

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **43/44 (1904)**

Heft 8

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.

## Wettbewerb für ein Welpostverein-Denkmal in Bern.

(Mit einer Tafel.)

Der schweizerische Bundesrat hat am 13. August die Ausführung des in der engeren Konkurrenz für ein Welpostverein-Denkmal in Bern vom Preisgericht, dessen Bericht wir anschliessend veröffentlichen, erwählten Entwurfes von Bildhauer *René de St-Marceaux* in Paris genehmigt. Obwohl es unserer Gepflogenheit, das Urteil des Preisgerichtes ohne weiteres anzuerkennen, nicht entspricht, muss doch hier betont werden, dass der Vergleich zwischen den eingegangenen Entwürfen schwer begreifen lässt, warum die Jury der spielenden Grazie des Franzosen vor andern, wirklich monumentalen Lösungen den Vorzug gegeben hat. Wohl kaum in Rücksicht auf jene der Stadt Bern von alters her eigentümliche kräftige und oft schwerfällige Eleganz, zu der sich das gewählte Projekt, wie auch die flotte Perspektive des Künstlers selbst zeigt, in keine rechte Verbindung zu setzen weiss! Die von uns auf der beigelegten Tafel in zwei Ansichten dargestellte Arbeit unterscheidet sich von jener der ersten Konkurrenz, die wir auf der Tafel zu Nr. 16 Bd. XLII u. Z. abgebildet haben, nur insofern, als die Basis des Monumentes bedeutend verbreitert und am Fusse desselben eine Frauengestalt angeordnet wurde, die wohl Berna als Schützerin des internationalen Welpostvereins darstellen soll.

Was die ausgestellten Arbeiten der übrigen Künstler anlangt, haben die Herren *E. Hundrieser* in Charlottenburg, *Ernest Dubois* und *René Patouillard* in Paris und *G. Chiatton* in Lugano ihre ursprünglichen Entwürfe<sup>1)</sup> nur wenig verändert und verbessert; dagegen haben die Herren *A. Heer* & *J. Taschner* in München eine neue Lösung der Aufgabe vorgeführt in Gestalt eines Rundtempels, dessen Dach von fünf Karyatiden getragen wird, aber einheitliche Grosszügigkeit vermissen lässt. Auch *Georges Morin* aus Berlin hat seinem ursprünglichen Entwurf<sup>2)</sup> eine Variante beigegeben, wobei auf rechteckigem Sockel ungemein kräftig und wirkungsvoll modellierte Gestalten die vom Genius der Kultur überragte Weltkugel tragen. Wenn eine der eingereichten Arbeiten, so wäre wohl diese geeignet gewesen, in dem kräftigen, fast derben Rahmen des Berner Stadtbildes einen wirkungsvollen monumentalen Eindruck hervorzurufen. Es ist abzuwarten, ob dagegen der gewählte Entwurf nach seiner Ausführung, nachdem die kräftigere Farbe des Materials den zuckerbäckerhaften Eindruck des weissen Gipses einigermaßen verdrängt hat, gerechten Anforderungen entsprechen wird.

Dr. B.

### Rapport du Jury.

Le Jury désigné par le Conseil fédéral de la Confédération suisse pour juger les projets présentés au concours international ouvert pour l'érection d'un monument commémoratif de la fondation de l'Union postale universelle s'est réuni à Berne le 8 août 1904, sous la présidence de M. le Professeur Bluntschli.

Tous les artistes primés lors de la seconde réunion avaient envoyé des projets.

Le choix du Jury s'est arrêté sur la maquette ayant pour devise «Autour du Monde», dont l'auteur est M. René de St-Marceaux, statuaire, à Paris.

Il a reconnu en elle une oeuvre de grand talent, qui frappe par son originalité et l'heureux équilibre de ses proportions. C'est une oeuvre vivante, à la fois audacieuse et pondérée. Elle lui paraît aussi représenter, d'une façon heureuse et sans tomber dans la banalité, l'institution qu'il s'agit de glorifier.

Les matériaux prévus donnent également toute satisfaction au Jury. Celui-ci ne verrait même aucun inconvénient à ce que l'artiste employât, pour la figure représentant la ville de Berne, la même pierre que pour le reste du monument (d'après le devis, cette statue doit être en bronze).

Le Jury propose l'exécution du projet de M. René de St-Marceaux. Fait à Berne, le 8 août 1904.

<sup>1)</sup> Bd. XLII S. 195.

<sup>2)</sup> Bd. XLII S. 191.

## Miscellanea.

Zweiter internationaler Kongress zur Förderung des Zeichenunterrichtes in Bern (Bd. XLIII, S. 62, 159; Bd. XLIV, S. 71). In fleissiger, fünftägiger Arbeit, die sich gegen die vielen äusserlichen Zutaten anderer ähnlicher Veranstaltungen wohltuend auszeichnete, hat der Kongress vom 2. bis 6. August sein weitschichtiges Programm durchgearbeitet und ist zur Annahme folgender Thesen gelangt:

I. These: 1. Der Zeichenunterricht ist in allen Schulen von der untersten Stufe an ein Hauptunterrichtsfach und obligatorisch. 2. Auch die übrigen Unterrichtsgebiete müssen sich des Zeichnens als eines Ausdrucksmittels bedienen. 3. Die Unterweisung im Zeichnen muss auf die Gesetze der natürlichen Entwicklung des Kindes begründet werden. 4. Für die Aufnahme in die Berufsschule und das Technikum wird eine Prüfung im Zeichnen gefordert. 5. Das Schulzimmer muss in Bezug auf Einrichtung, Ausstattung, Wandschmuck usw. den Forderungen der künstlerischen Erziehung entsprechen. 6. Künstlerische Erziehung ist in allen Schulstufen und Bevölkerungsklassen zu fördern.

II. These: 1. Das Zeichnen ist im Kindergarten ein wichtiges Erziehungsmittel. 2. In jedem Lande haben Kindergartenvereine und verwandte Gesellschaften die Aufgabe, die anerkannten Erziehungsgrundsätze des Kindergartens zu verbreiten.

III. These: Der Zeichenunterricht muss die Schüler befähigen, die Natur und die Gegenstände und Vorgänge in der Natur und in der Umgebung nach Form und Farbe zu beobachten und das Beobachtete einfach und klar darzustellen. Das Gedächtniszeichnen muss die Grundlage und auf allen Stufen einen organischen Bestandteil des Zeichenunterrichtes bilden.

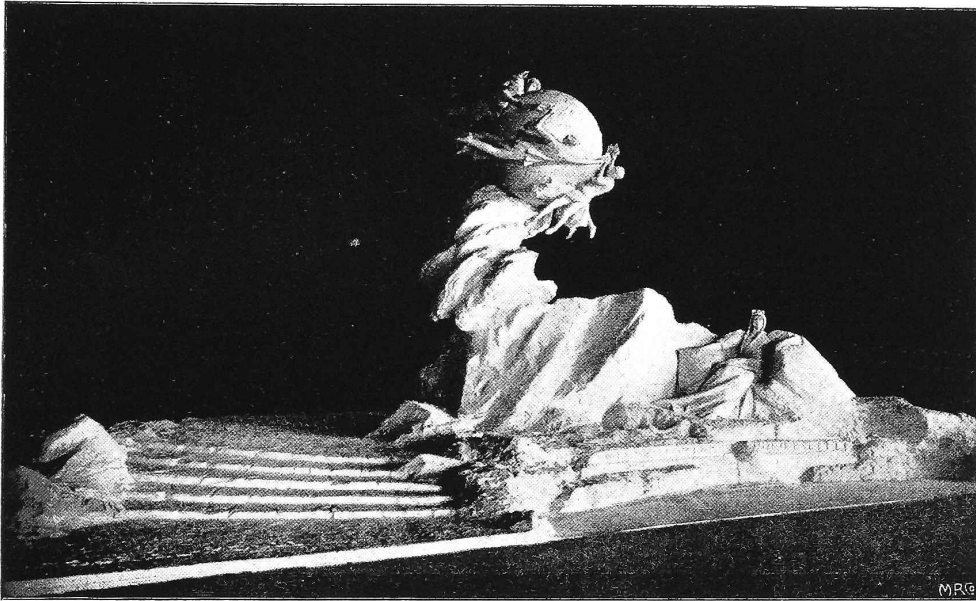
IV. These: Für den Zeichenunterricht der Mittel- und höheren Schulen gelten die gleichen Grundsätze wie für den Primarunterricht, doch ist dabei eine Vertiefung der künstlerischen Auffassung anzustreben. Die Verbindung des Modellierens und der Handarbeit mit dem Zeichnen ist auf allen Stufen zu fördern.

V. These: 1. An den Universitäten sind zweckmässige Zeichenkurse einzurichten. 2. In den Disziplinen, in denen das Zeichnen als Erklärung und Demonstration dienen kann, ist die zeichnerische Fähigkeit bei Prüfungen mitzuberechnen.

VI. These: 1. Die Grundlage des Zeichenunterrichtes und der gesamten künstlerischen Erziehung auf allen Stufen der Schule ist die zeichnerische, das heisst künstlerische Bildung des Lehrers (Volksschullehrer und Fachlehrer). 2. Der Zeichenunterricht in den Lehrerbildungsanstalten sowie in den mittleren und höheren Schulen ist von künstlerisch und pädagogisch gebildeten Fachlehrern zu erteilen.

Die Arbeiten des Kongresses werden namentlich in technischen Kreisen mit Befriedigung und Interesse verfolgt; ist es doch in allererster Linie in den technischen Berufen unerlässlich, sich zeichnerisch leicht und klar ausdrücken zu können, und wie schwer leiden, auch in der Schweiz die höheren technischen Schulen bis hinauf zur schweizerisch technischen Hochschule, dem eidg. Polytechnikum, darunter, dass dem Zeichenunterricht und den Zeichenübungen in den unteren Schulstufen und in der Mittelschule zu wenig Zeit eingeräumt und meist auch zu geringes Verständnis entgegengebracht wird. Diese anerkannte Lücke in unserer allgemeinen Vorbildung muss in den ersten Schulstufen und in der Mittelschule ausgefüllt werden, bei dem schon zu reich bemessenen Arbeitsstoff der höheren Schulen, kann von diesen kaum erwartet werden, dass sie hier in früheren Bildungsstufen Versäumtes mit Erfolg nachholen.

Der Verband deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine hält seine XVI. Wanderversammlung vom 11. bis 14. September 1904 in Düsseldorf ab. Dieser geht die XXXIII. Abgeordneten-Versammlung des Verbandes voraus, für welche die Tage vom 9. und 10. September bestimmt sind. Das Programm der Wanderversammlung sieht für die Vormittage des 12. und 13. September je eine Sitzung vor, in denen nach dem Bericht über die Ergebnisse der Abgeordneten-Versammlung und sonstigen geschäftlichen Mitteilungen folgende Vorträge in Aussicht genommen sind: Von Dr. Brandt, Geschäftsführer der Düsseldorfer Handelskammer «Zur Wirtschaftsgeschichte des Rheins», von Rg.-R. a. D. Kennmann in Berlin über «Die Entwicklung der städtischen Schnellbahnen seit Einführung der Elektrizität», von Reg.-Baumstr. Moritz in Köln über «Die Entwicklung des modernen Theaterbaues» und von Wasserbauinspektor Middeldorf in Essen über «Regelung der Vorflut und Abwässer-Reinigung im Emschergebiet». Die Nachmittage der beiden Haupttage, sowie der ganze Mittwoch, der 14. September, sind zur Besichtigung von technischen Anlagen und Werken in Düsseldorf und weiterer Umgebung bestimmt. Nach Schluss der offiziellen Versammlung sind für Donnerstag den 15. September gemeinsame Ausflüge geplant, und zwar für Architekten nach der Heil- und Pflanzanstalt



Vorderansicht



Seitenansicht.

### Wettbewerb für ein Weltpostverein-Denkmal in Bern.

Zur Ausführung bestimmter Entwurf von *René de St-Marceaux* in Paris.

Seite / page

94 (3)

leer / vide /  
blank

Galkhausen und Schüchteln, nach Calcar, Xanten und Cleve, für Ingenieure nach den Kruppschen Gusstahlwerken in Essen, den Rheinischen Stahlwerken in Meiderich, der «Union» in Dortmund u. a. m. Schliesslich ist der Besuch der internationalen Kunst- und grossen Gartenbau-Ausstellung in Aussicht genommen.

Der Verband, dessen Vorsitzender zur Zeit Herr Baurat *Neher* in Frankfurt a. M. und dessen Geschäftsführer Hr. Reg.-Bmstr. a. D. *F. Eiselen*, Redakteur der «Deutschen Bauzeitung» in Berlin ist, umfasst heute 37 Vereine in allen Teilen Deutschlands und besitzt rund 7500 Mitglieder, die dem Staats- und Gemeindedienst angehören, bezw. in der Industrie oder als selbstständige Architekten und Ingenieure tätig sind.

**Der XIII. internationale Strassen- und Kleinbahnkongress**, der dieses Jahr in Wien zusammentritt wird nicht, wie wir in Band XLIII, S. 196 nach früher erhaltenen Mitteilungen meldeten, vom 11. bis 15. September, sondern vom 4. bis 8. des genannten Monats stattfinden. Einer bezüglichen Ankündigung des Herrn Ingenieur *E. A. Ziffer*, Vizepräsident des internationalen Strassenbahn- und Kleinbahn-Vereins, in der Zeitschrift des österr. Ingenieur- und Architekten-Vereins ist zu entnehmen, dass sich dem Kongresse, dessen Arbeitsprogramm wir bereits geschildert haben, vom 9. bis 12. September Ausflüge auf den Schneeberg und Semmering nach Triest, Linz, Innsbruck und zur Stubaitalbahn anreihen sollen.

**Das grösste Kriegsschiff.** Das neue englische Linienschiff «Commonwealth», das erste von der Fairfield Shipbuilding and Engineering Co. in Govan erbaute Schiff aus der «King Eduard VII»-Klasse, ist der Z. d. V. nach mit 16350 t zurzeit das grösste Kriegsschiff. Seine Länge beträgt 138 m über alles, die Breite 24 m, der Tiefgang 8 m. Die beiden Maschinen leisten zusammen 18000 P.S., womit bei den unlängst stattgefundenen Probefahrten über 19 Knoten Geschwindigkeit erzielt wurden. Zur Dampferzeugung dienen 16 Babcock & Wilcox-Kessel von zusammen rund 4370 m<sup>2</sup> Heizfläche und 130 m<sup>2</sup> Rostfläche.

**Instandstellungsarbeiten des Luxemburgpalastes in Paris.** Nachdem in den letzten vier Jahren alle ändern Fassaden des Luxemburgpalastes, namentlich die stark beschädigte Fassade gegen den Garten einer gründlichen Restaurierung unterzogen worden sind, wurde nun auch die Instandstellung der Hauptfassade gegen die Rue de Tournon in Angriff genommen. An derselben haben besonders die Bildhauerarbeiten an dem monumentalen Hauptportal unter der Uhr im Verlaufe der Zeit sehr gelitten. Die Arbeiten werden unter der Leitung von dem Architekten des Luxemburgpalastes Herrn *Scallier de Gisors* ausgeführt.

**Der Hohenzollerndamm in Berlin.** Diese neue, 60 m breite Prachtstrasse nach dem Grunewald, die bis zum Sommer 1906 fertiggestellt sein soll, nimmt ihren Ausgang an der Kaiser-Allee in der Nähe des Joachimsthalschen Gymnasiums, um dann Wilmersdorf und Schmargendorf zu durchqueren und beim Jagdschloss Grunewald zu enden.

**Schweizerische Bundesbahnen.** An Stelle des verstorbenen Verwaltungsratsmitgliedes *E. Ruchonnet* hat der Schweizer Bundesrat Herrn Ingenieur *E. von Stockalper* in Sitten als Mitglied des Verwaltungsrates der S. B. B. gewählt.

**Der X. internationale Schifffahrtkongress**, soll in den Tagen vom 24. bis 30. September 1905 in Mailand stattfinden. Generalsekretär des Kongresses ist Oberingenieur *E. Sanjust di Teulada*, via Sala 3 in Mailand, der jede gewünschte Auskunft erteilt.

**Montreux-Berneroberrand-Bahn.** Der schweiz. Bundesrat hat die Eröffnung des Betriebes auf der Teilstrecke Montbovon-Chateau d'Oex der Montreux-Berneroberrand-Bahn<sup>1)</sup> mit dem 19. August gestattet.

## Konkurrenzen.

**Schulhausneubau in der Säge zu Herisau.** (Bd. XLIII, S. 218, 228 und 275, Bd. XLIV, S. 72 und 83.) Als Verfasser des mit einer Ehrenmeldung bedachten und vom Preisgerichte zum Ankauf empfohlenen Entwurfs Nr. 47 mit dem Motto: «400 m<sup>2</sup>» hat sich uns Herr Architekt *Joh. Metzger* in Zürich II genannt.

## Nekrologie.

† **G. Wülke.** Am vergangenen Samstag, den 13. August 1904, ist in Zürich Architekt *G. Wülke* einem Schlaganfall erlegen. Aus Schleswigstammend, wo er in Husum am 23. Dezember 1840 geboren war, erwarb er an dem, dem eidg. Polytechnikum angegliederten Vorkurs seine Vorbildung

für die schweizerische technische Hochschule, in deren damals von Semper geleiteten Bauabteilung er im Herbst 1861 eintrat. Mit Schluss des Sommersemesters 1864 verliess er diese mit dem Diplom als Architekt. Die bald hierauf einsetzende Bautätigkeit bei den schweizerischen Bahnen veranlasste Wülke, in das technische Betriebsbureau der Schweiz. Nordostbahn einzutreten, in dem er bis zum Jahre 1875, in der letzten Zeit als Leiter der Hochbauabteilung, tätig war. Im Jahre 1875 übernahm er die Stelle eines Geschäftsführers der Baufirma Näff & Zschokke in Aarau und Zürich für deren Unternehmungen auf dem Platze Zürich und wurde später Teilnehmer in dem aus dieser Firma hervorgegangenen Hause Zschokke & Cie. Als solcher arbeitete er bis Ende 1889 und führte u. a. die Bauarbeiten des Hotel National, der Börse, des eidg. Chemiegebäudes in Zürich aus. Als die Nordostbahn zum Ausbau der sogen. Moratoriumslinien schritt, berief deren Oberingenieur *R. Moser* am 1. Januar 1890 Wülke wieder als Leiter der Hochbauabteilung. In dieser Stellung hat er sämtliche Hochbauten der Linie Thalwyl-Zug, der rechtsufrigen Zürichseebahn, der Bahn Eglisau-Schaffhausen usw. ausgeführt. Auch nach Auflösung des Baubureau verblieb er bei der Nordostbahn und ging dann an die S. B. B. über; er beschäftigte sich bis kurz vor seinem Tode mit dem Studium verschiedener Projekte, u. a. für die neuen Werkstätten der Bahnhöfe Zürich und Yverdon.

Mit Wülke ist ein Kollege von uns geschieden, der ohne viel Wesens daraus zu machen, viel und Tüchtiges geleistet hat; sein vornehmlich auf das praktische gerichteter Sinn liess ihn die gestellten Aufgaben zunächst von dieser Seite auffassen, was alle, die geschäftlich mit ihm zu tun hatten, wohl zu schätzen wussten. Ganz seiner Arbeit und Häuslichkeit lebend, hat er an dem geselligen Leben seiner Fachgenossen wenig Anteil genommen. Alle aber, die Gelegenheit zu Verkehr mit ihm fanden, werden ihm ein freundliches Andenken bewahren.

## Literatur.

**Die Betriebsmittel der elektrischen Eisenbahnen.** Von *E. C. Zehme*. Erster Band des auf vier Bände berechneten *Handbuches der elektrischen Eisenbahnen*. 1903. Verlag von C. W. Kreidel in Wiesbaden. Preis 27 M.

Die Hauptkapitel dieses ersten Bandes sind: I. Das Fahrzeug: A) Triebwagen, B) Lokomotiven. II. Die elektrische Einrichtung der Fahrzeuge: A) Die Motoren, B) Triebwerk, C) Regelung und Anlassen der Motoren, D) Schaltvorrichtungen und Leitungen, E) Speicher (Akkumulatoren).

Der Verfasser verbreitet sich zunächst in anschaulicher Weise über die Konstruktion der Untergestelle und nimmt Veranlassung an gewissen, durch ungenügende Ueberlegung oder durch gedankenlose Nachahmung entstandenen Konstruktionen Kritik zu üben. Hierauf erläutert er die Konstruktion der Achsen und Räder und deren Berechnung. Den Bremsen ist, der Wichtigkeit des Gegenstandes entsprechend, ein längeres Kapitel gewidmet. Es werden die Handbremsen, die Schienenbremsen, die elektrischen und magnetischen Bremsen, sowie die Luftdruckbremsen besprochen. Von den magnetischen Schienenbremsen hält der Verfasser nicht viel, was zum Teil eine Verkenntnis der wichtigen Tatsache bekunden dürfte, dass eben doch in vielen Fällen nur dieses Prinzip, das einer Erhöhung des Wagengewichtes entspricht, eine sichere Bremsung bei der Talfahrt ermöglicht. Bei den pneumatischen Bremsen hätten wohl auch die vielverbreiteten Systeme von Hardy und von Böcker Erwähnung verdient.

Die Konstruktion der Wagenkasten für alle möglichen Wagentypen wird sehr ausführlich behandelt. In einer grossen Anzahl von gut ausgeführten Tafeln sind viele Typenzeichnungen von Wagen wiedergegeben. Leider fehlt meistens die Angabe der Taragewichte, sodass diese Tafeln für den unmittelbaren Gebrauch nur beschränkt verwertbar sind.

In dem Kapitel Lokomotiven wird das Verwendungsgebiet der Lokomotiven beschrieben, wobei die Behauptung aufgestellt wird, der elektrische Lokomotivbetrieb erfordere höhere Betriebskosten, als der Dampftrieb, insofern es sich um ausgedehnte Betriebe handle. Eine derartige Behauptung darf in dieser Allgemeinheit entschieden nicht aufgestellt werden. Beim Vorhandensein billiger Wasserkräfte gibt es unbedingt viele Fälle, in denen die elektrische Lokomotive auch bei langen Linien billiger arbeitet, als die Dampflokomotive. An einer Anzahl von Ausführungsbeispielen werden verschiedene Lokomotivtypen vorgeführt; befremdlich ist, dass dabei die in manchen Beziehungen typischen Ausführungen der Burgdorf-Thun-Bahn, der Valtellina-Bahnen und der Berliner Versuchsbahnen nicht erwähnt werden. Ebenso wohl wie die Grubenlokomotiven hätten wohl auch die elektrischen Bergbahnlokomotiven Erwähnung finden dürfen, da ja gerade für die Bergbahnen (Zahnradbahnen) die Elektrizität eine dem Dampf weit überlegene Betriebskraft darstellt.

<sup>1)</sup> Bd. XXXVIII S. 224, Bd. XLI S. 135, Bd. XLII 173.