Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **61/62 (1913)**

Heft 13

PDF erstellt am: **28.03.2024**

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

Die Oeffnung der Adressenumschläge ergab als Verfasser von
Nr. 62 *Kündig & Oetiker,* Architekten, in Zürich 8.
„ 56 *J. Freytag,* Architekt, in Zürich 2.
„ 85 *Gebrüder Messmer,* Architekten, in Zürich 1.
„ 46 *Kündig & Oetiker,* Architekten, in Zürich 8.

Da die im ersten und vierten Range stehenden Projekte denselben Verfasser haben, fällt der vierte Preis von 1400 Fr. gemäss den Wettbewerbsgrundsätzen des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins dem Verfasser des im nächstfolgenden Range stehenden Entwurfes zu. Die Oeffnung ergab als Verfasser von Nr. 86 *Richard Calini,* in Firma Widmer, Erlacher & Calini, Architekten in Basel, wohnhaft Tiefegässchen 49 in Zürich 6.

Da der Wettbewerb auf in Zürich niedergelassene Architekten beschränkt war und sofort angestellte Erhebungen Zweifel darüber aufkommen liessen, ob Architekt Calini tatsächlich Wohnsitz in Zürich habe, ermächtigte das Preisgericht den Vorsitzenden, genauere Erhebungen darüber anzustellen und für den Fall, als Projekt Nr. 86 aus der Wahl zu fallen habe, dem nächstfolgenden Projekte Nr. 26 den vierten Geldpreis zuzuerkennen.

Die Feststellungen ergaben, dass Architekt Calini am 5. Februar zwar sich als in Zürich niedergelassen bei der Einwohnerkontrolle angemeldet, aber tatsächlich seinen Wohnsitz noch in Basel hat. Uebrigens wäre auch die Wohnsitznahme in Zürich bedeutungslos, da sie erst nach dem 31. Januar 1913, dem Endtermin für die Einreichung der Projekte, erfolgt wäre. Das Projekt 86 wurde ausgeschieden und an seinen Verfasser zurückgesandt.

Die Oeffnung des Umschlages, die in Gegenwart des Sekretärs durch den Vorsitzenden des Preisgerichtes erfolgte, ergab als Verfasser des im sechsten Rang stehenden Projektes Nr. 26, welchem nunmehr der vierte Preis von 1400 Fr. zufällt: *Gebrüder Bräm,* Architekten, in Zürich 2.

Das Preisgericht findet, dass das im ersten Range stehende Projekt Nr. 62 die Erteilung des Bauauftrages rechtfertige.

Zürich, den 25./26. Februar 1913.

Das Preisgericht,
Der Präsident: Dr. *E. Klöti,* Stadtrat.
Die Mitglieder:
F. Fissler, Stadtbaumeister. *W. O. Pfleghard,* Arch.
Robert Zollinger, Arch. *E. Völki,* Arch.
Der Sekretär: *Beda Enderli,* Bausekretär.

Miscellanea.

Europäische Gleichstrombahnen mit höheren Spannungen. Wie wir auf Seite 328 von Band LIX meldeten, sind in Amerika von Anfang 1909 bis Anfang 1912 14 Bahnen mit 1128 Bahnkilometer für höhere Spannungen von 1000 bis 2500 Volt eingerichtet worden, während vor 1909 solche Anlagen in Amerika gar nicht bestanden. Im Anschluss hieran mag es nicht uninteressant sein, auf die Ausbreitung hochgespannter Gleichstrombahnen in Europa etwas näher einzugehen, umsomehr als die schweizerische Elektrotechnik dabei besondere Verdienste zu verzeichnen hat. Die ersten bezüglichen europäischen Anlagen, alles sog. Dreileiter-Anlagen, datieren aus dem Jahre 1903, nämlich die Bahnanlagen St. Georges de Commiers-La Mure, mit 2 × 1200 Volt, mit Motoren von 600 Volt und mit 1200 Volt gegen Erde (gebaut von Thury, Genf), Grenoble-Chapareillau mit 2 × 600 Volt (ebenfalls von Thury) und Tabor-Bechyne mit 2 × 700 Volt (gebaut von Křižik, Prag). Die nächste noch höhere Spannung finden wir 1906 bei der Moselhütte-Bahn (von Siemens-Schuckert) mit 2000 Volt gegen Erde und mit 1000 Volt pro Motor. Die Spannung von 2000 Volt gegen Erde ist für Gleichstrom in Europa betriebsmässig noch nicht übertroffen worden, dagegen in Amerika, bei der „Butte, Anaconda and Pacific Ry" mit 2400 Volt. Die höchste Motorspannung von 1200 Volt ist bei den Motoren der Bahn „Biasca-Acquarossa" (von Brown Boveri & Cie, siehe „Schweiz. Bauzeitung", Band LVIII, Seite 223 ff.) anzutreffen. Wir zählen heute in Europa 651 *km* Bahnen im Betriebe mit Spannungen von 1000 bis 2500 Volt[1]), die sich auf die betreffenden Länder wie folgt verteilen: Schweiz 21 %, Frankreich 11 %, Italien 20 %, Oesterreich-Ungarn 24 %, Deutschland 19 % und Holland 5 %. Es handelt sich um insgesamt 30 Anlagen, von denen die Schweiz die meisten aufweist. *W. K.*

[1]) Die Schweiz. Bahnen „Montreux-Berner-Oberland" und „Greierzer Bahnen", deren Spannung offiziell zu *750 bis 1000 Volt* angegeben sind, sind nicht inbegriffen, dagegen die deutsche Bahn *Köln-Bonn* mit der offiziellen Spannung *990 Volt.*

Eidgen. Technische Hochschule. *Diplomerteilung.* Der Schweiz. Schulrat hat nachfolgenden, in alphabetischer Reihenfolge aufgeführten Studierenden der Eidg. Technischen Hochschule auf Grund der abgelegten Prüfungen das Diplom erteilt:

Diplom als Vermessungsingenieur. Charles Bähler von Blumenstein (Bern); Maurice de Raemy von Fribourg.

Diplom als technischer Chemiker. Pierre Borel von Neuenburg; Emil Cherbuliez von Bern und Genf; Ernst Fischli von Diessenhofen (Thurgau); Oskar Frey von Hutzenwil (Thurgau); Mieczyslaw Gajewicz von Lodz (Russ.-Polen); Ernst Gloor von Basel; Paul Hänsler von Zürich; Hermann Hirzel von Zürich; Jakob Keller von Sarmenstorf (Aargau); Karl Kotzian von Chur (Graubünden); Fritz Pfenninger von Zürich; Kurt Schneider von Dornbirn (Vorarlberg); Alfred Suter von Zofingen (Aargau); Hermann Theodor Swerissen von Soerabaia (Java); Kornel Szabo von Kiskunfélegyháza (Ungarn); Jacques Valette von Soerabaia (Java); Rudolf Vetter von Zürich; Johann Vittadini von Mailand (Italien); Helene Warszawska-Tannenbaum von Lodz (Russ.-Polen); Ernst Wybert von Basel; Ernst H. Zollinger von Zürich; Ernst Jakob Zollinger von Maur (Zürich).

Diplom als Elektrochemiker. Max Schlaepfer von Speicher (Appenzell A.-Rh.); Karl Troilius von Stockholm (Schweden); Gottfried Trümpler von Küsnacht (Zürich).

Diplom als Forstwirt. Eduard Flück von Brienz (Bern); Christian Zinsli von Valendas (Graubünden).

Diplom als Fachlehrer in mathematisch-physikalischer Richtung. Jacques Wildhaber von Sargans (St. Gallen).

Stuttgarter Hauptbahnhof. Ueber den von Prof. *Bonatz* und *Scholer* neu bearbeiteten Entwurf für das Empfangsgebäude des Stuttgarter Hauptbahnhofs wird berichtet, dass mit dem Bau des Gebäudes im Frühjahr 1914 begonnen werden soll. Die Fertigstellung des ersten Bauabschnitts ist auf das Frühjahr 1917 geplant, der Bau des zweiten Abschnitts soll bis Herbst 1919 fertiggestellt werden. Das Gebäude gliedert sich in einen Hauptbau, dessen Front in der Flucht der Schillerstrasse liegt, und zwei Flügelbauten gegen die Ludwigsburger- und die Bahnhofstrasse. Der Hauptbau enthält, möglichst nahe an die Königstrasse herangerückt, die grosse Haupteingangshalle mit 22 Fahrkartenschaltern. Für den Vorortverkehr ist eine weitere Eingangshalle vorgesehen, die vom Bahnhofsvorplatz auf die Höhe des Kopf-Bahnsteigs führt. Geplant sind vier grosse Hallen von 40 *m* Weite mit acht Personenbahnsteigen zu je zwei Geleisen, insgesamt also 16 Geleisen. Davon sind zehn gegen die Ludwigsburgerstrasse gelegen für Fernzüge, die übrigen sechs Geleise gegen die Bahnhofstrasse für Vorortzüge bestimmt. Wie der ursprüngliche Wettbewerbentwurf, sieht auch der neue Entwurf als bedeutendsten Schmuck des Bahnhofs einen wuchtigen Uhrturm vor, der sich am östlichen Ende der Kopfbahnsteighalle erhebt und einen wirkungsvollen Abschluss der Königstrasse bildet. Die Front am Bahnhofsvorplatz wird durch eine hohe Säulenhalle geziert. Die Gesamtkosten des Baues sind auf 5 850 000 M. veranschlagt.

Ueber die Vergebung deutscher Staats- und Gemeinde-Lieferungen und -Arbeiten an schweizerische Bewerber hat der schweizerische Bundesrat an die deutsche Reichsregierung letztes Jahr eine Anfrage gerichtet, von der uns [wie wir in der Fussnote auf Seite 117 dieses Bandes am 1. März sagten] nicht bekannt war, ob sie beantwortet worden sei. Am 9. März ist sodann im „Bund" mitgeteilt worden, die Antwort Deutschlands sei in der Tat am 2. Januar 1913 eingetroffen und dem Schweiz. Handels- und Industrie-Verein zugewiesen worden. Unsere Erkundigung bei diesem bestätigte, dass ein „I. Band" (d. h. ein paar Seiten Maschinenschrift) dieser Antwort bei ihm eingelangt, er aber nicht befugt sei, über den Inhalt Näheres zu berichten. Auch unsere Erkundigung im Bundeshaus war insofern erfolglos, als man uns mitteilte, eine Veröffentlichung der noch unvollständigen Antwort erscheine einstweilen nicht angezeigt. Wir wissen somit jetzt blos, dass eine teilweise Antwort eingetroffen ist, wir kennen aber ihren Inhalt nur andeutungsweise, namentlich wissen wir heute noch nicht, welches *der Anteil unserer Industrie an Lieferungen von Material, Lokomotiven u. s. w. für deutsche Staatsbahnen* ist, worauf es im besondern Falle doch ankommt.

Internationale Ausstellung für Buchgewerbe und Graphik in Leipzig 1914. Mit Botschaft vom 11. März d. J. beantragt der

Bundesrat der Bundesversammlung eine Kreditgewährung von 50 000 Franken für die offizielle Beteiligung der Schweiz an der für das kommende Jahr in Leipzig geplanten internationalen Ausstellung für Buchgewerbe und Graphik. Von genannter Summe sollen 40 000 Fr. zur Beteiligung in der industriellen Abteilung und 10 000 Fr. zur Beschickung der Abteilung Kunst Verwendung finden. Mit der Organisation der schweizerischen Beteiligung soll die „Schweizer. Zentralstelle für das Ausstellungswesen" (Zürich I, Börsenstrasse 10), soweit es die Abteilung Kunst betrifft in Verbindung mit dem eidg. Departement des Innern, beauftragt werden.

Strassenbrücke bei Rothenburg. In unserer Beschreibung dieses Bauwerks auf Seite 109 lfd. Bandes ist übersehen worden zu erwähnen, dass der neuartige Vorschlag der Zweiteilung der Gewölbe zwecks Durchschiebens eines Rüstträgers, sowie die dadurch bedingte Fahrbahnkonstruktion vom Bauleiter der Unternehmung, dem Dipl.-Ing. *F. Keller-Kurz,* stammt. Bei diesem Anlass sei ferner nachgetragen, dass beim Aufbau der Pfeiler nur das Baumaterial von oben herabgelassen wurde, während das Arbeiterpersonal vom Fuss der Pfeiler durch im Innern ausgesparte Steigkanäle die jeweiligen Arbeitsstellen erreichen konnte.

V. Generalkonferenz der Meterübereinkunft. Als schweiz. Abgeordnete für diese im kommenden Oktober in Paris zusammentretende Konferenz hat der Bundesrat bezeichnet die Herren: Dr. *Ch. Lardy,* Schweiz. Gesandter in Paris und Professor Dr. *Raoul Gautier* in Genf.

Korrespondenz.

An die Redaktion der „Schweizerischen Bauzeitung"
in Zürich.

In Sachen Gotthardvertrag melden Sie in letzter Nummer folgendes:

„Ebenso entschieden nahm die Sektion Neuenburg gegen den Vertrag Stellung."

Diese Meldung ist nicht zutreffend; ich erlaube mir, Sie um gefällige Berichtigung derselben in folgendem Sinne zu ersuchen.

Entgegen dem Beschlusse der Oltener Delegierten-Versammlung vom 14. Dezember 1912 *ist der Gotthardvertrag in unserer Sektion nie und mit keiner Silbe zur Diskussion gebracht worden;* seit dem 18. Februar 1913 fand überhaupt keine Sitzung derselben statt. Anlass zu irgend einer Stellungnahme hat folglich nie vorgelegen, ebensowenig zur Einreichung des vom Central-Comité eingeforderten Beratungsergebnisses.

Dies demselben meldend, glaubte unser Präsident von sich aus beifügen zu dürfen, die Mitglieder der Sektion seien in grosser Mehrzahl, wie er selbst, Gegner des Vertrages. In wie weit diese persönliche Ansicht begründet, entzieht sich meiner Beurteilung.

Neuchâtel, den 24. März 1913. Mit Hochachtung!
Alfred Rychner, Architekt.

Wir haben unsere Mitteilung (Seite 162) auf Grund der Angaben des Sekretariats des Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Vereins gebracht, an das wir deshalb Herrn Architekt Rychner zwecks Anbringung einer Berichtigung wiesen. Da er jedoch wünscht, dass sein Brief abgedruckt werde, teilen wir diesen unverkürzt mit, getreu unserem Grundsatz, keinerlei Ansichtäusserung hindernd in den Weg zu treten. — Wie uns soeben berichtet wird, soll die Sektion Neuenburg in einer Vereinssitzung am 1. April 1913 sich mit dem Vertrage beschäftigen. *Die Redaktion.*

Konkurrenzen.

Neue Rheinbrücke in Köln. Im zweiten Wettbewerb um die neue Rheinbrücke in Köln, der beschränkt war auf die fünf Firmen: *Gutehoffnungshütte,* Aktienverein für Bergbau und Hüttenbetrieb in Oberhausen, *August Klönne* in Dortmund, *Brückenbau Flender,* A.-G. in Benrath, *Heinrich Lehmann & Cº,* A.-G. in Düsseldorf-Oberbilk, in Verbindung mit der *Maschinenbauanstalt Humboldt* in Köln-Kalk, und *Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.-G. Werk Gustavsburg* bei Mainz, mit Frist zum 31. Januar 1913, ist nun die Entscheidung gefallen. Das Preisgericht, dem als Bausachverständige die Herren Beigeordneten *Zschirnt, Klutmann* u. *Rehorst* in Köln, Geh. Reg.-Rat Professor Dr.-Ing. *Müller-Breslau* (Berlin), Wirkl. Geh. Oberbaurat Dr.-Ing. Dr. *H. Zimmermann* (Berlin), Geh. Reg.-Rat Professor Dr.-Ing. *Barkhausen* (Hannover), Professor *Kayser* (Darmstadt), Geh. Oberbaurat Dr.-Ing. *Stübben* (Berlin), Geh. Baurat Professor *Wiekop* (Darmstadt), Stadtbaurat königl. Baurat *Heimann* (Köln) angehörten, hat einstimmig den Entwurf „Freie Bahn" zur Ausführung empfohlen. Als Verfasser dieses Entwurfs ergaben sich die *Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.-G. Werk Gustavsburg* bei Mainz, die Firma *Grün & Bilfinger A.-G.,* Tiefbauunternehmung in Mannheim, und Architekt *Karl Moritz* in Köln. Der Entwurf sieht eine in sich verankerte Ketten-Hängebrücke mit aufgehobenem Horizontalschub vor.

Kreiszollgebäude mit Wohnungen in Lugano. Der Gemeinderat von Lugano eröffnet unter schweizerischen Architekten einen Wettbewerb zur Gewinnung von Entwürfen für ein Gebäude, das dazu bestimmt sein soll, das Kreiszollamt sowie einige Mietwohnungen aufzunehmen. Als Eingabetermin ist der 31. Mai 1913 festgesetzt. Das Preisgericht ist gebildet aus den Herren: Ingenieur-Architekt *C. Formenti,* Professor für Baukunde am Polytechnikum in Mailand, Architekt *S. G. Locati,* Professor für Baukunde an der Universität Pavia, und Architekt *Otto Maraini* in Lugano. Zur Erteilung von Preisen an die Verfasser der drei besten Entwürfe sind dem Preisgericht 7500 Fr. zur Verfügung gestellt, die in drei Preise von 4500, 2000 und 1000 Fr. aufzuteilen sind. Die prämiierten Arbeiten gehen in das freie Eigentum der Gemeinde Lugano über, die sich hinsichtlich der Ausführungspläne sowie der Bauleitung durchaus freie Hand vorbehält.

Verlangt werden: Alle Grundrisse und die nötigen Schnittzeichnungen in 1 : 100; die Fassaden in 1 : 50; ein Fassadendetail in 1 : 20; ein summarischer Kostenvoranschlag. Die Beibringung einer perspektivischen Skizze ist freigestellt. — Das Programm ist von der Stadtkanzlei Lugano zu beziehen.

Literatur.

Carl Koppe. Ein Lebensbild, dargestellt von *Anna Koppe.* Mit einem Bildnis Carl Koppes. Braunschweig 1912, Verlag von Friedr. Vieweg & Sohn. Preis geb. M. 3,50, geh. 3 M.

Der Ende des Jahres 1910 verstorbene Professor Dr. C. Koppe, bis 1907 ordentlicher Professor für Geodäsie an der Technischen Hochschule in Braunschweig, hat in der vorliegenden Arbeit einen warm empfindenden Biographen gefunden. Die Gattin des Verstorbenen, die ihm auch in beruflichen Dingen sehr nahe gestanden haben muss, schildert mit grosser Liebe Koppes Leben. Nach meinem Dafürhalten liegt der Hauptreiz des Buches darin, dass nicht nur eine trockene Aufzählung der äussern Ereignisse gegeben wird, sondern dass wir mit den damit verbundenen Empfindungen vertraut gemacht werden. Dabei kann wohl nicht ausbleiben, dass die objektive Würdigung einer Tatsache etwa einmal unter dem stark subjektiv beeinflussten Empfinden der Gattin ein wenig leidet. Doch gereicht dies dem Buche nicht zum Nachteil.

Koppe hat bekanntlich längere Zeit in der Schweiz gearbeitet. Er begann seine Tätigkeit mit der Absteckung des Gotthardtunnels und stand nachher einige Jahre im Dienste der Schweizerischen geodätischen Kommission. In spätern Jahren führte er die photogrammetrischen Aufnahmen für die Jungfraubahn durch. Koppe hat die Schweiz und ihre Institutionen bis zu seinem Lebensende lieb behalten, trotzdem ein Unfall anlässlich der Gotthardtunnelabsteckung ihm ein steifes Bein zuzog. Nur ungern hat er einen Ruf an das von ihm hochgeschätzte Eidg. Polytechnikum abgelehnt.

Den Lesern der Bauzeitung, denen Koppe aus einer Reihe von Aufsätzen bekannt war, kann das Buch besonders warm empfohlen werden. Es wird gewiss jeder bei der Lektüre auf seine Rechnung kommen. *F. B-n.*

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

Berechnung von Behältern nach neuern analytischen und graphischen Methoden. Für Studierende und Ingenieure und zum Gebrauch im Konstruktionsbureau. Bearbeitet von Dr.-Ing. *Theod. Pöschl,* Dozent an der k. k. Technischen Hochschule in Graz, und Dr.-Ing. *Karl von Terzaghi,* Ingenieur in San Franzisco. Mit 34 Textfiguren. Berlin 1913, Verlag von Julius Springer. Preis geh. 3 M.

Der Landstrassenbau. Von *A. Liebmann,* Ober-Ingenieur a. D., königl. Oberlehrer zu Magdeburg. Mit 44 Abbildungen. Aus Sammlung Göschen. Berlin und Leipzig 1912, Verlag von G. J. Göschen. Preis geb. 80 Pfg.