

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **31/32 (1898)**

Heft 1

PDF erstellt am: **20.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

x) *Trinkwasser*. Für gutes Trinkwasser ist überall zu sorgen, wo die Möglichkeit geboten ist.

y) *Löscheinrichtungen*. Soweit möglich sollen überall Hydranten eingerichtet, sonst aber wenigstens Wasserreservoirs erstellt werden.

Art. 7. Ueber Anstände zwischen den Kantonsregierungen und Fabrikinhabern entscheidet nach Massgabe von Art. 3, Absatz 4, des Bundesgesetzes betreffende die Arbeit in den Fabriken der Bundesrat.

Art. 8. Gegenwärtige Vorschriften treten am 1. Januar 1898 in Kraft. Die kantonalen Vorschriften, welche ihnen widersprechen, sind auf diesen Zeitpunkt aufgehoben.

Solche kantonalen Vorschriften, welche weiter gehen als die gegenwärtigen, sind vorbehalten.

Bern, den 13. Dezember 1897.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Bundespräsident:
Deucher.
Der I. Vicekanzler:
Schatzmann.

Konkurrenzen.

Neues Stadttheater in Bern. (Bd. XXX, S. 40, 168). Unseren bisherigen Mitteilungen über diesen Wettbewerb lassen wir im Wortlaut folgen das

Gutachten des Preisgerichts.

Nachdem am 22. November mit Ausnahme des Herrn Lautenschläger in München die Mitglieder des Preisgerichts versammelt waren, konstituierte sich dasselbe und wählte zu seinem Präsidenten Herrn Professor Bluntschli und zu seinem Protokollführer Herrn Architekt Stettler.

Aus den 23 eingegangenen Projekten wurden nach einlässlicher Prüfung folgende Projekte eliminiert, da sie den verbleibenden gegenüber jedenfalls minderwertig waren:

Nr. 1 Motto «Bubenberg».	Nr. 20 Motto: Bär mit Dreieck.
» 10 » «Mozart».	» 21 » «Skizze».
» 11 » Blauer Stern.	» 23 » Schreitender Bär.
» 13 » «Ziel».	

Von den verbleibenden 16 Projekten wurden aus folgenden Gründen eliminiert:

Nr. 2. Motto «Incognito». Foyer der ersten Gallerie gleichzeitig Treppenhaus — zu viele Sitzplätze ohne Zwischengänge.

Nr. 6. Motto «Prometheus». Form des Saales nicht günstig; im Vestibule oder Foyer des zweiten Ranges sind die Fenster am Boden. — Zu viele Sitzplätze im Erdgeschoss ohne Zwischengänge — Leuchter bezw. Saalmittel zu nahe beim Tribünenrand. Jedenfalls zu kostbarer Entwurf im Vergleich zur gegebenen Bausumme.

Nr. 8. Motto «X-Y». Zu beschränkte Treppenanlage — Mündung derselben im zweiten Rang gefährlich. Entwurf jedenfalls zu teuer.

Nr. 12. Motto «Der Bundeshauptstadt». Fehlerhafte Treppen-Ausmündung in beiden Stockwerken. Logenwände in der Form unmöglich.

Nr. 14. Motto: Zwei konzentrische Kreise. Schlechte Beleuchtung des obern Foyers — zu viel Sitzplätze im Erdgeschoss ohne Unterbrechung — Seitenfassade ungenügend.

Nr. 17. Motto «Saxa loquuntur». Keine seitlichen Ausgänge — Saalform ungünstig hinsichtlich Akustik — Richtung der Sitzplätze sehr unbequem.

Nr. 22. Motto «Ürs». Fehlerhafte Treppenanlage — Sitzplätze schwer zugänglich, weil zu viel in einer Reihe.

Von den verbleibenden neun Projekten wurden nach weiterem Studium eliminiert:

Nr. 5. Motto: Rot und schwarzer Stern. Unzweckmässige Garderoben im ersten Stock — schwierige Treppencirkulation im zweiten Stock — Anlage der Logen nicht gelungen; wenig gefällige Fassade, in der die grossen Bogenfenster in keinem richtigen Verhältnis zu den zu beleuchtenden Räumen stehen.

Nr. 3. Motto «In Arte Voluptas». Trotz der brillanten Ausführung konnte sich das Preisgericht nicht entschliessen, dies Projekt zu prämiieren, da namentlich die geschweiften und nicht gut mündenden Treppen-Anlagen nicht glücklich, und auch das Foyer in Form und Grössen nicht zweckmässig ist, ferner liegen auch hier die Dekorationsmagazine hinter statt neben der Bühne.

Nr. 7. Motto «Sichere Rettung». Treppenanlage unpraktisch und programmwidrig, indem sämtliche Treppen für das Publikum im Vestibule

des Haupt-Eingangs einmünden sollen, was nicht der Fall ist. Die Reduktion des ohnehin beschränkten Areal für die Treppen-Anlage durch die beiden nur in Erdgeschosshöhe erstellten Vorhallen wurde nicht für annehmbar gehalten.

Nr. 9. Motto «Shakespeare». Treppen-Ausgänge eng. Zu wenig Originalität im Aufbau, der dem Züricher-Theater zu sehr verwandt ist.

Nr. 16. Motto: Chrysanthemen. Schlechte Treppen, Dekorationsmagazin hinten statt seitwärts der Bühne, Fassaden ungenügend studiert, wenn schon im Hauptmotiv nicht unpassend.

Nr. 18. Motto «Aida». Treppenanlage insofern ungenügend, als die Verbindung im zweiten Stock mit den Sitzplätzen weitläufig. Kasse ungünstig placiert, ungenügende Garderoben.

Von den drei verbleibenden Projekten fand in Motto «Thespis» die Treppen-Anlage in Verbindung mit dem Foyer allgemeine Anerkennung. Von einem ersten Preise wurde abstrahiert, weil auch bei diesem Projekt sich starke Zweifel äusserten, ob dasselbe mit den verfügbaren Mitteln ausführbar. Das Preisgericht glaubt aber, dass ohne Beeinträchtigung der Vorzüge das Projekt reduziert und dem finanziellen Rahmen angepasst werden könne.

Projekt Motto «Zeitspiegel» wurde seiner Fassaden und guten Treppenanlagen wegen ausgezeichnet, speciell die Hauptfassade wurde als sehr gelungen und originell bezeichnet. Getadelt wurde die Terrasse neben den Sitzreihen der zweiten Gallerie, wodurch die Zugänglichkeit derselben zu sehr beschränkt wird. — Die Salonlogen als Abtrittvorzimmer im zweiten Stock sind verwerflich — endlich wären die geschweiften Stufen im Vestibule des Erdgeschosses durch gerade zu ersetzen.

Das letzte Projekt «Illusion» zeichnet sich durch eine vorteilhafte Treppen-Anlage mit seitlichen Notausgängen aus. — Von den zwei Fassaden wurde die Variante vorgezogen.

Demnach wurden die Projekte:

«Thespis» und «Zeitspiegel» mit je 2500 Fr.,
das Projekt «Illusion» mit 1000 Fr. honoriert.

Als Verfasser der Entwürfe ergaben sich:

Projekt Motto «Thespis» Herr R. v. *Wurstemberger*, Architekt in Bern.
» » «Zeitspiegel» Herren *Kuder & Müller*, Architekten in Zürich.
» „ «Illusion» Herr *Streiff*, Architekt in Zürich.

Zum Schluss drückte das Preisgericht den Wunsch aus, es möchte das westwärts liegende, projektierte Gässchen in einer grösseren Breite als 10 m ausgeführt werden, um diesen Monumentalbau gehörig zu isolieren.
Bern, den 24. Nov. 1897.

Die Mitglieder des Preisgerichts:

Sign. Professor *Fr. Bluntschli*, Architekt, Präsident.
J. E. Goss, Architekt.
Ed. Vischer-Sarasin, Architekt.
E. Jung, Architekt.
E. Stettler, Architekt.

Der Bau von Volkswohnungen im XIII. Bezirke in Wien. (Bd. XXX S. 40.) Es sind 11 Entwürfe eingegangen. Den ersten Preis (3000 Kr.) erhielt der gemeinsame Entwurf von *Th. Bach*, Chefarchitekt der Wiener Baugesellschaft in Wien und *Leopold Simony*, Arch. und Dozent an der Akademie für Bauindustrie in Wien. Der zweite Preis (2000 Kr.) wurde Arch. *Thienemann*, Baurat in Wien, der dritte Preis (1000 Kr.) den Arch. *Grüssner & Pohl* in Warnsdorf in Böhmen zuerkannt. Drei Entwürfe hat das Preisgericht zum Ankauf empfohlen. Den mit dem ersten Preise ausgezeichneten Bewerber ist die Ausführung der Bauten übertragen worden.

Die Fassadenarchitektur der Wohnhäuser in Paris hat der Pariser Stadtrat zum Gegenstande eines permanenten Wettbewerbes unter den dortigen Architekten und Eigentümern von Gebäuden gemacht, welche vom 1. Januar 1898 an im Laufe eines jeden Jahres in Paris erbaut werden. Zur Prämierung der durch das Urteil des Preisgerichtes ausgezeichneten sechs Gebäude ist für die Architekten ein Preis von je 1000 Fr., für die betreffenden Hauseigentümer die Reduktion der bei Neubauten zu entrichtenden Strassenbautaxen um die Hälfte des üblichen Betrages vorgesehen.

Pestalozzi-Denkmal in Zürich. (Bd. XXX, S. 168, 184.) Die Kommission für die Errichtung eines Pestalozzi-Denkmal in Zürich hat beschlossen, die mit einem zweiten Preise ausgezeichneten Bildhauer *G. Chiatton* in Lugano und *Hugo Sigwart* in Luzern mit einer Umarbeitung ihrer Entwürfe in grösserem Masstabe zu beauftragen. Als Termin dieses engeren Wettbewerbes ist Mitte April festgesetzt.

Preisausschreiben.

Preisaufgaben der Institution of Civil Engineers in London. Aus dem Verzeichnis der von genannter Fachvereinigung für 1897/98 aus- geschriebenen Preisaufgaben seien die folgenden erwähnt: 1. Reinigung von Abwässern, durch Filtrierung, elektrolytische, bakteriologische und chemische Prozesse; 2. Verwendung von Müll in Städten zur Erzeugung von Dampf; 3. Methode zur Kondensation des Dampfes bei geringen Wassermengen; 4. Verwertung elektrischer Lichtenanlagen während der Stunden geringen Bedarfs; 5. Nutzbarmachung der elektrischen Energie in Form von Wärme; 6. Elektrolytische Wirkung des Rückstromes bei elektrischen Strassenbahnen auf Gas- und Wasserleitungsrohre und die besten Mittel zur Verhinderung elektrischer Störungen; 7. Verwendung elektrischer Maschinen für Beleuchtung und Kraftübertragung auf Kriegs- und Handelsschiffen. Die Beteiligung an dieser Preisbewerbung ist Angehörigen aller Nationen, auch Nichtmitgliedern der Gesellschaft freigestellt, welche letzterer zur Prämierung der besten Arbeiten Gelder aus verschiedenen Stiftungen zur Verfügung stehen. Die an einen bestimmten Termin nicht gebundene Einsendung der Abhandlungen ist an das Sekretariat der Gesellschaft in London S. W. Great George Street, Westminster zu richten, von wo auch jede gewünschte Auskunft erteilt wird.

Das Preisausschreiben der Centrankommission der Gewerbe- museen Zürich und Winterthur (Bd. XXX, S. 40) hat die Einreichung von 28 Arbeiten veranlasst. Folgende Preise gelangten zur Verteilung: *Plakate*: Ein zweiter Preis (350 Fr.) an Hrn. *Hermann Abegg* in Paris, ein dritter Preis (150 Fr.) an Hrn. *Philipp Recordon* in Lausanne, ein vierter Preis (100 Fr.) an Hrn. *F. Gilsli* in Zürich. Ehrenmeldungen erhielten die Hll.: *Albert Isler* in München, *August Giacometti*, *Heinrich Weber* in Paris.

Siegelwappen für einen Gewerbeverein: Ein Preis von 80 Fr. an Hrn. *Franz Wanger*, Kunstgewerbeschüler in Zürich.

Fenster in farbigem Glasmosaik: Ein Preis von 200 Fr. an Hrn. *Fritz Kuhn* in Basel.

Schmiedeiserner Wandarm: Ein erster Preis (70 Fr.) an Herrn *Wilhelm Preiswerk* in Lausanne, ein zweiter Preis (50 Fr.) an Herrn *J. Häfziger* in Bern, ein dritter Preis (30 Fr.) an Hrn. *J. Tuchschnied* in Frauenfeld.

Ausziehtisch: Ein Preis von 80 Fr. an Hrn. *Emil Baumann* in Horgen.

Ein Plakat für Reklamezwecke der Kurstadt Baden bei Wien. (Bd. XXX S. 92.) Es liefen 23 Entwürfe ein, von denen jener des Hrn. *Maximilian Lenz* in Wien einen Preis von 500 fl. erhielt. Drei Entwürfe wurden käuflich erworben.

Miscellanea.

Die Entwicklung der Landstrassen und die Anforderungen der Gegenwart an dieselben.* Der in so kurzer Zeit mit einem ausser- ordentlichen Kapitalaufwande erfolgte Bau der Eisenbahnen hat nicht nur auf alle Zweige der Technik fördernd gewirkt, sondern er musste auch notwendigerweise die Strassen ihrer früheren Bedeutung im internationalen Verkehre entkleiden und sie zu einer lokalen Herabdrücken. Allein als Zubringer zu den Bahnen, als Saugadern und Verteilungskanäle des Ver- kehrs wird ihre Bedeutung nicht verschwinden. Das französische Strassen- netz umfasste 1883 zusammen 660 500 km; in Baiern gab es 1890 an Staatsstrassen 7259 km und an Distriktsstrassen 16 890 km, wozu noch die Gemeindestrassen kommen. Aus diesen Zahlen schon erhellt die Be- deutung der Strassen von selbst. Alle rechtwinkelig gegen eine Bahnlinie oder gegen eine Schiffsstrasse gerichteten Strassen sind Beförderer deren Frequenz, sie versorgen dieselben mit Gütern wie mit Personen aus dem Aufnahmskreise des Verkehrsgebietes, welches umso weiter und aus- gedehnter ist, je zahlreicher und besser die zuführenden Strassen sind. So kam es, dass mit dem Aufblühen der Industrie das Bedürfnis nach guten Wegen ein immer lebhafteres wurde und noch in stetem Wachsen be- griffen ist. Die Zahl der auf den Strassen verkehrenden Fuhrwerke hat sich durch den Bahnbetrieb nur anfänglich vermindert, bald aber wieder erheblich vermehrt. In Baden wurde der durchschnittliche Verkehr auf den Landstrassen im Jahre 1855 zu 95 Zugtieren für den Tag und den

* Unter obigem Titel ist kürzlich im Kommissionsverlage von Jos. Ant. Finsterlin-München eine mit grossem Fleiss und Geschick be- arbeitete Schrift von Oberst Freiherrn v. Rotenhan erschienen, der nach- folgende Daten entnommen sind.

Kilometer erhoben, im Jahre 1860 zu 99, im Jahre 1870 zu 122 und im Jahre 1884 zu 118 Zugtieren gefunden. Dabei mag bemerkt werden, dass sich mit der Verbesserung der Strassen auch die Belastung der Fuhrwerke beträchtlich vermehrt hat. Auf den Staatsstrassen Württembergs ergab sich im Jahre 1858 eine durchschnittliche Frequenz von 187 Zugtieren für den Tag und den Kilometer. Sie sank im Jahre 1875 auf 134 und hob sich im Jahre 1884 auf 144, im Jahre 1892 auf 148 Zugtiere. In Baiern wurde im Jahre 1879 eine mittlere Frequenz von 163 Zugtieren für den Tag und den Kilometer beobachtet, in Hannover im Jahre 1893 eine eben- solche von 109 Zugtieren. Für die Staatsstrassen Frankreichs liegen Be- obachtungen der Frequenz aus den Jahren 1851, 1869, 1876, 1882 und 1888 vor, welche der Reihe nach als mittlere Frequenzfiguren 244, 240, 206, 220 und 241 ergaben. Es ist sonach die Frequenz der Staatsstrassen vor der Eröffnung der Bahnen im Jahre 1888 wieder erreicht worden. Selbst auf Strassen, welche parallel mit der Bahn hinlaufen, ist die be- fürchtete Verödung nicht eingetreten. Es zeigte sich vielmehr nach einem anfänglich grossen Rückgange in der Frequenz eine Verkehrszunahme, welche zumeist daher rührt, dass die aus den Seitenorten auf die Bahn gehenden Güter nicht mehr, wie früher, nach der nächstgelegenen Güter- station verbracht oder umgekehrt verfrachtet werden, sondern dass man sich zu ihrem Transport so weit der Strasse bedient, als die Fuhrwerke noch für einen Tag ausgenützt werden können. So hat der Verkehr auf der Strasse von Frankfurt nach Basel 25 Jahre nach Eröffnung der Bahn eine Zunahme von 71% erfahren. Als Rückwirkung der Bahnen auf die Strassen hat sich die Notwendigkeit der Verbesserung der letzteren als unabsehbare Folge erwiesen.

Neuestens versucht man übrigens die Strassen wieder für den durch- gehenden Verkehr zur Geltung zu bringen, indem Dampfswagen, Autom-obile anderer Art und die Fahrräder die Strassen wieder beleben. Wenn man nun zuseht, was geschehen ist, um den veränderten Verhältnissen Rechnung zu tragen, so muss man bemerken, dass in erster Linie die Behandlung der Strassen eine sorgfältigere und sachgemässere geworden ist. Nur für Nebenwege findet man noch bisweilen jedes Material in jeder Form gut zu ihrer Erhaltung, selbst auf Gemeinde-Verbindungswegen wird vor der Einbettung der Schlamm abgezogen. Auf Staats- und Distrikts- strassen dagegen ist das früher übliche Verfahren, die Fahrbahn auf ihre ganze Breite mit Schottermaterial reichlich zu überschütten und dieses durch die Fuhrwerke selbst festfahren zu lassen, aufgegeben und gegen das Jahr 1870 durch das sogenannte Flicksystem ersetzt worden. Nur bei Strassen ohne Grundbau und mit lehmigem Untergrund reicht das zur Verfügung stehende Deckmaterial öfter nicht weiter, als die Geleise aus- zufüllen. Das Flicksystem hat Anlass gegeben, dass die Behandlung der Strassen in die Hände eines geschulten Personals gelegt wurde. Die Haupteinbettungen werden im Herbst, nach Bedarf auch im Frühjahr, in der Weise vorgenommen, dass eine fleckweise Ausbesserung der besonders abgenützten Stellen der Fahrbahn stattfindet, wobei die Grösse jeder ein- zelnen mit einer eng geschlossenen Schotterlage überdeckten Fahrbahn- stelle 4 bis 6 m² nicht überschreiten darf. Diese Art der Einbettung ist für die Fuhrwerke weniger beschwerlich und gestattet eine sehr erhebliche Ersparnis in der Verwendung des Deckmaterials. Früher legte man auf die Qualität des Strassen-Deckmaterials einen geringeren Wert, als auf die Quantität desselben. Man musste aber sehen, dass eine Strasse nur dann in einem befriedigenden Zustande erhalten werden kann, wenn sich in ihrer Decklage eine möglichst geringe Menge lehmiger und kotiger Bestandteile vorfindet. Es hat daher jeder Einbettung die sorgfältigste Abschlämmung der Strasse vorherzugehen; das Einbettungsmateriale muss frostbeständig und von möglichst gleichmässigem Korn sein. Mit schwerem Fuhrwerk befahrene Strassen verlangen ein gröberes Korn des Klein- geschlages, als mit leichtem Fuhrwerk befahrene, ebenso weiches Material ein gröberes, als hartes. Die Grenzen der Korngrössen schwanken zwischen 3½ und 5 cm. Für frequentere Strecken genügt weiches Material überhaupt nicht, man muss es durch hartes ersetzen. Von letzterem gilt als das beste der Basalt; andere harte Materialien sind: Melaphyr, Apha- nit, Aplit, Diorit, Dolerit, Syenit, Hornblende, Porphy, Granit, Hornstein, Quarz und Kieselchiefer. Zu den weichen Materialien werden gezählt: Alpen-, Lias-, Muschel- und Jurakalk, Gneis, Sandstein, Grauwacke, Fluss- und Grubenkies. Die Preise für das Schottermaterial sind stark gestiegen, nur Basaltschotter ist etwas billiger geworden. In der neuesten Zeit ist man in der Behandlung der Strassen noch einen Schritt weiter gegangen und hat für frequente Strassen mit mehr als mittlerem Verkehr wieder zum Decksystem gegriffen, jedoch mit der Modifikation, dass man die Be- festigung der Schotterlage nicht mehr den Fuhrwerken überlässt, sondern sie vor ihrer Uebergabe an den Verkehr mit schweren Walzen zu einer vollkommen festen und glatten Oberfläche komprimiert.