

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 24

PDF erstellt am: **24.09.2024**

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.

von hervorragendem Nutzen sein werde. Für die *Rheinstrecke Strassburg-Basel* sei ein allgemeines Projekt von der badischen Regierung aufgestellt und bereits der elsass-lothringischen Regierung unterbreitet worden.

Es ist erfreulich zu erfahren, dass an die Erfüllung dieser Vorbedingung für alle Aufwendungen, die am Rhein von Basel aufwärts eingeleitet und zum Teil schon in Angriff genommen sind, nunmehr ebenfalls geschritten werden soll.

Schmalspurbahn Hergiswil-Stans-Beckenried und Stans-Kerns-Sarnen. Mit Botschaft vom 27. Mai 1913 beantragt der Bundesrat der Bundesversammlung die Erteilung der Konzession für eine elektrisch zu betreibende meterspurige Nebenbahn I. von Hergiswil über Stans nach Beckenried und II. von Stans über Kerns nach Sarnen.

Die Hauptverhältnisse der beiden Linien sind die folgenden: Länge der Bahn (Neubaustrecke) 24,11 km; Betriebslänge 34,22 km; Maximalsteigung für I 25 ‰, für II 50 ‰, Minimalradius 40 m; Kosten: Bahnanlage und feste Einrichtungen 2 694 700 Fr., Rollmaterial 520 000 Fr., Mobilien und Gerätschaften 51 330 Fr., Verschiedenes 233 970 Fr., zusammen 3 500 000 Fr.

Zahnradbahn Langwies-Strela-Davosplatz oder Arosa-Furka-Frauenkirch. Der Bundesrat beantragt die Konzession zu erteilen für eine dieser beiden Linien, die bezwecken, eine direkte Verbindung der im Bau begriffenen Chur-Arosa-Bahn mit Davos herzustellen. Nähere Daten über die beiden Alternativen liegen noch nicht vor. Die Kosten der Linien werden über den Strela zu 3 650 000 Fr., über die „Maienfelder-Furka“ zu 3 250 000 Fr. geschätzt.

Das Bossard'sche Haus in Luzern, an der Weggisgasse beim Hirschenplatz, eines der schönsten Patrizierhäuser Luzerns, in dem dessen letzter Besitzer Carl Bossard seine reiche Altertümersammlung eingerichtet hatte, und das dadurch wohl vielen unserer Leser bekannt sein dürfte, ist zwecks Errichtung eines Warenhauses (!) verkauft worden.

Basler Elektrizitäts-Ausstellung. In Basel wird am 9. August 1913 auf dem Kohlenplatz beim Bundesbahnhof eine Elektrizitäts-Ausstellung eröffnet werden, in der besonders auch die Verwendungsmöglichkeiten der Elektrizität im Gewerbe, Haushalt u. s. w. vorgeführt werden sollen.

Die XLV. Generalversammlung des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins wird dieses Jahr vom 23. bis 25. August in Lausanne stattfinden. Die Delegiertenversammlung ist für den 23. August in Aussicht genommen.

Konkurrenzen

Schiffbarmachung des Rheins Basel-Bodensee (Band LXI, Seiten 38, 120 und 313). Wie bereits mitgeteilt, ist das in den interessierten Ingenieurkreisen mit Spannung erwartete Programm des öffentlichen Wettbewerbs zur Gewinnung von Entwürfen für die Schiffbarmachung des Rheins von Basel bis in den Bodensee nunmehr erschienen. Der Wettbewerb ist vom Mai d. J. datiert und ausgeschrieben von dem *Nordostschweizerischen Verband für die Schiffahrt Rhein-Bodensee* in St. Gallen, der *Vereinigung zur Förderung der Schiffbarmachung des Rheins bis zum Bodensee* in Konstanz und dem *Verein für die Schiffahrt auf dem Oberrhein* in Basel. Der Wettbewerb ist international. Gegenstand des Wettbewerbs ist die Erlangung von Entwürfen für die Schiffbarmachung des Rheins von der Birs bei Basel bis in den Bodensee. Dazu soll eine Schiffahrtsstrasse hergestellt werden, die bei einem Wasserstand unter 3,0 m des Basler Pegels mit von Dampfbooten geschleppten Kähnen von 75 m grösster Länge, 11 m grösster Breite und 2 m grösstem Tiefgang zu Berg und zu Tal befahren werden kann.

Das *Preisgericht* besteht aus fünf Mitgliedern, von dem die Grossh. Badische Regierung und der Schweizerische Bundesrat je zwei ernannt haben und der Obmann von den übrigen vier Mitgliedern gewählt worden ist. Es sind das für Baden: der grossherzoglich hessische Geh. Oberbaurat *Imroth* in Darmstadt und der grossherzoglich badische Baurat *Kupferschmid* in Karlsruhe; für die Schweiz: der Direktor der Basler Gas- und Wasserwerke Dr. *Miescher* in Basel und der Präsident der Schweiz. Dampfbootgesellschaft für den Untersee und Rhein Oberst *Ziegler* in Schaffhausen. Der von den genannten berufene Obmann ist der königlich niederländische Hoofdingenieur-Direkteur van den Rijks-Waterstaat *Jolles* in Arnhem. Dem Preisgerichte sind zur Erteilung von drei Preisen für den

I. Preis 50 000 Fr., für den II. Preis 35 000 Fr. und für den III. Preis 25 000 Fr., zusammen also 110 000 Fr. zur Verfügung gestellt. Entwürfe, die nicht mit einem Preise ausgezeichnet werden, können eine Ehrenmeldung erhalten. Die Prüfung der Entwürfe und die Preisverteilung soll nach den §§ 6 bis 8 der im Jahr 1904 vom „Verband deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“ festgestellten Grundsätze für das Verfahren bei Wettbewerben erfolgen.

Die Entwürfe sind spätestens am **10. Dezember 1914** bei dem „Verein für die Schiffahrt auf dem Oberrhein“ in Basel einzureichen.

Den Bewerbern werden gegen Erlag von 200 Fr. (160 M.), die gegen Einreichung eines Wettbewerbsentwurfes zurückerstattet werden, von dem *Internationalen Rheinschiffahrtsverband* in Konstanz die zur Projektbearbeitung erforderlichen Unterlagen ausgefolgt. Diese bestehen in 14 allgemeinen Plänen mit Lageplänen, Längsprofilen, Querschnitten u. s. w., vier Sonderplänen u. a. m. Ausserdem werden die Bewerber auf die betreffenden Blätter der topographischen Karte von Baden 1:25 000, die geologische Karte der Schweiz 1:100 000 und eine Reihe von Veröffentlichungen des Grossh. Badischen Zentralbureaus für Meteorologie und Hydrographie und der Schweizerischen Landeshydrographie verwiesen, von welchen beiden Amtsstellen nähere Auskünfte zu erhalten sind. Ferner enthält das Programm eine Reihe besonders wichtiger, für die Entwürfe einzuhaltender *Allgemeiner Gesichtspunkte* und *technischer Grundsätze*.

Ein Auszug aus dem Konzessionsentwurf für die Errichtung einer Wasserkraftanlage am Rhein bei Eglisau¹⁾ ist dem Programm beigebracht.

Die *Darstellung des Entwurfes* soll bestehen aus Plänen, Kostenanschlag und Erläuterungsbericht, sämtlich in deutscher Sprache. Die Gesamtanlage ist in die zur Verfügung gestellten Lagepläne 1:10 000, sowie für den Teil von Basel bis zum Rheinfluss bei Schaffhausen in das Längsprofil 1:25 000 und in die Querprofile einzutragen. Oberhalb des Rheinflusses hat die Einzeichnung nur in den Plänen der Strecken Geishütte bis Stiegen-Eschenz und Gottlieben bis Konstanz zu erfolgen. Die Entwürfe für die Strecken bei Rheinfelden, Waldshut, Rheinau, Schaffhausen sind ausserdem in die zur Verfügung gestellten Sonderpläne einzuzichnen. Die einzelnen Bauwerke sind soweit darzustellen, als zur Nachprüfung des Kostenanschlages erforderlich ist; der Masstab darf nicht kleiner als 1:200 genommen werden. Für den eisernen Ueberbau der Brücken sind nur Skizzen und Gewichtsermittlungen nach den üblichen Formeln zu liefern. Sämtliche Entwürfe werden nach erfolgter Entscheidung des Preisgerichts in Basel zwei Wochen lang ausgestellt werden.

Die mit Preisen ausgezeichneten Entwürfe werden Eigentum der ausschreibenden Schiffahrtsverbände. Von diesen können auch mit Preisen nicht ausgezeichnete Entwürfe nach Vereinbarung angekauft werden.

Das Programm, in dem alle nähern Angaben enthalten sind, kann unentgeltlich beim „Sekretariat der Vereinigung zur Förderung der Schiffbarmachung des Rheins bis zum Bodensee in Konstanz“ bezogen werden.

Kreiszollgebäude mit Wohnungen in Lugano. (Band LXI Seiten 179 und 313). Das Preisgericht hat am 9. Juni seine Arbeiten beendet und folgende Preise erteilt:

- I. Preis (3500 Fr.) dem Entwurf „L. V. G. A.“ des Architekten Prof. *Silvio Soldati* in Lugano.
- II. Preis (3000 Fr.) dem Entwurf „Pro civico Ospitale“ des Architekten *Paolito Somazzi* in Lugano.
- III. Preis (1000 Fr.) dem Entwurf „Dazio“ des Architekten *Adolfo Brunel* in Lugano.

Sämtliche Entwürfe sind vom 9. Juni an während 14 Tagen in der Villa Ciani des Parco civico in Lugano ausgestellt.

Nekrologie.

† **R. v. Totth.** Am 30. Mai verschied nach schwerem Leiden zu Resicabánya in Ungarn Robert v. Totth, Leiter der Brückenbauabteilung in der dortigen Maschinenfabrik der österreich-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft. Totth wurde am 23. Dezember 1856 in Temesvar geboren; er trat im Oktober 1874 in die Ingenieurschule der Eidg. Technischen Hochschule ein, die er mit dem Diplom

¹⁾ Dieser Konzessionsentwurf ist soeben zwischen den Regierungen beider Uferstaaten vereinbart worden; vergl. das Projekt auf S. 130 ffd. Bd. *Red.*