

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **71/72 (1918)**

Heft 18

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.

dürfen daraus folgern, dass die Bildhauerarbeiten zu den alten Berner-Brunnen zwischen 60 und 70 Fr. gekostet haben werden. Für die Bemalung und Vergoldung der Brunnen wurde in Freiburg ausserdem noch ausgelegt: für den St. Georgsbrunnen Fr. 1,03; St. Johannesbrunnen Fr. 9,66; Brunnen der Stärke Fr. 31,74; Brunnen der Wachsamkeit Fr. 80,62; Brunnen der Treue zuerst Fr. 13,80 und später noch 61 und für den Brunnen der St. Anna Fr. 55,20. Ferner erhielt der Sohn Franz des Hans Gieng für das Modell der Brunnenröhren, mit Löwenköpfen und Konsolen am Johannesbrunnen¹⁾ Fr. 3,10. Zu diesen Angaben muss bemerkt werden, dass die Vollständigkeit der Rechnungen durchaus nicht feststeht und auch sonst noch einige Unklarheiten vorkommen. Immerhin dürfte diese Zusammenstellung nicht ganz ohne Interesse sein, wobei zu beachten ist, dass der damalige „Geldwert“ mindestens das zwanzigfache dessen von 1910 war.

Mögen diese alten Brunnen, die nicht nur an sich einen hohen Kunstwert besitzen, sondern auch für das Stadtbild geradezu unersetzlich sind, nachdem sie nun bald 400 Jahre unserer Geschichte miterlebt haben, auch ferner allen Stürmen der Natur und der Menschen trotzen und unseren Nachkommen in der alten Schönheit in Form und Farbe erhalten bleiben.

Miscellanea.

Nordostschweizerischer Schifffahrtsverband. Am 27. April fand in Basel unter dem Vorsitz von Dr. med. *U. Vetsch*, St. Gallen, die diesjährige Generalversammlung des nordostschweizerischen Schifffahrtsverbandes statt. In den Vorstand wurden neu gewählt Nationalrat Dr. phil. *E. Hofmann* in Frauenfeld und Stadtrat *A. Uehlinger*, Ingenieur, in Schaffhausen. Der Zentralausschuss wurde ergänzt durch Dr. med. vet. *J. Gsell* in Romanshorn und Dr. med. *Rippmann* in Stein a. Rh., die technische Kommission durch Oberingenieur *G. Hunziker* in Rheinfelden.

Den geschäftlichen Verhandlungen schloss sich eine von Dr. jur. *A. Haulte* aus Goldach angeregte Diskussion an über die Kanalisierung des Rheins von Strassburg nach Basel, die bekanntlich von den deutschen Behörden in Aussicht genommen wird. Dr. Haulte trat in seiner temperamentvollen Weise für die „freie Schifffahrt auf dem Rhein“ bis Basel ein, die bekanntlich von Ingenieur Gelpke als durch diese Kanalisierung gefährdet betrachtet wird. Besonderes Interesse bot die hierdurch veranlasste und begründete Erklärung von Geheimrat Dr. *Wiener* aus Karlsruhe, dass man von deutscher Seite an der „freien Schifffahrt auf dem Rhein“ festhalte, wie sie in der Rheinschifffahrts-Akte vorgeschrieben ist. Dabei sei aber über die Art und Weise, wie diese Schifffahrt stattfinden solle, ob im offenen Strom oder durch eine Kanalisierung, nichts bestimmt. Nach der Natur des Stromes auf dieser Strecke, mit ihrem grösseren Gefälle und vermehrter Geschiebeführung gegenüber der Strecke von Strassburg abwärts, seien deutsche Techniker der Ansicht, es sei hier die Schifffahrt vorteilhafter durch Kanalisierung zu fördern, wobei auch die Wasserkräfte der sich ergebenden Gefällstufen verwertbar würden. Baden werde gewiss gerne auch die schweizerischen Kreise bei Beratung dieser wichtigen Frage hören.

Neue Bahn- und Hafenanlagen in Brasilien. Im brasilianischen Staate Sao Paulo stellt gegenwärtig die Bahnlinie von Santos nach Sao Paulo und Campinas mit ihren vielen Abzweigungen die einzige Schienenverbindung zwischen der Küste und dem Landesinnern dar. Diese zweigeleisige Bahn von 1,6 m Spur überwindet den Höhenunterschied von 800 m zwischen der Küste und dem Hochplateau von Sao Paulo mittels einer 10 km langen Kabelbahn, die in fünf Sektionen von je 2 km Länge und 80‰ Steigung eingeteilt ist und zum Fördern von Zügen von 145 t Gesamtgewicht (einschliesslich dem 31 t schweren Greiferwagen) genügt.²⁾ Eine bessere Verbindung zwischen Küste und Landesinnere ist nun in einem Projekt vorgesehen, das unter gleichzeitigem Ausbau des für tiefgehende Schiffe besser als jener von Santos geeigneten Hafens von San Sebastian (100 km n.-ö. Santos) eine Bahnverbindung San Sebastian-Campinas-Porto Alegre von rund 550 km Länge schaffen will. Der Höhenunterschied der Serra do Mar würde dabei mittels einer 30 km langen Strecke mit grosser

Steigung überwunden. Die Kosten der neuen Bahnlinie sind nach „Eng. News-Record“ auf 470 000 Fr. pro km, jene des neuen Hafens auf 19 Mill. Fr. veranschlagt.

Die deutschen Techn. Hochschulen im Winter 1917/18. An den elf Technischen Hochschulen Deutschlands waren im Winterhalbjahr 1917/18 nach vorläufiger Feststellung 11 867 Studierende eingeschrieben; davon waren 10 115 beurlaubt, sodass nur 1752 die Vorlesungen besucht haben. Auf die verschiedenen Hochschulen verteilen sich diese Zahlen wie folgt: Berlin 2731 Eingeschriebene (beurlaubt 2348); München 1781 (b. 1410); Dresden 1314 (b. 1241); Darmstadt 1100 (b. 960); Hannover 1045 (b. 924); Karlsruhe 960 (b. 842); Aachen 893 (b. 591); Stuttgart 768 (b. 660); Danzig 620 (b. 548); Braunschweig 383 (b. 305); Breslau 322 (b. 286). Mit den 2809 Hörern, von denen wiederum 130 beurlaubt waren, betrug die tatsächliche Besucherzahl 4421; davon waren 2011 Damen, bzw. 531 Ausländer.

Das neue Trockendock in Boston, das sich zur Zeit im Bau befindet, wird bei 364 m Länge und 45,5 m Breite die grössten Dampfer und Kriegsschiffe aufnehmen können. Ein Mitteltor wird gestatten, das Dock in zwei Abteilungen von 202 und 158 m Länge zu trennen. Die Docksohle kommt in eine Tiefe von 11,6 m unter dem mittleren Niederwasser zu liegen. Drei Zentrifugalpumpen von je 1100 PS Leistung werden die Leerung des Docks innert etwa zwei Stunden vollziehen. Für die Bauarbeiten ist nach „Génie Civil“ eine mechanische Betonier- und Förder-Anlage mit einer Tagesleistung von 305 m³ in Betrieb; in nächster Zeit soll eine zweite Anlage gleicher Leistung hinzukommen.

Die Renovation der Kirche zu St. Martin in Chur, zu der die Architekten Schäfer & Risch die Pläne entworfen haben, ist von der Kirchgemeinde nunmehr beschlossen worden. Es handelt sich um ziemlich gründliche Umänderungen und Erneuerungen, die sowohl in künstlerischer wie in praktischer Hinsicht dem altherwürdigen Bau zum Vorteil gereichen werden. Der bereits fertiggestellte Turmbau, Erhöhung und schlanker Spitzhelm, das Werk der gleichen Architekten, erfreut sich allgemeinen Beifalls.

Konkurrenzen.

Bebauungsplan Zürich und Vororte (Band LXXI, Seite 73, 162 und 189). Mit ihrer Zustimmung werden die nachstehenden Verfasser von angekauften oder mit einer Belohnung bedachten Entwürfen veröffentlicht:

Angekaufte Entwürfe, Ankaufspreis je 3000 Fr.:

Nr. 2: „Hügelstadt-Möglichkeiten“. Verfasser: *A. Schneebeli*, Ingenieur in Biel, und *Max Pfister*, Architekt in Zürich.

Nr. 3: „Es ist eine der vornehmsten Aufgaben der Städtebauer, den Städten in die Natur zurückzuführen“. Verfasser: *Gebr. Bräm*, Architekten in Zürich.

Nr. 13: „Nünzähnhundertfüßg“. Verfasser: Prof. *Paul Bachmann*, Architekt B. D. A., *Peter Recht*, Architekt B. D. A., *Hermann Foeth*, Gartenarchitekt, *Otto Kayser*, Ingenieur, alle in Köln.

Nr. 20: „Felix-Regula-Exuperantius“. Verfasser: *Peter Andreas Hansen* und *H. E. Berlepsch-Valendas*, Architekten in München.

Nr. 27: „Grundlinien“. Verfasser: *Moser, Schürch & von Gunten*, Architekten in Biel, *Zehntner & Brenneisen*, Ingenieure in Zürich, *Carl Jegher*, Ingenieur in Kilchberg bei Zürich.

Entwürfe mit Belohnungen von je 2000 Fr.:

Nr. 5: „Neue Wege“. Verfasser: *Edwin Wipf*, Architekt in Zürich, Mitarbeiter: *Martin Meiler*, Architekt, von Chur.

Nr. 23: „Turicum“. Verfasser: *Otto Streicher*, Architekt in Zürich.

Nr. 28: „Verkehr, Kunst und Industrie“. Verfasser: Strassenbahn-Direktor *P. Stahl* und *Hermann vom Endt*, Architekt B. D. A., beide in Düsseldorf.

Verschiedener Umstände wegen kann die Ausstellung der Wettbewerbsentwürfe in den beiden Turnhallen des Hirschengraben-Schulhauses nicht wie in Aussicht genommen am 5. Mai, sondern erst im Laufe der folgenden Woche eröffnet werden.

Wettbewerb für einen Bebauungsplan Münster (im Jura). Das Preisgericht, bestehend aus den Architekten Bernoulli (Basel) und Laverrière (Lausanne), Stadtbaumeister Huser (Biel), Stadtgenieur Steiner (Bern) und Stadtpräsident Degoumois in Münster, hat den Architekten *Moser, Schürch & von Gunten* in Biel den I. Preis (1600 Fr.), Arch. *W. Bösiger* in Bern mit Mitarbeiter Arch. *Wipf* den

¹⁾ Vergl. Abbildung auf Seite 187 in letzter Nummer.

²⁾ Eine kurze Beschreibung dieser im Jahre 1901 (als Ersatz für die 1867 erbaute Kabelbahn mit 100‰ Steigung) erstellten Kabelbahn ist in „Eng. News“ vom 23. November 1916 erschienen.