Objekttyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **45/46 (1905)**

Heft 16

PDF erstellt am: **19.03.2024**

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.

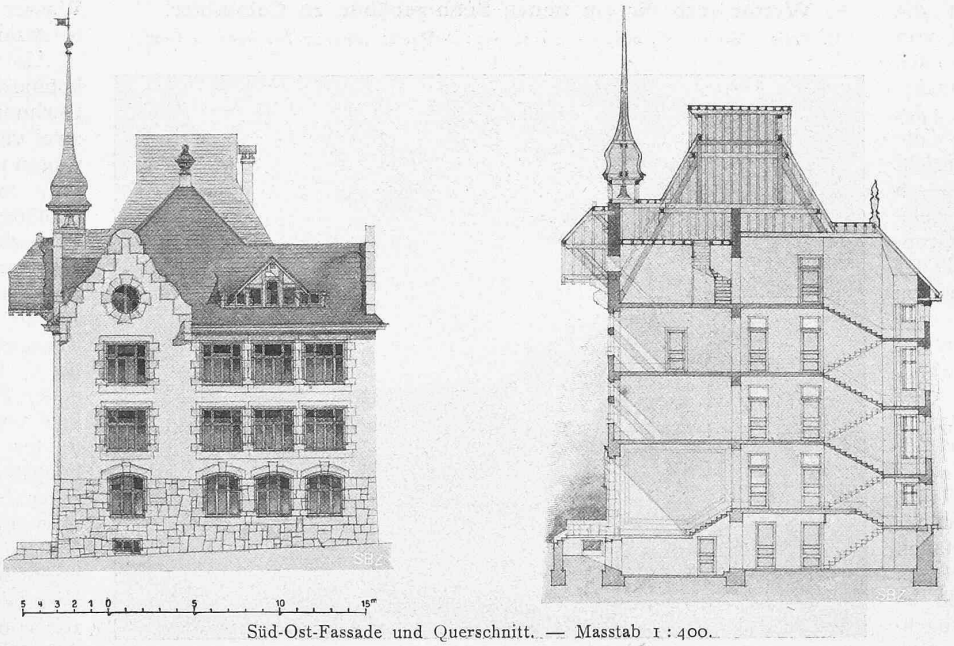
Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Wettbewerb für ein Schulgebäude zu Colombier.

Wir beginnen unsere Veröffentlichung der in diesem Wettbewerb prämiierten Arbeiten mit der Darstellung der mit einem I. und II. Preis bedachten Entwürfe Nr. 57 mit dem Motto: „Orientation et Alignement“ von Architekt *Eduard Joos* in Bern und Nr. 12 mit dem Motto: „*S.S.E.*“ von Architekt *Maurice Braillard* in Genf. Die übrigen prämiierten Arbeiten und das Gutachten des Preisgerichts werden wir in den folgenden Nummern wiedergeben.

II. Preis. Motto: «S. S. E.» — Verfasser: Architekt *Maurice Braillard* in Genf.



Süd-Ost-Fassade und Querschnitt. — Masstab 1 : 400.

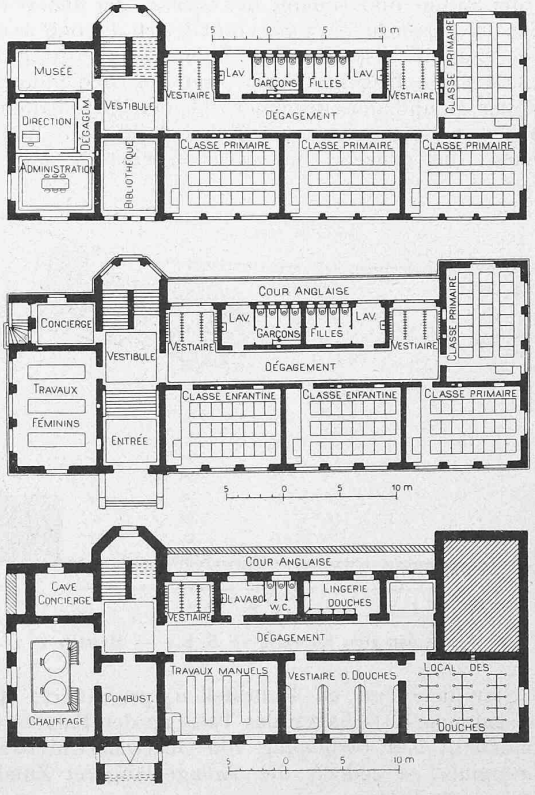
Erinnerungen an Professor Julius Stadler.

(Mit Tafel X.)

Dem reich illustrierten Vortrage „Erinnerungen an Professor Julius Stadler“, den Professor *Gustav Gull* im Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein gehalten hat und mit dessen Veröffentlichung wir in der nächsten Nummer beginnen werden, schicken wir beiliegend Tafel X voraus, die nach einem im eidg. Polytechnikum in Zürich aufbewahrten Aquarell Professor Stadlers „Die Libreria im Dome zu Siena“ darstellt.

Miscellanea.

Die katholische Kirche zu Gross-Lichterfelde bei Berlin, ein Werk des Architekten Geh. Reg.-Rat Professor Christian *Hehl* in Charlottenburg gehört in Anlage, Gruppierung und Formensprache zu den erfreulichen modernen Werken norddeutscher kirchlicher Kunst. Von der Orientierung des Gotteshauses nach Osten musste in Rücksicht auf die Lage des Grundstücks und dessen möglichst vorteilhafte Ausnützung abgesehen werden. So wurde der Turm auf der Ostseite des Chors errichtet und mit dem angebauten zweigeschossigen Pfarrhause zu einer wirkungsvollen Baugruppe vereinigt. Der saalförmige Kirchenraum mit polygonalem Chorschluss und schmalen niedern Seitenschiffen enthält 400 Sitzplätze und 600 Stehplätze. Er ist in den Formen der frühgotischen Bauweise in roten Handstrichsteinen in Klosterformat ausgeführt; auch die Architekturteile des Innern wie des Aeussern, und die Erdgeschossmauern des Pfarrhauses sind aus demselben Material gefertigt. Das Obergeschoss und die Giebel des Pfarrhauses wurden im Charakter der Holzarchitektur Niedersachsens in Fachwerk ausgeführt, wobei die sichtbaren Kieferholzteile dunkelbraun gebeizt und mit heissem Oel getränkt, die Zwischenfelder ausgemauert, verputzt und mit Kalkmilch geschlemmt worden sind. Die Beheizung des Kirchenraumes und des Pfarrhauses erfolgt durch eine Niederdruck-Dampfheizung, die Beleuchtung auf elektrischem Wege durch eine eigene Kraftstation im Kellerraum der Kirche. Die Gesamtausführung des Baues ohne die Kosten der innern Ausstattung und der elektrischen Beleuchtungsanlage erforderte rund 309000 Fr.; davon entfallen auf den Kirchenbau 171 500 Fr., auf Turmbau 67 500 Fr. und auf das Pfarrhaus 70000 Fr. Hiernach kommen 1 m^3 umbauten Raumes der Kirche bei einem Inhalte von 7400 m^3 auf ungefähr 23 Fr, 1 m^3 des Turmes bei einem Inhalt von 2160 m^3 auf rund 31 Fr., und 1 m^3 des Pfarrhauses bei einem Inhalt von 2031 m^3 auf etwa 34,5 Fr. zu stehen.



Grundrisse vom Untergerschoss, Erdgeschoss und I. Stock. — 1 : 600.

Die IV. Jahresversammlung des Vereins Schweiz. Konkordatsgeometer ist auf Sonntag und Montag den 21. und 22. Mai nach Bern eingeladen. Das Verzeichnis der Verhandlungen, die Sonntag nachmittags von 1½ Uhr an im Grossratssaal stattfinden, enthält ausser den üblichen,

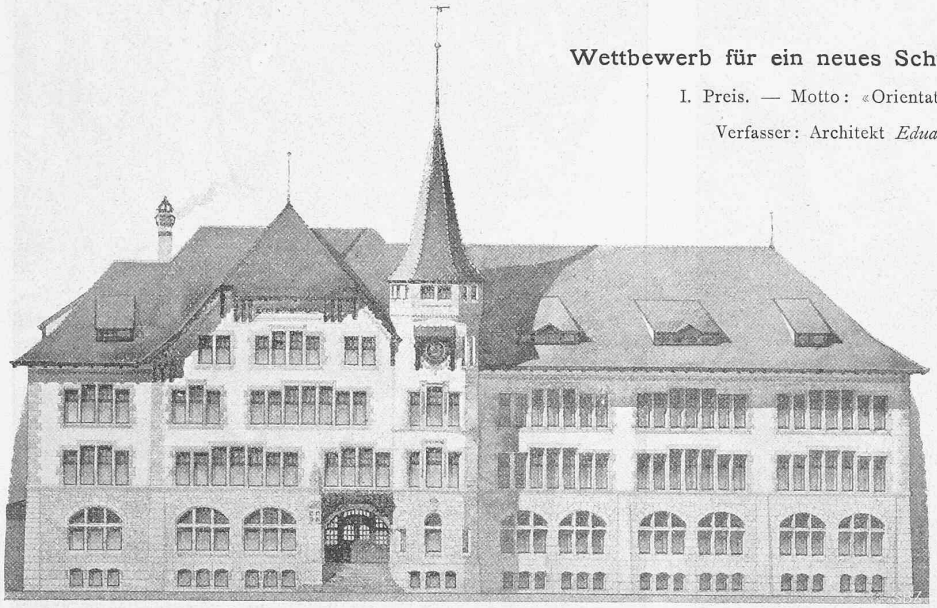
Teile des Berner-Oberlandes und des Oberwallis miteinander in nähere Beziehungen gebracht und das jetzt vom Bahnverkehr abgelegene Oberhaslital, wie das über 40 *km* lange Rhonetal von Brig bis Gletsch dem Eisenbahnverkehr erschlossen werden. Eine Bahnverbindung Meiringen-Gletsch-Brig-Visp kann gleichzeitig auch als der Anfang eines schweizerischen Schmalspurbahnnetzes angesehen werden, das nach dem Ausbau der Rätischen Bahn und der Strecke Andermatt-Göschenen auch das Gotthard- und Oberalpgebiet umfassen würde. Ueber die 27,95 *km* lange Grimselbahn sind bereits in Nr. 3 des laufenden Bandes der Schweizerischen Bauzeitung die wesentlichsten technischen Grundlagen aus den Konzessionsberichten mitgeteilt worden. Diese Angaben werden vervollständigt durch die hier beigegebene Karte und das generelle Längenprofil des Projektes. (Seite 197).

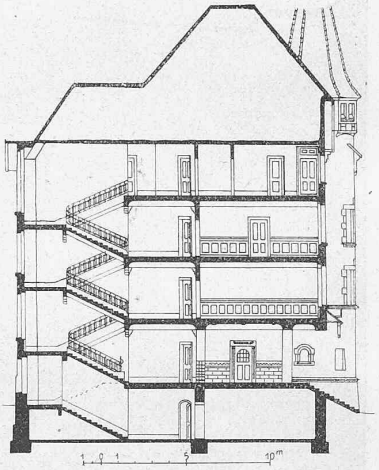
Das zweite Teilstück Gletsch-Brig-Visp, das in gleicher Weise in den Karten und dem Uebersichtslängenprofil (S. 198 u. 199) dargestellt ist, weist eine Länge von 51,3 *km* auf. Für die Talstrecke Visp-Obergestelen ist ein Minimalradius von 100 *m* vorgesehen und auf der $6^1/_2$ *km* langen Bergstrecke Obergestelen-Gletsch, wo die Maximalsteigung von 60 ‰ zur Anwendung kommt, ein solcher von 60 *m*. — Von der Station Gletsch, in einer Höhe von 1770 *m* über Meer, wird nach 4,365 *km* die Haltestelle Oberwald (1530 *m* ü. M.) und 6,925 *km* von Gletsch die 1380 *m* hoch gelegene Haltestelle Obergestelen erreicht. Auf gleicher Höhe liegt die 8,55 *km* von Gletsch entfernte Haltestelle Ulrichen. Von hier bis zur Haltestelle Geschenen (1500 *m* ü. M. und 10,55 *km* von Gletsch) fällt die Linie mit 10,5 ‰. Die Stationen Münster, 12,6 *km* von Gletsch, und Reckingen-

Wettbewerb für ein neues Schulgebäude zu Colombier.

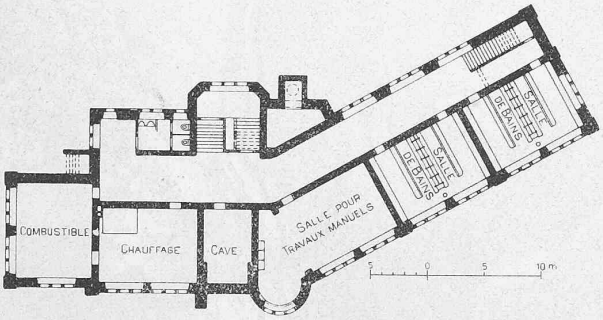
I. Preis. — Motto: «Orientation et Alignement».

Verfasser: Architekt *Eduard Joos* in Bern.

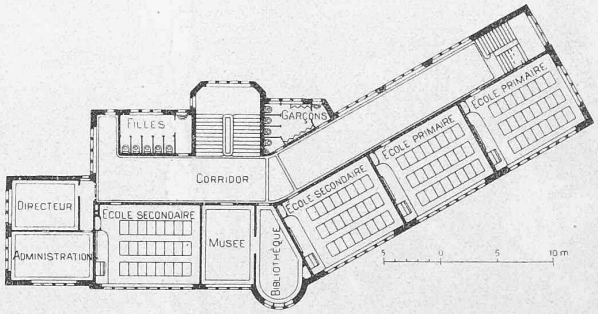




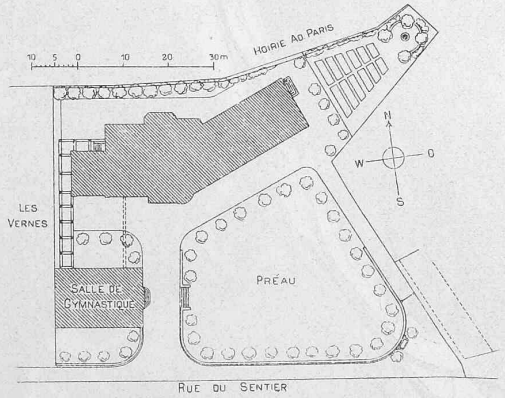
Ansicht der Südfassade und Querschnitt. — Masstab 1 : 400.



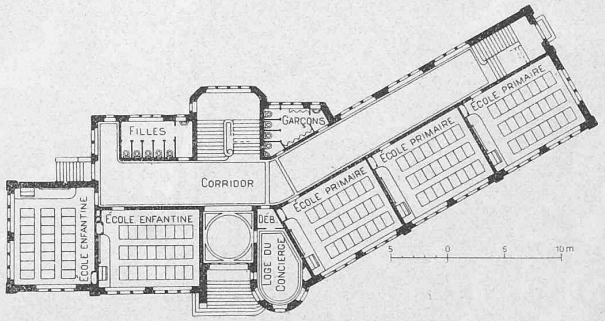
Grundriss vom Untergeschoss. — Masstab 1 : 600.



Grundriss vom ersten Obergeschoss. — Masstab 1 : 600.



Lageplan. — Masstab 1 : 1500.

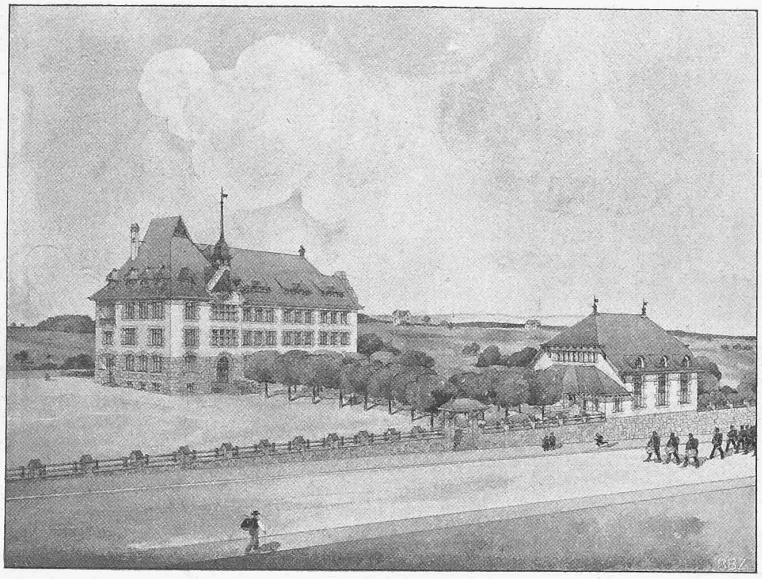


Grundriss vom Erdgeschoss. — Masstab 1 : 600.

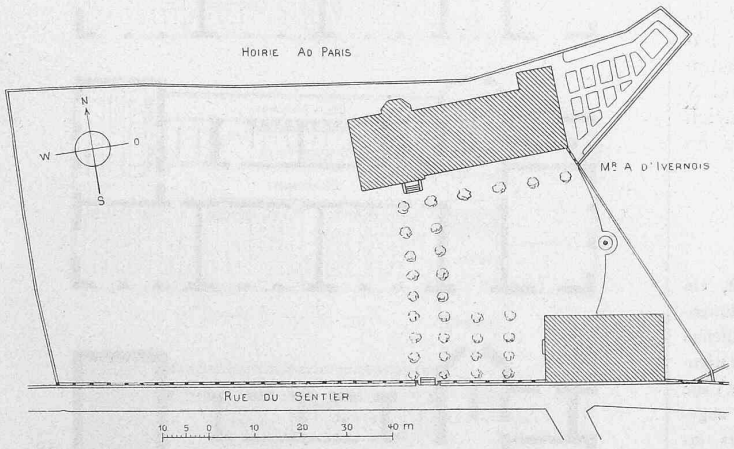
Gluringen, 14,975 *km* von Gletsch, sind auf gleicher Höhe vorgesehen. Von Reckingen aus wird mit 19,3 ‰ Gefälle bei Km. 17,4 von Gletsch auf der Kote von 1380 *m* die Haltestelle Selkingen-Ritzingen, auf Kote 1275 *m* die Haltestelle Niederwald, und sodann mit Gefällen von 19 ‰ und 46 ‰ die 1080 *m* hoch gelegene Station Fiesch erreicht (26,55 *km* von Gletsch). Weiterhin gelangt die Linie mit Gefällen von 47 ‰ und 38 ‰ nach der Haltestelle Lax-Arnen, überschreitet 4 *km* unterhalb Fiesch die Rhone und erreicht 30,925 *km* von Gletsch die 949 *m* ü. M. gelegene Haltestelle Grengiols. Kurz unterhalb der letztern wird mit einem grossen Viadukt die Rhone zum zweiten Mal übersetzt und mit 46 ‰ Fallen, 35,5 *km* von Gletsch, die Station Mörel-Ried (770 *m* über Meer) erreicht. Von Mörel führt das Tracé dem rechten Rhoneufer entlang mit Gefällen von 20,4 ‰ bis 7,5 ‰ nach Naters, 680 *m* ü. M., und sodann, nachdem die Rhone zum dritten Mal überbrückt und die Linie der S. B. B. unterfahren wurde, in die Station Brig, 42,5 *km* von Gletsch. Von Brig bis Visp folgt das Tracé nach Uebersetzen der Saltine und sodann der Gamsa, der linksseitigen Talebene und erreicht 51,3 *km* von Gletsch die 659 *m* ü. M. gelegene Station Visp der S. B. B. und der Visp-Zermatt-Bahn. Zwischen Brig und Visp sind zur Bedienung der abseits der Hauptbahn liegenden kleinen Ortschaften die Haltestellen Glis, Gamsen und Eyholz-Lalden in Aussicht genommen. Im ganzen sind zwischen Gletsch und Visp

Wettbewerb für ein neues Schulgebäude zu Colombier.

II. Preis. Motto: «S. S. E.» — Verfasser: Architekt *Maurice Braillard* in Genf.



Perspektive des Schulhauses von Südwesten.



Lageplan zum Entwurfe «S. S. E.» — Masstab 1 : 1500.

sieben Stationen und elf Haltestellen projektiert; damit würden sämtliche Ortschaften des Tales an den Bahnverkehr angeschlossen. Zur Bedienung von Oberwald-Unterwasser und Grengiols ist jedoch die Anlage längerer Zufahrtsstrassen erforderlich.

Die Maximalsteigung von 60 ‰ kommt zwischen Visp und Gletsch auf 6500 *m* d. h. auf 12,4 % der ganzen Linie zur Anwendung, bei Meiringen-Gletsch dagegen auf 18,6 *km*, im ganzen somit auf 33 % der Gesamtstrecke von 79,095 *km*. Von Meiringen bis Gletsch ist ein Höhenunterschied von 1172 *m* und von Visp bis Gletsch ein solcher von 1111 *m* zu überwinden.

Für den Betrieb ist elektrische Traktion mit Gleichstrom vorgesehen. Neben der hydroelektrischen Anlage in Handeck, welche den Abfluss des Gelmersees verwenden soll, ist eine zweite Anlage im Fieschertal, im sog. Wirbel projektiert, welche die Wasser des Merjelensees benützen würde.

Als maximale Zugskomposition sind in Rechnung gebracht: zwei vierachsige Motorwagen mit 100 Passagieren, zwei vierachsige Anhängewagen mit 120 Passagieren, ein vierachsiger Gepäck- und Postwagen. Daraus resultiert ein maximales Zugsgewicht von rund 90 *t*. Bei einer maximalen Fahrgeschwindigkeit von 18 bis 20 *km* in der Stunde auf der höchsten Steigung und einer maximalen Geschwindigkeit von 40 *km* auf den flachen Strecken ergibt sich für die Linie Visp-Gletsch eine Fahrzeit von etwa 2 1/4 Stunden. Ein beschleunigter Zug soll die Strecke Brig-Meiringen in rund 3 1/4 Stunden durchfahren. Vorerst ist der Winterverkehr für die Walliserlinie auf der Strecke Visp-Oberwald, für die Bernerseite von Meiringen bis nach Guttanen in Aussicht genommen. Bei der vorgesehenen Linienführung wird dagegen bei sich einstellendem Bedürfnis ein durchgehender Winterbetrieb keine allzugrosse Schwierigkeiten bieten; die Schneeverhältnisse dürften nicht wesentlich verschieden von denjenigen der Albula-Linie sein. Die generellen Kostenanschläge zeigen nachstehende Summen:

Grimselbahn:

Bahnanlage und feste Einrichtungen	5 465 000 Fr.
Rollmaterial, Mobiliar u. Betriebsfond	575 000 Fr.
Total	6 040 000 Fr.

Gletsch-Brig-Visp:

Bahnanlage und feste Einrichtungen	4 960 000 Fr.
Rollmaterial, Mobiliar u. Betriebsfond	800 000 Fr.
Total	5 760 000 Fr.
Es ergibt dies für den Kilometer der Grimselbahn	215 712 Fr.
Für den Kilometer der Gletsch-Brig-Visp-Bahn	111 000 Fr.

Zum Vergleich mögen die kilometrischen Anlagekosten einiger ähnlicher Bahnen dienen. Dieselben betragen bei:

Zweisimmen-Montbovon	185 871 Fr.
Montbovon-Montreux	245 464 „
(Mit sehr hohen Expropriationskosten.)	
Durchschnitt Montreux-Zweisimmen	206 000 „
Visp-Zermatt	156 496 „
Brünigbahn	177 834 „
Berner-Oberland-Bahnen	139 745 „
Stansstad-Engelberg	114 000 „
Bex-Gryon-Villars	118 000 „
Châtel St. Denis-Palézieux	111 000 „

Die Konzessionsschriften enthalten auch eingehende Rentabilitätsberechnungen, die zu dem Schlusse führen, dass das aufzuwendende Kapital auf eine angemessene Verzinsung rechnen kann.