baublock zwischen Marktplatz und Glockengasse in Basel. Einen, allerdings auf baslerische und die in Basel niedergelassenen Architekten beschränkten Wettbewerb eröffnet das Baudepartement Basel zur Gewinnung geeigneter Fassadenpläne für einen Baublock, der zwischen dem Marktplatz und der westlich, mit diesem parallel neu anzulegenden Glockengasse vorgesehen ist, auf Grund einer Zusammenlegung der daselbst gelegenen 16 Bauparzellen auf nur sieben Nummern. Die Bewerber haben ihre Entwürfe bis zum 24. Dezember 1908 einzureichen. Das Preisgericht ist bestellt aus den Herren Th. Hünerwadel, Hochbauinspektor in Basel, Prof. Dr. G. Gull in Zürich, Architekt E. Jung in Winterthur, sowie den Herren Ad. Hummel und Gust. Rensch, Kaufleuten in Basel. Zur Prämiierung der zwei bis drei besten Entwürfe sind dem Preisgericht 3000 Fr. zur Verfügung gestellt. Die prämiierten Entwürfe werden Eigentum des Kantons Basel-Stadt; es ist beabsichtigt, einem oder mehrern Verfassern prämiierter Entwürfe die weitere Bearbeitung der Fassadenpläne zu übertragen. Verlangt werden die Fassaden in 1 : 100, eine perspektivische Ansicht und ein Erläuterungsbericht. Ueber die verschiedenen Möglichkeiten zur Lösung der Aufgabe, unter denen die Auswahl den Bewerbern freisteht, und die festgelegten Hauptmasse der sieben Gebäude geben Programm und ein diesem beigelegter Lageplan weitere Aufschlüsse.

Schulhaus in Monthey (Wallis) (Bd. LII, S. 29, 147, 159, 174). Als Verfasser des ebenfalls mit einer Ehrenmelduug ausgezeichneten Projektes mit dem Kennwort «Eclairage S. E.» wird Herr *F. Zweiacker*, Architekt in St. Blaise genannt.

Seminar-Uebungsschul- und Laboratoriums-Gebäude in Chur. (Bd. LII, S. 159.) Der ursprünglich auf den 20. Oktober angesetzte Einlieferungstermin für diesen Wettbewerb ist durch den Kleinen Rat des Kantons Graubünden auf den *3. November* d. J. verschoben worden.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER.
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

Vereinsnachrichten.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

Herbstausflug am 3. und 4. Oktober.

Das Ziel des diesjährigen Herbstausfluges waren die Bündnerberge, deren Unebenheiten die Ingenieurkunst zurzeit an einem Orte zu überwinden, an einem andern auszunützen hat. Beide Beispiele der Tätigkeit schöpferischen Menschengeistes, der Bau der neuen Bahnlinie Davos-Filisur, bezw. deren unterste Strecke bis Wiesen, wie das ebenfalls in Ausführung begriffene Wasserkraftwerk an der Albula, deren Energie der Stadt Zürich zugeführt werden soll, übten eine so starke Anziehungskraft auf die Mitglieder, dass 49 Mann sich zu der doch etwas weiten Reise entschlossen. Ein reservierter Wagen führte die Gesellschaft am Samstag durch den Morgennebel des Zürcherlandes der Sonne entgegen, die erst gegen Mittag hervorbrach. In Chur stand dank der väterlichen Vorsorge unseres Präsidenten die Suppe schon bereit, sodass wir um 12 Uhr neugestärkt und in Gesellschaft der Herren Direktor Schucan und Sekt.-Ingenieur Saluz den Zug der Rhätischen Bahn besteigen konnten, der uns durch das obstgesegnete Domleschg und durch den schauerlich-schönen Schyn um 2 Uhr nach Filisur brachte, wo uns Kollege Bener erwartete. Ohne Aufenthalt ging es zu Fuss auf der neuen Bahnstrecke, deren Planum durchweg nahezu fertig erstellt ist, bergan gegen Wiesen. Das generelle Projekt der Linie finden unsere Leser in Bd. XLVII, S. 141 dargestellt; die Ausführung weicht allerdings von jenem Längenprofil in der Verteilung der Gefälle da und dort etwas ab. Die Normalien sind die gleichen, die der Albulabahn [1]) als Grundlage gedient haben, können sonach als bekannt vorausgesetzt werden. Ueber den Bau ist zu sagen, dass er sehr unter dem Mangel an guten Bausteinen zu leiden hatte, die von überallher zusammengesucht werden mussten, da der selten vorgefundene Kalkfels sich als zu splittrig erwies und das Tracé sich im übrigen fast durchweg in der Rauwacke bewegt, die stellenweise ziemlich steile Böschungen der Einschnitte zulässt. Eine gewölbte Brücke von 25 *m* Spannweite und der Cavia-Viadukt sind neben einigen Tunneln die hauptsächlichsten Kunstbauten, die zunächst angetroffen wurden. Eine hübsche Installation zeigt die Baustelle des Cavia-Viaduktes, der in Form und Abmessungen ziemlich genau dem Schmittentobelviadukt (Bd. XLIII, S. 60) gleicht und zu dessen Bau für die Steingewinnung oberhalb der Bahn eine grosse Kammermine angelegt wurde. Der Steinbruch ist durch eine doppelgeleisige Seilbahn mit der Baustelle verbunden. Das Hauptobjekt der Strecke ist die gewölbte *Wiesener-Brücke*, auf der die Bahn dicht unterhalb der Station Wiesen das Davoser Landwasser in rund 90 *m* Höhe und mit einer Spannweite des Hauptbogens von 55 *m* übersetzt. Diese Brücke ist ein Kunstwerk von geradezu überwältigender Schönheit, eine vergrösserte Solisbrücke, die aber hier durch die offener gähnende Schlucht noch viel imposanter wirkt, als am Schyn. Auf dem linken Ufer schliessen sich zwei, rechts drei Viadukt-Oeffnungen von 20 *m* an die Hauptpfeiler an, die bereits alle geschlossen sind. Auch auf dem prachtvollen Lehrgerüst des Hauptbogens ruhen z. Z. schon zwei Ringe; der dritte ist in Ausführung begriffen. Der Länge nach wird das ganze Bauwerk durch eine Seilbahn überspannt, mit der vom rechten Ufer aus Steine und Mörtel zugefahren werden. Ein Besuch der elegant installierten Baustelle, die der Bauleitung, insbesondere unserm Kollegen Ing. *Hans Studer*, wie der Unternehmung, vertreten durch Herrn *Marasi*, alle Ehre macht, ist sehr zu empfehlen. Bei der Station Wiesen, die sich in dem für die Stationsgebäude der Rhätischen Bahn üblichen, schmucken Holzstil präsentiert, labte uns die Unternehmung mit einem kühlen Trunke. In Wiesen selbst, wohin die Gesellschaft auf neuer Zufahrtstrasse durch prächtigen Lärchenwald anstieg, erwartete uns eine von der Direktion der Rhätischen Bahn dargebotene frugale Mahlzeit, die nach der für manchen etwas anstrengenden Wanderung sehr willkommen war. Bei diesem Anlass dankte unser Vereinspräsident, Prof. *Zwicky*, sowohl der Rhätischen Bahn, wie auch der Bauunternehmung für die Zuvorkommenheit, mit der sie dem Vereine ihr stolzes Werk gezeigt und erklärt, sowie für die bewiesene Gastfreundschaft. Bei Einbruch der Nacht fuhr dann die Gesellschaft in langem Wagenzug durch das mondbeschienene Tal, in dessen dämmeriger Tiefe die gewaltige Brücke mit ihren feinen Linien wie ein Riesenspielzeug erschien, in zweistündiger Fahrt hinunter nach Tiefenkastel. Etwas staubig dort angelangt, bezogen wir Quartier im «Julier» und «Albula», wo das Nachtessen bereitstand. Nach Tisch begann das hier im Zeichen des Veltliner stehende Pokulieren und Singen, dem nach Mitternacht und nach vollzogener Konzentration noch ein fröhliches Tänzlein sich anschloss.

Morgens 7 Uhr war Tagwache und um 8 Uhr entführte uns der Zug abwärts bis zur provisorischen, für die Bedienung der Wehrbaustelle errichteten Haltestelle Nisellas. Hier gab zunächst Ing. *H. Peter*, Direktor der Zürcher Wasserwerke, eine kurze Orientierung über die Anlage des Wehres uud der Wasserfassung. Nachher stieg man zur Baustelle hinunter, wo reichliches Planmaterial übersichtlich aufgehängt war, das Ing. *F. Gugler*, Bauleiter für den hydraulischen Teil des Albulawerkes, näher erläuterte. Das Wasser der Albula wird hier durch ein teils festes, teils bewegliches Stauwehr veranlasst, in die am linken Ufer angeordnete Wasserfassung einzutreten. Das pneumatisch bis auf 5 bis 6 *m* unter N.-W. auf den Felsen hinabfundierte Wehr besitzt in der linken Hälfte zwei auf Kote 811 hinabreichende Grundablassöffnungen, die im Winter durch zwei Rollenschützen von je 8 *m* Breite und 9 *m* Höhe verschlossen sein werden. An die Oberkante dieser Schützentafeln schliesst eine feste, 5 *m* hohe Stauwand aus armiertem Beton an, womit die maximale Stauhöhe auf Kote 825 gebracht wird. Auf der rechten Wehrhälfte, deren feste Oberkante auf der Höhe von 820 *m* liegt, ist eine einzige Schützentafel von 5 *m* Höhe und 15 *m* Breite aufgesetzt, die im Winter zur Regulierung des Wasserstandes gelüftet wird; eine Abfalltreppe mit 2 *m* breiten Stufen vermittelt hier den Höhenunterschied bis zu dem mit Rollschar abgedeckten Abfallboden auf Kote von rund 807,5 *m*. Die ganze Länge des Bauwerks in der Flussrichtung gemessen beträgt im Fundament etwa 36 *m*; die Mauer-Pfeiler, die der Bedienungsbrücke zum Auflager dienen, werden sich rund 25 *m* über die Fundamentsohle erheben. Die Wasserfassung am linken Ufer geschieht durch zwei im Achsabstand von 22 *m* parallel verlaufende, als Geschiebe- bezw. Sandsammler ausgebildete Stollenstrecken von 107 bezw. 132 *m* Länge und je 35 m^2 lichtem Querschnitt, die an ihren Enden in das normale Zuführungsstollenprofil übergehen. Diese beiden verjüngten Stollen werden weiter abwärts zusammengeführt und bilden von dort an den eigentlichen Druckstollen nach dem Wasserschloss. Am Ende der Geschiebesammler liegt deren Sohle 2,5 *m* tiefer als die Sohle der verjüngten Stollen. Von dieser Stelle aus können die Geschiebe durch die in schräger Richtung nach

[1]) Bd. XLIII, S. 29 mit Abbildungen.