

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **39/40 (1902)**

Heft 9

PDF erstellt am: **19.05.2024**

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.

INHALT: Wettbewerb für ein Schulhaus in Oerlikon. — Vom internationalen Schiffahrtskongress in Düsseldorf. — Luftkondensator für eine 4500 P. S. Dampfmaschinen-Anlage. — Simplon-Tunnel. — Miscellanea: Schutz gegen Hochspannung. Das Schifferhaus zur Treib. Flüssiges Leuchtgas. Die internationale Vereinigung für gewerblichen Rechtsschutz. Wiederherstellung des Erechtheion. Der Bau einer Eisenbahn von Suakim nach

Kartum. — Preisausschreiben: Geschwindigkeitsmesser für Motorwagen. — Literatur: Eingegangene literarische Neuigkeiten. — Korrespondenz. — Berichtigung. — Vereinsnachrichten: Gesellschaft ehemaliger Studierender: Stellenvermittlung.

Feuilleton: Von der XXVII. Generalversammlung der G. e. P. Festbericht. (Schluss.)

Wettbewerb für ein Schulhaus in Oerlikon.

Dem in der letzten Nummer u. Z. in seinen wesentlichen Teilen wörtlich veröffentlichten Gutachten des Preisgerichtes lassen wir die Darstellung der Ansichten und

britannien 2, Italien 3, Japan 4, Monaco 1, die Niederlande 4, Norwegen 1, Oesterreich 20, Paragnay 1, Rumänien 3, Russland 5, Schweden 3, die Schweiz 1, Spanien 3, die Türkei 1, Ungarn 9, die Vereinigten Staaten von Amerika 3. Dazu kamen die zahlreichen Vertreter von Behörden, Körper-



I. Preis. Motto: «Süd-Ost-Licht». Verfasser: Ernst Fröhlicher, Architekt in Solothurn.
Perspektive.

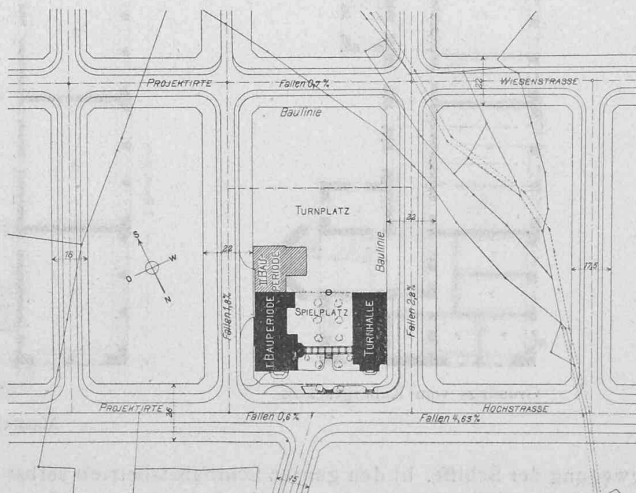
Grundrisse der preisgekrönten Entwürfe folgen. Wir beginnen mit dem durch den I. Preis ausgezeichneten Projekt „Süd-Ost-Licht“, das Herrn Architekten Ernst Fröhlicher in Solothurn zum Verfasser hat und verweisen hinsichtlich dessen Würdigung auf die Ausführungen des Preisgerichtes. (Fortsetzung folgt.)

Vom internationalen Schiffahrtskongress in Düsseldorf.

Der internationale Schiffahrtskongress, der zu Düsseldorf vom 29. Juni bis zum 5. Juli d. J. tagte, hat nicht nur äusserlich einen überaus glänzenden Verlauf genommen — worüber wir bereits kurz berichtet haben¹⁾ — er war auch sehr fruchtbar an Arbeit in seinen einzelnen Abteilungen. Ohne den Gang der Verhandlungen in den letztern mit allen seinen oft sehr interessanten Einzelheiten hier wiedergeben zu können, stellen wir im folgenden nur die wichtigsten Schlussfolgerungen, zu denen die Beratungen des Kongresses geführt haben, an Hand eines umfangreichen im „Centralblatt der Bauverwaltung“ enthaltenen Berichtes zusammen.

Die Zahl der Teilnehmer am Kongresse übertraf weit aus die aller früheren Kongressversammlungen. Die Regierungen fast sämtlicher Kulturstaaten der Erde hatten ihre amtlichen Vertreter entsandt, darunter Deutschland allein 125, Argentinien 3, Belgien 14, Chile 1, China 2, der Congostaat 2, Dänemark 3, Frankreich 27, Gross-

schaften, Stadtverwaltungen, Handelskammern, Vereinen und Gesellschaften aus dem In- und Auslande. Die Gesamtzahl der Teilnehmer belief sich auf nahezu 2100 (1775 Herren, 297 Damen).



I. Preis. Lageplan. — Massstab 1:3000.

Für die Erledigung des Beratungsstoffes waren am Montag und Freitag Gesamtsitzungen, am Dienstag und Mittwoch Abteilungssitzungen vorgesehen. Mit dem Kongress war eine sehr bedeutende Wasserbau- und Schiffahrts-

¹⁾ Bd. XL S. 10.

ausstellung verbunden. Sie umfasste vorzugsweise neuere und mit den Beratungsgegenständen des Kongresses in Beziehung stehende Entwürfe aus dem Gebiete des Wasserbaues und der Schifffahrt, die in Modellen, Zeichnungen, Photographien und Druckwerken vorgeführt wurden.

Der erste Behandlungsgegenstand der Abteilung für

Binnenschifffahrt, die unter dem Vor- sitze von Oberbau- direktor Geh. Rat *Honsell* und Geh. Re- gierungsrat *Wittlich* tagte, betraf die Frage der *Schiffabgaben*.

Nach dem Kon- gressprogramm war die Behandlung ins- besondere der fol- genden Fragen für wünschenswert er- achtet worden:

„Kann durch Erhe- bung von Schifffahrts- abgaben auf Binnen- wasserstrassen und Binnenhäfen die De- ckung der Betriebs- und Unterhaltungs- kosten, sowie einer mässigen Verzinsung des Anlagekapitals erzielt werden? Wie

weit ist dieses Ziel verfolgt und erreicht worden? Welche Umstände haben seine Erreichung ermöglicht oder unmöglich gemacht? Inwiefern und in welchen Fällen wird die Erzielung einer Rentabilität in obigem Sinne dadurch erleichtert, dass der Eigentümer (Unternehmer) der Wasserstrassen a) die Fort-

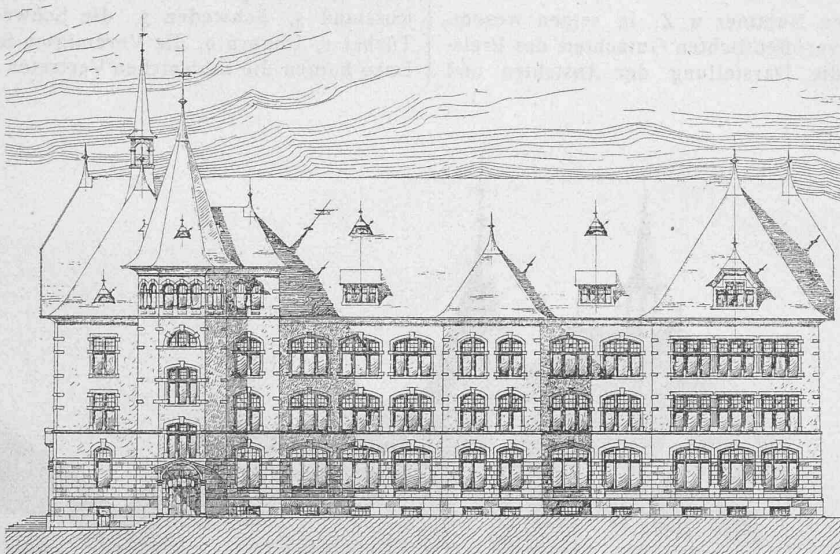
Der Generalberichterstat- ter fasste die Darlegungen der acht zu diesem Gegenstand eingereichten Berichte in übersichtlichem Vortrage zusammen und die Abteilungs- konferenz gelangte nach sehr belebter Diskussion zur Auf- stellung folgender Sätze:

a) Die Frage, ob durch Erhebung von Schifffahrtsab-

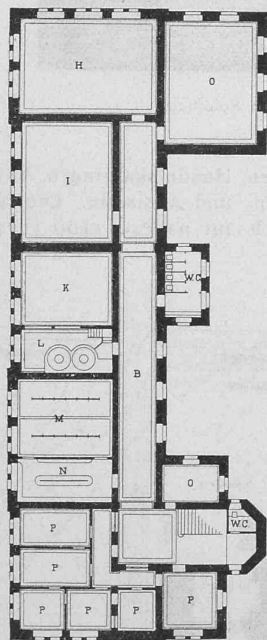
gaben auf künst- lichen Binnenwasser- strassen die Deckung der Betriebs- und Unterhaltungskosten sowie einer mässigen Verzinsung des Anlagekapitals erzielt werden kann, hängt von einer Reihe von Umständen ab, vor allem von der Länge und Leistungs- fähigkeit der Was- serstrassen, von der Grösse des Verkehrs auf der Wasser- strasse, der Höhe der Eisenbahntarife, von dem den Schifffahrts- abgaben-Tarifen zu Grund liegenden Erhe- bungs- und Be- rechnungssystem, von den wirtschaft- lichen und verkehrs- politischen Zwecken,

welche mit der Wasserstrasse verfolgt werden. Unter entsprechenden Umständen ist es möglich, dass durch Er- hebung von Schifffahrtsabgaben auf künstlichen Wasser- strassen die Deckung der Betriebs- und Unterhaltungs- kosten sowie einer mässigen Verzinsung des Anlagekapitals

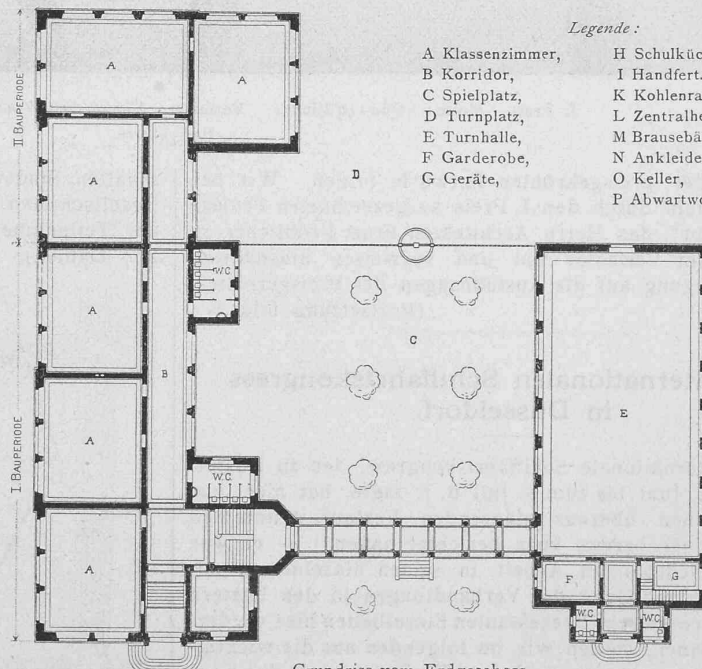
Wettbewerb für ein neues Schulhaus in Oerlikon.



I. Preis. Motto: «Süd-Ost-Licht». — Verfasser: *E. Fröhlicher*, Arch. in Solothurn.
Nordwest-Fassade gegen den Hof. — Masstab 1:500.



Grundriss vom Kellergeschoss.



Masstab 1:600.

Legende:

- | | |
|------------------|---------------------|
| A Klassenzimmer, | H Schulküche, |
| B Korridor, | I Handf.-Unterricht |
| C Spielplatz, | K Kohlenraum, |
| D Turnplatz, | L Zentralheizung, |
| E Turnhalle, | M Brausebäder, |
| F Garderobe, | N Ankleideraum, |
| G Geräte, | O Keller, |
| | P Abwartwohnung. |

bewegung der Schiffe, b) den ganzen Schifffahrtsbetrieb selbst übernimmt und diese Leistungen dem Verkehr gegen tariferte Gebühren zur Verfügung stellt? Nach welchen Gesichtspunkten sind aus dem Anlagekapital der Wasserstrassen gewisse Baukostenanteile, welche tatsächlich nicht im Schifffahrtsinteresse aufgewandt worden sind, bei Aufstellung von Rentabilitätsberechnungen und Bildung von Abgabentarifen auszuschneiden?

erzielt werde. Dieses Ziel ist vor dem Auftreten der Eisenbahnen nicht selten und auch nachher mehrfach angestrebt aber in dem letzten halben Jahrhundert nur in wenigen Fällen erreicht worden.

b) Aus dem Anlagekapital der Wasserstrassen sind diejenigen Baukostenanteile auszuschneiden, welche Zwecken dienen, die, wie die Aufgaben der Landeskultur, der Be-

und Entwässerung, der Schifffahrt ganz fremd sind und von derselben weder unmittelbare noch mittelbare Förderung erfahren.“

Der zweite Beratungsgegenstand in der Abteilung für Binnenschifffahrt war die Frage der *Ueberwindung grosser Höhen*. Ausser dem Generalbericht des Geh. Baurats Bubendey waren 13 Berichte eingegangen.

Der Generalberichterstatte führte in der Einleitung der Besprechung unter anderem aus: Der wirtschaftliche Wert umzubauender oder neu herzustellender Wasserstrassen, namentlich der Verbindungskanäle, werde einerseits durch die Grösse des Verkehrs bedingt, den sie zu bewältigen vermöchten, andererseits durch die Höhe der Baukosten zuzüglich der kapitalisierten Unterhaltungs- und Betriebskosten. In beiden Beziehungen spielten grosse Höhenunterschiede des durchschnittlichen Geländes eine wichtige Rolle. Die Ueberwindung dieser Höhenunterschiede böte besondere Schwierigkeiten, die sich mit dem Wachsen der Grösse und Tragfähigkeit der zu befördernden Schiffe noch steigerten. Die dem Kongresse erstatteten Berichte lieferten wertvolle Beiträge zur Beurteilung der in den verschiedenen Ländern diesseits und jenseits des Ozeans auf diesem Gebiete erreichten Erfolge. Es liege aber in der Natur der Ueber-

langen Vorberatungen auf nachstehende Sätze, welche alsdann auch fast einstimmig in der Abteilung angenommen wurden:

1. Die Kammerschleusen bleiben die einfachsten und dauerhaftesten Einrichtungen zur Ueberwindung des Gefälles der Kanäle. Die Sparbecken ermöglichen eine beträchtliche Verminderung des Betriebswassers, ohne dabei die Schleusungsdauer übermässig zu verlängern.

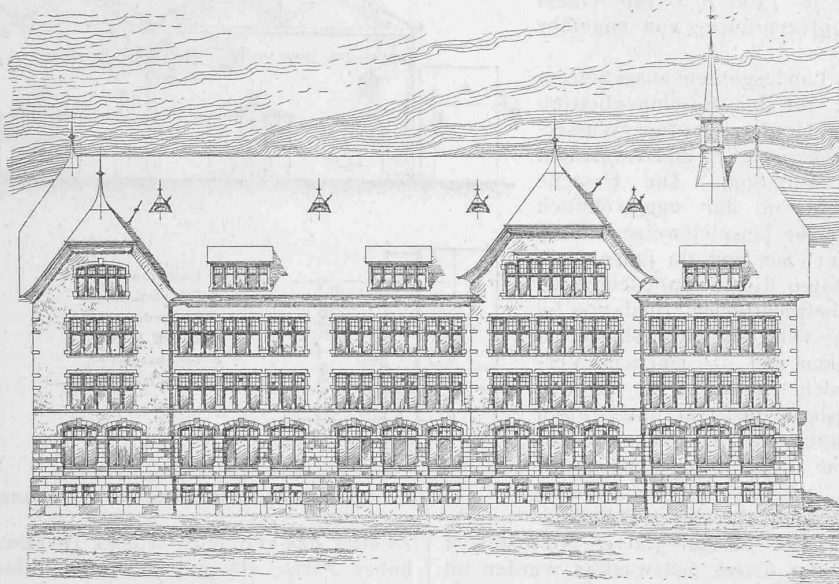
Die Bestrebungen zur weiteren Verminderung des Betriebswassers sind zu fördern.

2. Bei aussergewöhnlichen, auf kurzer Länge zu überwindenden Höhenunterschieden bilden doppelte Schleusentreppen ein geeignetes Mittel zur Bewältigung eines grossen Verkehrs, sobald reichliche Wassermengen zur Verfügung stehen. Bei Wassermangel bilden lotrechte Hebewerke eine durch die Erfahrung bewährte Einrichtung.

3. Geneigte Ebenen werden bis jetzt nur für kleine Schiffe angewandt, es sind aber äusserst sinnreiche Vorschläge für geneigte Ebenen zur Beförderung grosser Schiffe gemacht worden. Der Kongress empfiehlt, eine derartige geneigte Ebene sobald als möglich auszuführen und in Betrieb zu setzen.

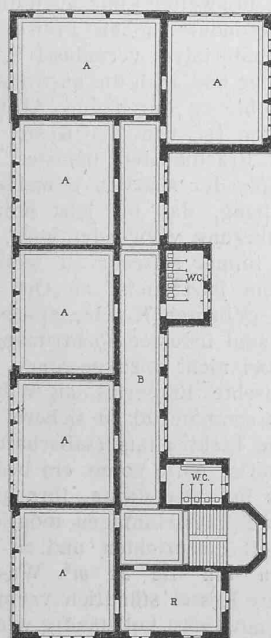
(Schluss folgt.)

Wettbewerb für ein neues Schulhaus in Oerlikon.



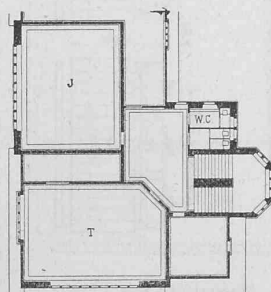
I. Preis. Motto: «Süd-Ost-Licht.» — Verfasser: E. Fröhlicher, Arch. in Solothurn.

Süd-Ost-Fassade gegen die Strasse. — Masstab 1 : 500.



Grundriss vom I. u. II. Stock.

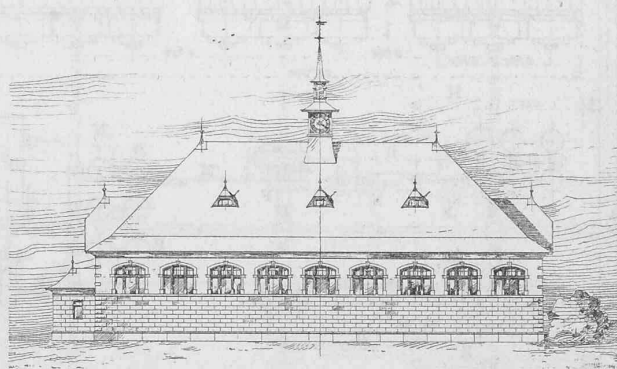
Masstab 1 : 600.



Grundriss vom Dachstock.

Legende:

- A Klassenzimmer,
- B Korridor und Kleiderablage,
- R Lehrerzimmer,
- darüber Sammlungszimmer,
- J Arbeitshalle,
- T Zeichnungssaal.



Turnhalle. Nordwest-Fassade. — 1 : 500.

Luftkondensator für eine 4500 P. S. Dampfmaschinen-Anlage.

Die Stadt Kalgoorlie ist gegenwärtig der Mittelpunkt der westaustralischen Goldminengebiete; die zunächst derselben gelegenen Hüttenwerke erzielten im Jahre 1899 einen Ertrag von ungefähr 80 Mill. Fr., der nahezu der Hälfte des gesamten Produktionswertes der Kolonie entspricht. Da der Minenbetrieb in diesem Gebiete ganz unterirdisch geschieht, sind bedeutende motorische Kräfte für die Gewinnung und Aufarbeitung der Erze erforderlich. Die Hüttenwerke sind deshalb mit mächtigen Maschinen versehen, die allmählich mit der Entwicklung des Minenbetriebes erstellt wurden, von denen aber der grösste Teil sehr unvollkommene Konstruktionen aufweist. Dieser Umstand gab zur Gründung einer

gangszeit, in der wir uns befanden, dass die Berichte sich ausserdem mit mannigfachen Entwürfen beschäftigten, die zur Ausführung vorbereitet seien, und sogar zum Teil rein theoretische Erörterungen über mögliche Bauausführungen enthielten.

In zwei Sitzungen einigte sich der Ausschuss nach