

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 63/64 (1914)
Heft: 21

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: 21.02.2026

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

Miscellanea.

Eidgen. Technische Hochschule. In seiner Sitzung vom 19. Mai d. J. hat der Schweiz. Bundesrat beschlossen, dem von Professor Dr. F. Bluntschli gestellten Ansuchen zu entsprechen und ihn unter Verdankung seiner der Hochschule während 33jähriger Tätigkeit geleisteten Dienste auf Ende des Sommersemesters der Stellung als Professor an der Architektenabteilung der Eidgen. Technischen Hochschule zu entheben.

Vor mehr als zwei Jahren haben wir über die Feier berichtet¹⁾, die seine Schüler, meist Männer in reifen Jahren und angesehener Stellung, zum siebzigsten Geburtstag Bluntschli's veranstaltet hatten, und von der warmen Anerkennung, die sie ihrem alten Lehrer und Freunde dabei zollten. Wir glauben in Bluntschli's Sinne zu handeln, wenn wir deren Worte hier nicht wiederholen, sondern uns darauf beschränken, ihm, auch in ihrer Namen, von Herzen einen ruhigen sonnigen Lebensabend zu wünschen, in dem er mit Musse und nach seinem Sinne weiter wirken könne.

An die oberste Leitung unserer Hochschule tritt nun die bei dem heutigen Stand unserer Architekenschule besonders heikle und schwierige Aufgabe heran, einen geeigneten Ersatz zu finden. Möge es ihr gelingen, dafür einen Mann zu gewinnen, der bei ebenso gründlicher Bildung und vornehmen Charaktereigenschaften wie der Scheidende, es als seine Aufgabe erkenne, in fortwährender Fühlung mit den Anforderungen der Praxis doch seines Amtes als Lehrer mit Liebe und Hingabe zu walten und diesem Teil seiner Arbeit, den übernommenen Verpflichtungen nachkommend, Kräfte und Zeit in erster Linie zu widmen. Nur wenn er sich dabei die Zuneigung und Verehrung seiner Schüler zu gewinnen und, mit ihnen arbeitend, sie für ihren künftigen Beruf zu begeistern vermag, wird er das in ihn gesetzten Vertrauen der Wahlbehörde rechtfertigen und an der Hochschule wirklich Erspressliches leisten können.

Die Rütligruppe im Bundeshaus, von der wir auf Seite 188 dieses Bandes berichteten, sie werde im Laufe des Monats April aufgestellt werden, konnte erst Mitte Mai an ihren Platz gebracht werden, da die gewaltigen Abmessungen von Viberts Monument besonders umständliche Vorkehrungen erforderten.

Wir haben uns sofort um eine Photographie des fertig aufgestellten Monuments beworben, um unsren Lesern zu zeigen, wie die neue Gruppe in dem ihr seit vielen Jahren vorbereiteten Platze steht, konnten aber das Bild nicht erhalten.

Nun wird den „Basler Nachrichten“ aus Bern geschrieben: „Wie wir von zuständiger Quelle erfahren, hat die Direktion der eidgenössischen Bauten den Beschluss gefasst, Photographieaufnahmen des neuen Denkmals von Vibert, den Rütlischwur darstellend, zu verbieten. Dieser Beschluss wurde deswegen gefasst, weil gegenwärtig die Frage geprüft wird betreffend Erweiterung der Bogenöffnung, in welcher das Denkmal errichtet wurde. Bekanntlich ist das Denkmal für den ihm bestimmten Platz zu gross; dazu stimmen die Verzierungen, welche am Bogen angebracht sind, nicht mehr mit dem Bilde des Denkmals. Es ist also eine ziemlich tiefgreifende Änderung geplant.“

Es scheint undenkbar, dass einem zu gross geratenen Bildwerk zulieb an einen Umbau des Gebäudes selbst geschritten werden könnte. Die einfache Lösung läge doch darin, ein weder nach feststehendem und vorgeschriebenem Ausmass, noch auch für eine dem Künstler genau bekannte Umgebung geliefertes Werk dem Verfertiger zur Verfügung zu stellen. Das entspräche auch dem Empfinden aller jener unserer Kollegen, mit denen wir in Bern über die Sache sprechen konnten.

Treidellokomotiven für den Panamakanal. Für den Treidel-dienst durch die Schleusen des Panamakanals sind zweiachsige Drehstromlokomotiven bestimmt. Beim Schleppen, sowie auf den Rampen zwischen verschiedenen Niveaus erfolgt die Fortbewegung mittels Zahnstange bei einer Geschwindigkeit von 3 km/std. Für Leer- und Rückfahrten kann das Zahnrad von der Zahnstange abgehoben und die Geschwindigkeit auf 8 km/std erhöht werden. Die Lokomotiven sind mit zwei Drehstrommotoren von je 75 PS Leistung bei 220 Volt und 25 Perioden ausgerüstet. In ihrer Mitte ist eine durch zwei 20 PS Motoren angetriebene, vertikalachsige Winde mit Trommel für 250 m Stahlkabel angeordnet. Der eine Motor gestattet eine Kabelgeschwindigkeit von 0,06 m/sec bei einem Seilzug von 11300 kg an einem Halbmesser von 60 cm und dient zum

genauen Einstellen der Lage des Schiffs, während der andere beim Auf- und Abwickeln des Kabels mit 1 m/sec Geschwindigkeit verwendet wird. Die mit zwei Führerständen versehenen Lokomotiven sind 9,8 m lang, 2,4 m breit und wiegen 37,5 t. Die höchste Zugkraft beträgt 21500 kg. Für das Schleppen sehr grosser Dampfer werden bis sechs Lokomotiven erforderlich sein.

Benzol-elektrische Eisenbahnmotorwagen. Auf den preussischen Staatsbahnen sind im Frühjahr dieses Jahres, wie die „Z. d. V. D. I.“ berichtet, sechs neue benzol-elektrische Triebwagen von bedeutend höherer Leistung wie die bisherigen¹⁾ in Betrieb gesetzt worden. Die Deutzer Benzolmotoren entwickeln eine Leistung von 170 PS, gegenüber nur 100 PS bei den früheren Wagen. Die von den Bergmann-Elektrizitäts-Werken gebauten Dynamomaschinen haben je 115 kw Dauerleistung, die Reihenschlussmotoren, in der Anzahl von je zwei pro Maschine, je 130 PS Stundenleistung. Nach Erledigung der Probefahrten hat die Eisenbahnverwaltung die Wagen einer besonderen Zuverlässigkeitssprüfung unterzogen, wobei diese aus eigener Kraft auf zwei verschiedenen Strecken rund 1100 und 1500 km zurücklegen mussten. Dem Fahrplan entsprachen Grundgeschwindigkeiten von 70 km/std für die eine, von 80 km/std für die andere Strecke; diese wurden genau eingehalten. Bei vollkommen ruhigem Lauf der Wagen wurden Geschwindigkeiten bis 100 km/std erzielt. Bemerkenswert waren die Leistungen der Wagen auf Steigungen, indem sogar auf solche von 25 % das Wagengewicht von rd. 55 t mit 21,5 km/std Geschwindigkeit befördert werden konnte.

Der Neubau des Trisanna-Viaduktes der Arlbergbahn. Schon gegen Ende letzten Jahres teilte das „Oesterreichisch-Ung. Eisenbahnblatt“ mit, dass der Ersatz des in den Jahren 1882 bis 1884 erbauten Viaduktes über den Wasserlauf der Trisanna durch ein Bauwerk grösserer Tragfähigkeit geplant sei. Wie nun die Tagespresse berichtet, soll der Neubau im Jahre 1917 erfolgen. Die alte Brücke hat einen eisernen Ueberbau mit Halbparabelträgern von 120 m Stützweite; die Schienenoberkante liegt fast 100 m über der Talsohle. Nach längeren Beratungen, in welcher Weise die Neuerstellung erfolgen solle, entschied sich das Ministerium für einen Steinbau. Der neue Viadukt wird eine Gesamtlänge von 270 m haben bei einem Hauptbogen von 86 m Spannweite und soll 30 m mehr stromaufwärts errichtet werden als der bestehende, da sich eine Tracéverlegung der Bahn als zweckmässig erwiesen hat.

Deutsche Werkbund-Ausstellung in Köln 1914. Die vom deutschen Werkbund im Verein mit der Stadt Köln veranstaltete deutsche Werkbund-Ausstellung²⁾ ist am 16. Mai eröffnet worden.

Der Verband der österreichischen Lokalbahnen und Kleinbahnen umfasst zurzeit 54 elektrische und 43 Dampfbahnen mit zusammen 2425 Betriebskilometer.

Konkurrenzen.

Bündnerische Versorgungsanstalt Realta (Bd. LXII, S. 362, Bd. LXIII, S. 248, 280 und 298). Das Preisgericht hat in mehreren Sitzungen seines Amtes gewaltet und am 17. Mai seine Entscheidung gefällt. Von den eingegangenen 38 Projekten wurden prämiert:

- I. Rang (5000 Fr.) Nr. 25. Entwurf: „Den Aermsten“; Verfasser Architekten Gebrüder Messmer in Zürich.
- II. Rang (4000 Fr.) Nr. 8. Entwurf: „Sü, fraischaing“; Verfasser Architekt Richard von Muralt in Zürich.
- III. Rang (2500 Fr.) Nr. 1. Entwurf: „Spluga“; Verfasser Architekt Paul Truniger in Wil.
- IV. Rang (2000 Fr.) Nr. 3. Entwurf: „Zweck und Form“; Verfasser Architekt Otto Manz in Chur.
- V. Rang (1500 Fr.) Nr. 17. Entwurf: „Asyl Realta“; Verfasser Architekten Schäfer & Risch in Chur.

Sämtliche Entwürfe sind von Sonntag den 17. Mai bis und mit Freitag den 29. Mai, täglich von 10 bis 12 Uhr vormittags und von 1 bis 4 Uhr nachmittags im Verwaltungsgebäude der Rhätischen Bahn in Chur öffentlich ausgestellt.

Schulhaus Schlieren. Die Schulhausbaukommission Schlieren hat unter fünf zürcherischen Architektenfirmen zur Erlangung von Ideenskizzen für ein neues Schulhaus einen engeren Wettbewerb veranstaltet. Als Preisrichter wirkten mit die Architekten Stadtbaumeister Fissler in Zürich, Prof. Fritschi und Arch. Völki in Winterthur, ferner Baumeister Kappeler in Schlieren und drei Herren von

¹⁾ Siehe Band LVI, Seite 82.

²⁾ Siehe Band LXI, Seite 261.

der Baukommission. Jeder Teilnehmer am Wettbewerb wurde mit 400 Fr. honoriert, außerdem standen dem Preisgericht zur Prämierung von zwei bis drei Entwürfen 1500 Fr. zur Verfügung. Es war vorgeschrieben, dass jeder Preisbewerber nur einen Entwurf einreichen dürfe.

Das Preisgericht hat dem Entwurf „Vorfrühling“ der Architekten Müller & Freytag in Thalwil den I. Preis mit 700 Fr. zugesprochen und es wurde auf seinen einstimmigen Antrag diesen Architekten, die Bearbeitung des Ausführungsprojektes und die Bauleitung übertragen.

Reformierte Kirche Zürich-Fluntern (Band LXII, Seite 311, Band LXIII, Seite 102 und 280). Das Preisgericht hat folgenden Entscheid gefällt:

- Ein I. Preis wurde nicht erteilt.
- II. Preis ex æquo (2250 Fr.) Motto: „Stadtkirche“, Verfasser: Architekten Pestalozzi & Schucan, Zürich.
- II. Preis ex æquo (2250 Fr.) Motto: „Grubenmann“, Verfasser: Architekten Curjel & Moser, Zürich.
- III. Preis ex æquo (1500 Fr.) Motto: „Im Bluest“, Verfasser: Architekten Kneff & Hässig, Zürich.
- III. Preis ex æquo (1500 Fr.) Motto: „Eine feste Burg“, Verfasser: Architekten Müller & Freytag, Thalwil.

Sämtliche Wettbewerbsentwürfe sind im Erdgeschoss des Mittelbaues der Eidg. Technischen Hochschule vom 21. Mai bis 3. Juni d. J. täglich von 9 bis 5 Uhr (mit Ausnahme des Pfingstsonntags) ausgestellt.

Literatur.

Stadtbaukunst des XVIII. Jahrhunderts. Band VII, Heft 1 der „Städtebaulichen Vorträge“. Von Dr. A. E. Brinkmann, Professor an der Grossh. Technischen Hochschule in Karlsruhe. Mit 82 in den Text eingedruckten Abbildungen. Berlin 1914, Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geh. M. 5,60.

In der Stadtbaukunst des XVIII. Jahrhunderts gibt Brinkmann auf knapp 80 Seiten eine Uebersicht über die Leistungen der fruchtbarsten und reifsten Periode europäischer Stadtbaukunst; mehr das Programm zu einem Buch als ein Buch, ein ausserordentlich reiches und prächtiges Material, durch Pläne und Abbildungen andeutungsweise illustriert. Da noch kein Werk diese für den Städtebau wichtigste Epoche behandelt hat — Sitte, Stübben und Unwin streifen das Gebiet bloss —, so müssen wir für das Gebotene dankbar sein.

Interessant sind Brinkmanns Ausführungen besonders dadurch, dass er die Bedingungen, unter denen neue Plätze, Quartiere, Städte entstanden, darlegt: Wie Verordnungen, Wettbewerbe, Unternehmungen grossen Stils auf die Entstehung künstlerischer Neuschöpfungen einwirkten.

H. B.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten.
Zu beziehen durch Rascher & Co., Rathausquai 20, Zürich.

Deutsche Hausgärten. Handbuch für bürgerliche Gartenkunst. Im Auftrage der Gesellschaft für Heimkultur e. V. herausgegeben von Gartenarchitect E. Hardt, Düsseldorf. Mit über 300 Abbildungen und farbigen Tafeln. Erste bis dritte Auflage. Wiesbaden, Westdeutsche Verlagsgesellschaft m. b. H. Preis geh. M. 4,50.

Die Brückenbauten in München. Von städt. Baurat Dr.-Ing. Bösch. Zehnte bis zwölftie Lieferung aus „Münchner Städtische Baukunst aus den letzten Jahrzehnten“. München, Verlag von Georg D. W. Callwey.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Auskunftstelle	Ort	Gegenstand
24. Mai	Eduard Brauchli, Arch. Gemeindevorstand	Weinfelden (Thurg.) Zillis (Graubünden)	Verschiedene Arbeiten u. Lieferungen für einen Wohnhaus-Neubau in Märstetten. Erstellung einer Wasserleitung in Zillis-Reischen.
24. "	Gemeinderat	Fehraltorf (Zürich)	Anstrich der Friedhofeinzung und Umdecken des Gemeindehausdaches.
25. "	Ar. Barrer	Wolfwil (Solothurn)	Eindecken eines Giebels am Pfarrhof in Wolfwil mit Eternit.
26. "	Rheinbaubureau	Rorschach (St. Gall.)	Korrektion des Hörlisegggrabens in St. Margrethen.
27. "	Städt. Hochbauwesen	St. Gallen	Malerarbeiten am Perrondach des Nebenbahnhofes St. Gallen.
"	Hanauer & Witschi, Arch.	Zürich	Schlosserarbeiten zum Bezirksgebäude in Uster.
3. Juni	Eidg. Bauinspektion	Zürich	Erd-, Maurer-, Steinbauer- und Eisenbetonkonstruktions-Arbeiten zum Telephongebäude an der Brandschenkestrasse in Zürich.
10. "	Schul-Verwaltung	Wetzikon (Zürich)	Liefern und Legen eines neuen Zimmerbodens im Kleinkinderschulgebäude in Kempten.
15. "	Gr. Oberbaudirektion des Wasser- u. Strassenbaues	Karlsruhe (Grossh. Baden)	Bau der Strassenbrücke über den Rhein bei Koblenz-Waldshut. I. Los: Steinbau; II. Los: Eiserner Oberbau über drei Oeffnungen.