

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 53/54 (1909)  
**Heft:** 16

## **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:** 15.01.2026

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

von Stockholm, aus und wird Sommer- und Winterbetrieb erhalten. Nach dem Projekte der Ingenieure *E. Strub* & *H. H. Peter* in Zürich, denen auch die Oberleitung des Baues übertragen ist, erhält die Bahn drei Sektionen, von denen die ersten zwei als Seilbahnen von 780 m, bezw. 690 m Länge und 16,5 % bis 47,8 % Steigung und die dritte Sektion als reine Zahnradbahn von 3,2 km Länge und 20 % Maximalsteigung zur Ausfuhrung gelangen sollen. Die gesamte Höhenüberwindung der Bahn beträgt rund 1000 m. An der Spitze der Bahngesellschaft steht der auch in englischen und deutschen Sportskreisen bekannte Oberst Balck. Die Bauarbeiten der ersten Sektion wurden letzten Herbst begonnen und soweit gefördert, dass die Betriebseröffnung dieser Seilstrecke voraussichtlich schon Mitte Juni d. J. erfolgen wird.

**Die Museums-Neubauten in Berlin.** Nach einer amtlichen Mitteilung ist der Nachlass Alfred Messels bezüglich seiner Vorarbeiten für die Neubauten auf der Museums-Insel so bedeutend, dass die Bauten ganz in seinem Sinne durchgeführt werden können. Zur Vollendung dieser grossen Aufgabe sei der langjährige Freund Messels, Stadtbaurat *Ludwig Hoffmann* in Berlin, ausersehen, der seine Eignung auf dem Spezialgebiet des Museumsbaues durch sein «Märkisches Museum» in Berlin glänzend nachgewiesen hat. Ueber den Geist, in dem dieser Bau durchgeführt wurde, werden wir in einer der nächsten Nummern näher berichten; eine eingehende Darstellung des «Märkischen Museums» mit vielen und guten Bildern bringt auch das letzte Heft der «Innen-Dekoration».

**Zahnradbahn Montreux-Glion.** Zum direkten Anschluss der Zahnradbahn «Glion-Rochers de Naye» an den Kurort Montreux ist als selbstständiges Unternehmen eine Linie gebaut und am 7. d. Mts. feierlich eröffnet worden, die im S. B. B. Bahnhof Montreux ihren Ausgangspunkt hat und in Glion in das Geleise der Bahn auf die «Rochers de Naye» einläuft. Wir werden demnächst eine eingehende Darstellung dieser interessanten, mit elektrischen Lokomotiven betriebenen Zahnradbahn veröffentlichen.

**Rhätische Bahn.** Der Verwaltungsrat hat, nach der Tagespresse mitgeteiltem Bericht, beschlossen, die Einderdirektion in eine solche von drei Mitgliedern umzuwandeln und die Mitgliederzahl des Ausschusses von fünf auf sieben zu erhöhen.

In der gleichen Sitzung wurde der Kauf des Hotel Bristol nebst Umgelände in St. Moritz um den Preis von 280000 Fr. genehmigt, zum Zwecke der Erweiterung der dortigen Bahnhofanlage.

**Schulhausbau Romanshorn.<sup>1)</sup>** Am Ostermontag ist das durch die Architekten *Weideli & Kressbuch* in Kreuzlingen ausgeführte neue Schulhaus eingeweiht worden. Der stattliche Bau, der nach den neuesten Vorschriften der Schulhygiene aus solidem Material und dabei doch mit grösstmöglicher Sparsamkeit erstellt ist, findet allgemeine Anerkennung.

**Schulhausneubau Allschwil.** Die Ausführung des Baues ist dem Architekten *Rich. Calini* in Basel auf Grund seines im engeren Wettbewerb an erster Stelle prämierten, nunmehr etwas abgeänderten Entwurfes übertragen worden. Es handelt sich um ein Schulhaus mit sechs Lehrzimmern und Abwartwohnung (vergl. Seite 144 lfd. Bd.).

**Der Verein deutscher Eisenhüttenleute** hält seine diesjährige Hauptversammlung Sonntag den 2. Mai in der städtischen Tonhalle zu Düsseldorf ab.

## Konkurrenzen.

**Schulhaus Amriswil.** Die Schulgemeinde Amriswil hat unter fünf Zürcher und Thurgauer Architekten einen engeren Wettbewerb veranstaltet, zur Gewinnung von Entwürfen zu einem neuen Schulhause, für das ein Kredit von 200000 Fr. zur Verfügung steht. Das aus den Architekten a. Stadtbaumeister A. Geiser, O. Pfeghard und Pfister in Zürich zusammengesetzte Preisgericht hat folgende Preise zuerkannt: Einen I. Preis an die Architekten *Bischoff & Weideli* in Zürich, einen II. Preis an Architekt *Rob. Zollinger* in Zürich V (Mitarbeiter Architekt Arnold Meyer) und einen III. Preis an die Architekten *Bühler & Gilg* in Amriswil.

Mit der Ausführung der Baute sind von der Schulgemeinde seither die Herren Bischoff & Weideli beauftragt worden.

**Erweiterungsbau des Museums an der Augustinergasse in Basel.** (Band LIII, Seite 42.) Es sind zu diesem, auf die Mitglieder des baslerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins beschränkten Wettbewerbe rechtzeitig zehn Entwürfe eingereicht worden. Zu deren Beurteilung wird das Preisgericht voraussichtlich am 18. oder 19. April zusammentreten. Die Ausstellung der Pläne wird hierauf in dem Saale des Gewerbemuseums, Spalenvorstadt 2, stattfinden.

<sup>1)</sup> Band L, Seite 157.

## Preis ausschreiben.

**VIII. ordentliches Preis ausschreiben des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins.** Auf Grund einer Mitteilung des Zentralkomitees des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins geben wir hiermit Kenntnis von der Preisfrage, die der österreichische Ingenieur- und Architekten-Verein als VIII. Preis ausschreiben für die Mitglieder seines Vereins gestellt hat. Sie lautet:

«Wie schützt man sich vor den schädlichen Wirkungen der in den Wechselstromnetzen dauernd oder zeitweilig auftretenden sogenannten höhern Harmonischen der Strom- und Spannungswellen, oder wie unterdrückt man deren Entstehen überhaupt?»

Für die besten Lösungen sind drei Preise ausgesetzt von 3000, 1000 und 500 Kr. Als Preisrichter amten die Herren: Ingenieur Karl Pichelmayer und Ingenieur Dr. Max Reithoffer, beide o. ö. Professoren an der Technischen Hochschule in Wien, und Ingenieur Artur Linniger, k. k. Baurat im Handelsministerium in Wien.

Mitglieder des österreichischen Vereins, die sich für das Preis ausschreiben interessieren, können das Programm von der Geschäftsstelle des Vereins in Wien beziehen.

## Nekrologie.

† **F. Küpfer.** Am Abend des 11. April, am Ostersonntag, den er im Kreise der Seinen froh und gemütlich gefeiert hatte, ist in Luzern unser lieber Kollege *Friedrich Küpfer*, Ingenieur der Gotthardbahn, ganz unerwartet rasch einem Schlaganfall erlegen. Am letzten Mittwoch haben wir ihn im Krematorium zu Zürich bestattet. An die aus verschiedenen Teilen der Schweiz zu der Trauerfeier erschienenen Freunde und Fachgenossen richtete namens der Gotthardbahn Oberingenieur R. Salomon warme Worte der Anerkennung und des Dankes für den Verstorbenen, mit dem er Seite an Seite während 34 Jahren in der Gesellschaft gewirkt hat, und Herr Burri, Forstinspektor der G. B., brachte den Abschiedsgruss der Luzerner Freunde, in deren Kreis Küpfer neben seinen Berufsgeschäften unermüdlich auch an allen idealen Bestrebungen der Neuzeit bis zuletzt Anteil genommen hat.

Friedrich Küpfer wurde am 18. Februar 1844 im Pfarrhause zu Eriswil, Kanton Bern, geboren. Die ersten Eindrücke, die hier auf den Knaben einwirkten, weckten und festigten in ihm den idealen Sinn und die Empfänglichkeit für die Schönheiten der Natur, in der er bis vor kurzer Zeit immer wieder Erholung zu suchen pflegte von der anstrengenden Arbeit seines Berufes. Er besuchte in Bern die Kantonsschule und bezog im Jahre 1861 die Ingenieurschule des eidg. Polytechnikums, das er im Jahre 1864 mit dem Diplom eines Bauingenieurs verliess.

Seine erste praktische Tätigkeit führte ihn zum Bau der Linie Paris-Vendôme-Tours bis zum Herbst 1865, worauf er bis Frühjahr 1869 bei den württembergischen Staatsbahnen, zuletzt als Bauführer der Linie Aulendorf-Kislegg angestellt war. Von hier wandte er sich nach Oesterreich, Schlesien, um bei den Vorstudien und beim Bau der Linie Kaschau-Oderberg unter Leitung von Oberingenieur R. Moser mitzuwirken. Im Frühjahr 1872 kehrte er in die Schweiz zurück und fand zunächst bei der Nordostbahn als Adjunkt der Bausektion Winterthur-Waldshut Stellung. Aber bereits am 1. August des gleichen Jahres trat er in den Dienst der *Gotthardbahn*, der er bis zu seinem Ende treu geblieben ist. Unter Oberingenieur Gerwig war er zuerst im Zentralbureau in Zürich mit Projektierungsarbeiten und hierauf beim Bau der tessinischen Talbahnen beschäftigt. Unter Oberingenieur Hellweg arbeitete er vom Frühjahr 1875 als Adjunkt der Bausektion in Altdorf beim Studium und für die Projekt- ausarbeitung der 35 km langen Strecke Steinen-Silenen, unter Oberingenieur Bridel, seit 1879 im Zentralbureau in Luzern als Vorstand der Abteilung für Unterbau und Oberbau. Dieser Tätigkeit widmete er sich auch seit der im Jahre 1882 erfolgten Betriebseröffnung der Bahn unter den Oberingenieuren Bechtle und Schrafl, bis er, infolge Berufung des letztern in die Direktion im Jahre 1902, zum Adjunkten des Oberingenieurs befördert wurde. In dieser Stellung ist ihm namentlich ein hervorragender Anteil an den Arbeiten zugefallen, die von Direktor Dietler zur steten Hebung der Leistungsfähigkeit der Bahn sukzessive durchgeführt wurden. So beschäftigten ihn die Verstärkung der eisernen Brücken und vor allem der Umbau des allseitig als mustergültig anerkannten Oberbaus der Gotthardbahn. Speziell ist ihm die Feststellung des Profils der eisernen Querschwellen zu verdanken, das in Eisenbahnkreisen nun allgemein verbreitet ist.

In allen diesen Stellungen hat Küpfer seine gründliche fachwissenschaftliche Ausbildung und seine vielseitigen praktischen Kenntnisse mit bestem Erfolge verwertet. Er verstand es auch, durch andauerndes, ein-