

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 61/62 (1913)  
**Heft:** 8

## 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:** 13.02.2026

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

Auf- und Abwickeln des Greiferseiles angeordnet wurde. Für den Antrieb des Windwerks dieser Krane dienen Elektromotoren von 60 PS. Die Verschiebung der Stützen dagegen erfolgt nur von Hand.

Ueber die Anwendung gelenkiger Systeme im Lokomotivbau findet sich in den Nummern 5 und 6 von Band 36, I der „Revue générale des Chemins de fer et des Tramways“ ein äusserst bemerkenswerter, „Note sur les locomotives articulées“ betitelter, längerer Aufsatz von L. Wiener. In diesem, insbesondere die gegenwärtig wichtigen Bauarten von gelenkigen Lokomotiven behandelnden Aufsatzen werden diese in drei grosse Gruppen eingeteilt. Die erste Gruppe umfasst die auf zwei oder mehreren Drehgestellen aufgebauten eigentlichen Gelenk-Lokomotiven, die teils mit Hilfe von Kuppelstangen-Uebertragungen (Bauarten Fairlie, Meyer, du Bousquet, Garatt), teils mit Hilfe von Zahnrad-Uebertragungen (Bauarten Shay, Climax, Heisler) ausgerüstet sind. Eine zweite, halbgelenkige Bauarten umfassende, Gruppe ist gekennzeichnet durch die Anwendung eines mit dem Hauptgestell fest verbundenen Motor-systems und eines gegenüber dem Hauptgestell beweglich angeordneten Motortrucks (Bauarten und Abarten Mallet). Eine dritte, in dem Aufsatz nicht weiter behandelte, Gruppe endlich betrifft lediglich Massnahmen für die Kurvenbeweglichkeit einzelner Achsen, die zu einem und demselben Motorsystem gehören; sie umfasst daher keine bestimmten Systemtypen; vielmehr gehören hierher Bauarten mit Drehgestellen (Zara, Krauss-Helmlholz, Flamme), Bauarten mit Lenkachsen (Gölsdorf, Klien-Lindner, Klose) und Bauarten mit Bisselachsen und kurzen Bogie-Gestellen.

**Verbreitung verschiedener Beleuchtungsarten in Deutschland.** Anlässlich der in Deutschland von den Vertretern verschiedener Beleuchtungsarten kontinuierlich geführten Presspolemiken werden gelegentlich interessante statistische Angaben bekannt gegeben. So hat neulich die Berliner „Geschäftsstelle für Elektrizitätsverwertung“ den amtlichen Ergebnissen der deutschen Leuchtmittelsteuer und den amtlichen Unterlagen für den Entwurf zu einem Reichs-Petroleummonopol auf Ende 1912 die folgenden Daten über die Verbreitung verschiedener Beleuchtungsarten entnommen und in der „Elektrotechnischen Zeitschrift“ mitgeteilt: Ende 1912 waren an elektrischen Lampen etwa 68 Millionen, an Gaslampen etwa 25,8 Millionen und an Petroleumlampen etwa 23 Millionen in Verwendung. Angesichts der verhältnismässigen kurzen Zeitdauer der Benutzung der elektrischen Beleuchtung gegenüber der Zeitdauer der Benutzung der Gasbeleuchtung und der Petroleumbeleuchtung wird daher auf eine höchst intensive Entwicklung der elektrischen Beleuchtung geschlossen, die namentlich auf Kosten der Beleuchtung mittels Petroleum erfolgt sein muss. Diese Ansicht findet ihren Beleg in dem Rückgang der Petroleum einfuhr in Deutschland, die 1904 noch 18,3 kg pro Kopf der Bevölkerung betrug, 1911 dagegen auf 14,4 kg pro Kopf gefallen ist.

Eine automobile Strassenreinigungsmaschine ist von Hill im „Engineer“ eingehend beschrieben worden. Sie dient nicht nur zur Beförderung des Staubes oder Kotes der Strassen an deren Rand, wie bei den meisten Maschinen dieser Art, sondern sie bewirkt auch die Aufnahme der Verunreinigungen in einen mitgeführt Behälter. Vor der hintern Achse des zu dieser Maschine gehörenden zweiachsigen Automobils befindet sich eine ebenfalls vom Automobilmotor angetriebene rotierende Bürste, die die Unreinigkeiten der Strasse aufnimmt und in einen hinter ihr angeordneten Behälter wirft.

### Konkurrenzen.

**Kunstmuseum auf der Schützenmatte in Basel.** Das Baudepartement des Kantons Baselstadt eröffnet unter den in der Schweiz niedergelassenen Architekten und den schweizerischen Architekten im Auslande einen Wettbewerb zur Erlangung von Plänen für den Neubau eines Kunstmuseums auf dem Areal des Schützenmattparkes in Basel.<sup>1)</sup> Der Einlieferungstermin für die Entwürfe ist festgesetzt auf den 31. Januar 1914. Das Preisgericht wird gebildet von den Herren: J. Sarasin-Schlumberger, Basel, Präsident, Prof. Dr. Theodor Fischer, München, Geh. Baurat Dr. Ludwig Hoffmann, Berlin, Architekt Nikolaus Hartmann, St. Moritz, Architekt Leonhard Friedrich, Basel, Prof. Dr. Paul Ganz, Basel, Dr. Karl Stehlin, Basel, und als Ersatzmann Hochbauinspektor Theodor Hünerwadel, Basel. Zur Erteilung von Preisen, deren Anzahl und Höhe das Preisgericht zu bestimmen hat, ist diesem ein Betrag von 12000 Fr. zur Ver-

<sup>1)</sup> Siehe Band LX, Seiten 129 bis 133.

fügung gestellt. Die prämierten Entwürfe werden Eigentum der Einwohnergemeinde Basel. Ueber die Anfertigung der definitiven Pläne und die Bauleitung behält sich die ausschreibende Behörde freie Hand vor. Für die Durchführung des Wettbewerbes sind die vom Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Verein aufgestellten Grundsätze massgebend.

Verlangt werden: Ein Lageplan 1:500 mit Einzeichnung des Vorschlags zur Behandlung der Umgebung und der Vergrösserungsmöglichkeit, sämtliche Grundrisse und Fassaden, sowie die erforderlichen Schnitte 1:200, die zur Beurteilung des Entwurfes nötigen Perspektiven, eine Berechnung des kubischen Inhalts und ein möglichst kurz gefasster Erläuterungsbericht.

Das Programm kann samt der beigefügten Orientierung über die Raumgruppierung, Raumberechnung für die Unterbringung der Bilderbestände und Lageplan 1:500 bezogen werden beim Sekretariat des Baudepartements des Kantons Baselstadt gegen eine Gebühr von 10 Fr., die bei Einreichung eines Wettbewerbsentwurfes zurückgestattet werden.

**Katholische Kirche und Pfarrhaus in Lausanne** (Band LXI, Seite 252, Band LXII, Seite 94). Das Preisgericht ist am 20. d. M. zusammengetreten und hat folgende Preise erteilt:

I. Preis (2500 Fr.) Motto: „Pius X.“; Verfasser: Architekt Willy Meyer aus Basel, Assistent an der Technischen Hochschule in Dresden.

II. Preis (1700 Fr.) Motto: „Hoc Signo“; Verfasser: Architekten F. Gilliard & J. H. Bischoff in Lausanne.

III. Preis (1450 Fr.) Motto: „Alpha-Omega“; Verfasser: Architekt Ch. A. Wulffleff in Paris.

IV. Preis (1350 Fr.) Motto: „Pax“; Verfasser: Architekt Albert Rimli in Frauenfeld.

Dem Entwurf „Angelus I“ wurde eine Ehrenmeldung zuteil. Die sämtlichen Wettbewerbspläne sind vom 21. bis 31. August je von 10 bis 12 und von 2 bis 6 Uhr öffentlich ausgestellt im Ost-pavillon des II. Stockwerkes (Saal 78) der „Galerie du Commerce“ in Lausanne.

**Bundesgerichtsgebäude in Lausanne** (Band LXI, Seite 149, Band LXII, Seite 55). Es sind auf den am 15. d. M. abgelaufenen Termin 89 Entwürfe eingegangen, die im Kasino zu Lausanne für das Preisgericht aufgestellt werden. Dieses kann wegen Abwesenheit einzelner Mitglieder erst auf den 3. September d. J. einberufen werden.

### Nekrologie.

† A. Rosse. In Saignelégier ist am 18. August bei Anlass eines Jahresfestes der „Société jurassienne d'émulation“, an der er soeben das Wort zu einer Ansprache ergriffen hatte, Professor Dr. Arnold Rosse plötzlich an einem Herzschlag verschieden. Zu Prägelz im Berner Jura im April 1844 geboren besuchte er die Kantonsschule Pruntrut und trat mit deren Reifezeugnis ausgerüstet im Herbst 1864 in die Chemisch-Technische Abteilung der Eidgen. Technischen Hochschule in Zürich. Nach deren Absolvierung und weiteren Privatstudien bis 1868 wirkte er bis 1870 als Assistent an der Königl. Technischen Hochschule in Stuttgart, dann bis 1874 als Leiter der landwirtschaftlichen Versuchsstation in Rüti bei Bern und war hierauf bis 1890 als Professor der Chemie am kantonalen Technikum in Winterthur tätig. Von hier aus wurde er an die Universität Bern als Professor der Chemie berufen. Im Jahre 1897 legte er diese Stelle nieder, um sich dem industriellen Gebiet zuwenden und leitete bis 1907 als Direktor der Carbid-Fabrik Luterbach deren Anlagen in Solothurn und in Thusis (Graubünden).

Seit 1903 vertrat er den Kreis Neuenstadt im bernischen Grossen Rat mit grosser Wärme und Hingabe. Seine Heimatgemeinde Prägelz verdankt in erster Linie Rosse das Zustandekommen der Drahtseilbahn Ligerz-Prägelz.

### Literatur.

**Bau, Einrichtung und Betrieb öffentlicher Schlacht- und Viehhöfe.** Ein Handbuch für Schlachthofleiter, Schlachthofärzte und Sanitäts- und Verwaltungsbeamte. Von Dr. med. O. Schwarz †. Vierte, vermehrte Auflage. Neubearbeitet von H. A. Heiss, Direktor des Schlachthofes zu Straubing. 1065 Seiten mit 499 Abbildungen und zahlreichen Tabellen. Berlin 1912, Verlag von Julius Springer. Preis in Leinwand gebunden 32 M.