Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 23/24 (1894)
Heft: 1

Sonstiges

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

durch die Gepäckaufgabe zu sehr gehindert und die Anlage der Abtritte hat denselben Fehler wie bei Projekt No. 16. Die Grundrissdisposition ist sonst im Allgemeinen praktisch, während die Architektur zu geringwertig erscheint.

Nr. 36. „Gott mit uns." Der direkte Zugang zum Stirnperron fehlt und die Abtritte sind bloss über den Stirnperron zu erreichen. Die Architektur ist etwas zu einförmig.

Nr. 37. „575,000 Fr." Die Billetloge in der Mitte des Vestibules verengt das letztere, den Zugang zu der Gepäckbank und zum Teil auch zu den Wartsälen. Die Durchgänge zum Stirnperron sind zu eng. Das Restantgepäcklokal lässt für die Gepäcksmanipulation zu wenig Platz übrig. Der lange Gang als gemeinschaftlicher Zugang zu den Aborten beider Geschlechter ist unzulässig. Die Architektur hingegen ist gefällig.

Nr. 40. „Dampf." Die Billetloge ist zu klein und, wie unter Nr. 23 gesagt, in der Mitte des kleinen Vesibules unzulässig, weil dadurch der Verkehr in letzterm, die Gepäckaufgabe und der direkte Durchgang versperrt wird. Die Architektur ist eine gute und die Darstellung schön.

Nr. 41. (Lokomotive.) Hier ist das unter Nr. 40 Gesagte zu wiederholen, überdies sind auch die Aborte ungenügend dimensioniert. Die Architektur ist befriedigend.

Nr. 43. „Louis Favre." Projekt A. Der direkte Zugang zum Stirnperron fehlt. Die Billetausgabe, vor der Gepäckaufgabe liegend, versperrt den freien Zugang zu derselben. Die Fassaden sind nicht unbefriedigend.

Die *sieben* in der engern Wahl gebliebenen Entwürfe geben zu nachfolgenden Bemerkungen Anlass:

Nr. 3. „Fertig!" Der Teil des Vestibules, in welchem sich die Gepäckaufgabe abwickelt, ist zu eng und es ist nicht genügend Raum für einen ungehinderten Durchgang übrig. Die Abfuhr des Restantgepäckes ist bloss über die Gepäckbank möglich, das Restantgepäcklokal ist zu eng. Die Fassade ist für einen Bahnhof Luzern unannehmbar.

Nr. 5. „Semper." Dieses Projekt hat im Grundriss verschiedene Anordnungen, welche für den Betrieb nicht zweckmässig sind. Die Restaurationen sind bloss durch die Wartsäle zugänglich. Die Billetausgabe ist zu klein und, weil in der Mitte des Vestibules liegend, dem Zugang zu der Gepäckaufgabe und dem direkten Durchgang hinderlich, doch macht sich dieser Uebelstand bei diesem Projekte etwas weniger fühlbar, weil das Vestibule verhältnismässig gross ist. Das Restant- und das Handgepäcklokal sind zweckmässig placiert. Hauptsächlich spricht aber für das Projekt die architektonische Behandlung des Aeussern und der Innenräume, welche für einen Bahnhof charakteristisch und von künstlerischer Bedeutung ist.

Nr. 12. „Watt." Projekt Nr. 1. Der Verfasser hat einen Teil des Vestibules vor die Wartsäle und Restaurationen parallel zum Stirnperron gelegt, welche Idee in keinem andern Projekte vertreten ist; dieselbe beansprucht aber eine grosse Ausdehnung der bebauten Grundfläche und gab Veranlassung zu der programmwidrigen Verschiebung der Südfront um 3 *m*; auch ist die Grundrissdisposition im Innern und Aeussern architektonisch nicht gehörig durchgearbeitet. Die Vorzüge des Projektes bestehen in bequemer Situierung der Billetkasse, sowohl für den Zugang von der Stadt, als auch von den Schiffländen, praktischer Anlage der Gepäckaufgabe, des Restant- und Handgepäcklokales, sehr geeignete, getrennte Durchgänge für die Ankommenden und Abreisenden und in den aus der unsymmetrischen Anlage sich ergebenden Vorteilen für den Wirtschaftsbetrieb und die Aufstellung der Fuhrwerke. Eine Variante zum Projekt ist in der Architektur nicht besser und im Grundriss wegen Verbauung des freien Durchganges durch eine Abortanlage weniger empfehlenswert.

Nr. 19. „Vorwärts!" Projekt A. Der Grundriss ist im Allgemeinen für ein symmetrisches Projekt gut, nur sind Hand- und Restantgepäcklokal im Flächeninhalt zu klein, die Gepäckabgabe aus ersterm zu beengt, aus letzterem bloss über die Gepäckbank möglich. Die innnere Architektur ist eine gute, die äussere jedoch wegen der zu schweren Formen weniger befriedigend.

Nr. 26. „S. C. B. 1893." Der Entwurf weist im Grundriss ebenfalls Mängel auf, hat aber solche Vorzüge in der Gesamtdisposition, dass die Nachteile dadurch überwogen werden. Die Billetloge ist viel zu klein, die Abortanlage ist ungenügend und der Korridor vor den Warteräumen zu schmal. Dagegen hat das Projekt ein sehr geräumiges Vestibule mit gut disponierter Gepäckaufgabe, Restant- und Handgepäcklokal und einem breiten Durchgang zum Perron und bietet für den Wirtschaftsbetrieb die Vorteile der unsymmetrischen Anlage. Die Architektur ist dem Charakter des Gebäudes entsprechend monumental, aber doch gefällig, und würde sich der Umgebung wohl anpassen. Die erheblichen Mehrkosten des Projektes können durch Reduktion der bedeutenden Höhendimensionen wesentlich gemindert werden.

Nr. 34. „Seestern". Die Grundrissdisposition ist im Allgemeinen gut und kann den prämiierten Entwürfen gleichgestellt werden. In der äussern und innern Architektur jedoch steht dieses Projekt den letztern nach.

Nr. 39. (Roter Stern im Kreis). Mit Ausnahme der etwas zu beengten Räume hinter den Gepäckbänken ist die Grundrissdisposition in allen Teilen gut. Das grosse Vestibule zeichnet sich durch eine einfache und architektonisch wirksame Konstruktion aus und enthält einen genügend breiten direkten Durchgang zum Stirnperron, der Zugang zu den Wartesälen und Restaurationen ist durch breite Korridore vermittelt; die Aborte sind für beide Klassen bequem gelegen; die Gepäckräume und die Billetausgabe sind zweckmässig disponiert. Die hervorragend charakteristische und gefällige innere und äussere Architektur, sowie der konstruktive Teil des Baues sind durch verhältnismässig einfache Mittel bewirkt. Es ist das einzige Projekt, welches ohne wesentliche Umgestaltung für die Ausführung geeignet wäre und sich für die im Programm vorgesehene Summe ausführen liesse. Dem Projekt haften dagegen die Nachteile der symmetrischen Anlage für den Wirtschaftsbetrieb, Gepäckzufuhr und Wagenaufstellung an.

Es soll hier konstatiert werden, dass die ungewöhnlich grosse Zahl bedeutender und hervorragender gleichwertiger Entwürfe die schliessliche Auswahl ausserordentlich schwierig machte. Es musste daher für das Preisgericht bei der letzten Wahl die Würdigung des Hauptgedankens, welcher für die allgemeine Disposition im Entwurfe niedergelegt war, massgebend sein. Dadurch führte die engste Auswahl auf die Entwürfe „Nr. 39, 5 und 26".

Da es sich herausstellte, dass bei den eingegangenen Arbeiten nur durch unsymmetrische Grundrisslage die betriebstechnischen Anforderungen ganz erfüllt wurden, für solche aber praktisch und künstlerisch gleichmässig befriedigende Lösungen nicht vorlagen, welche zur Ausführung hätten empfohlen werden können, glaubte das Preisgericht von der Erteilung eines I. Preises absehen zu müssen.

Einstimmig wurde beschlossen, einen II. Preis mit 3000 Fr. und zwei gleichwertige III. Preise mit je 1500 Fr. zuzuerkennen und zwar den II. Preis dem in praktischer und künstlerischer Hinsicht gleich hervorragenden Entwurf Nr. 39, „Roter Stern im Kreis", die III. Preise den zwei Entwürfen Nr. 5, „Semper", und Nr. 26, „SCB 1893", die im Allgemeinen sich durch treffliche räumliche Disposition und bedeutende Architektur auszuzeichnen und deren Vorzüge die Mängel, welche sie im Detail zeigen, ausgleichen.

Endlich kam die Jury überein, das Projekt Nr. 12 „Watt", das in der Grundrissdisposition treffliche, praktisch verwertbare und originelle Ideen enthielt, in der architektonischen Behandlung aber nicht befriedigen konnte, zum Ankauf zu empfehlen.

Die Oeffnung der Couverts ergab folgende Namen als Verfasser der drei prämiierten Entwürfe:

II. Preis Fr. 3000: Herr W. Mœssinger, Architekt in Frankfurt a/M.
III. Preis Fr. 1500: Herr Hubert Stier, Professor an der technischen Hochschule in Hannover.
III. Preis Fr. 1500: Herr Jean Béguin, Architekt in Neuchâtel.

Verfasser des Projektes „Watt" ist: Herr Architekt F. Walser in Basel.

Nach Aufnahme des Protokolls und gemeinsamer Vereinbarung dieses Motivenberichtes schloss die Jury nach viertägiger Sitzung am 8. Dezember ihre Thätigkeit.

Mit vollkommener Hochachtung

Basel, Bern, Zürich, } im Dezember 1893.

Auer.
Schmid-Kerez.
Ed. Vischer.
Flury.
Mast.

Litteratur.

Architektonische Mitteilungen aus Basel. Von *J. J. Stehlin-Burckhardt*, Architekt in *Basel.* Verlag von *Konrad Wittwer* in Stuttgart 1893. —

Unter diesem Titel ist vor wenigen Wochen ein Werk zur Veröffentlichung gelangt, das weit mehr hält, als die anspruchslose Ueberschrift verspricht und sich schon durch seine äussere Erscheinung als Prachtwerk qualifiziert. In elegantem Einband, Format 34 auf 42 *cm* auf feinstem Papier und in typographisch vollendeter Ausstattung legt Herr Architekt Stehlin seinen Kollegen eine Sammlung seiner Bauwerke vor, die, obgleich sie nicht vollständig ist, sich über 16 öffentliche Bauten, 8 Wohnhäuser

und 16 Villen erstreckt und schon durch diese Reichhaltigkeit Zeugnis von einer umfassenden Thätigkeit ablegt, wie sie in unserem Lande kaum irgend einem seiner Berufsgenossen geboten wurde. In der That war der Verfasser während einer langen Reihe von Jahren in der beneidenswerten Lage der erste und am meisten beschäftigte Arckitekt seiner Vaterstadt zu sein. War irgend ein öffentlicher Bau auszuführen, so gelangten die Behörden an Herrn Stehlin, der durch seine Kenntnisse, seinen guten Geschmack und vornehmlich auch durch sein Anpassungsvermögen an das, was verlangt wurde und unter den gegebenen Verhältnissen erreichbar war, die vorgelegten Aufgaben in befriedigender Weise zu lösen verstand. Gerade auch diesem Anpassungsvermögen verdankt Herr Stehlin seine grosse Beliebtheit bei der mit Glücksgütern reichlich gesegneten Bürgerschaft, die in den sechziger und siebenziger Jahren, als sich die Stadt nach aussenhin gewaltig ausdehnte ihre Villen und Wohnhäuser in den neuen, schön angelegten Quartieren erbauen liess. Der Geschmacksrichtung, den Gewohnheiten und dem Charakter des höheren Bürgerstandes in Basel sind diese Privatbauten in so vollkommener Weise angepasst, dass sie in ähnlicher Grundrisseinteilung, in gleichen Raumverhältnissen kaum irgendwo anders stehen könnten, als in Basel, wo das gesellschaftliche Leben im engeren Familienkreise noch eifrig gepflegt wird. Nach aussenhin einfach, ohne Prunk, bieten sie in ihrem Innern überraschende Raumverhältnisse und von feinem Geschmack zeugende Ausstattung.

Das Werk des Herrn Stehlin zerfällt in zwei Hauptabteilungen: Oeffentliche und private Bauten. Unter den ersteren nimmt eine hervorragende Stelle ein die Ueberbauung des Steinenkloster-Areals, die ganz in den Händen des Verfassers lag und in einheitlicher Weise ausgeführt wurde. Hier entstand durch den Umbau des alten Theaters das Steinenschulhaus, daneben das neue Theater und weiter oben die Kunsthalle; gegenüber befindet sich der Musiksaal. Eines der ersten Bauwerke Stehlins ist das 1852—53 im gothischen Stil ausgeführte alte Postgebäude, darauf folgte zu Ende der fünfziger Jahre das Gerichtsgebäude an der Bäumleingasse. Hier finden wir den Meister des Barock noch in den Formen der florentinischen Renaissance.

Weitere Bauwerke sind: Die Klingenthal-Kaserne, das Missionshaus (1860), das Bürgerspital (1866—68), das Bernoullianum (1872—74), der Stadteingang am Aeschenplatz, als Ersatz für das 1861 abgetragene Aeschenthor, rechts mit dem Gebäude der Basler Bau-Gesellschaft, links mit dem 1883—84 erbauten Verwaltungsgebäude des Basler Bankvereins, ferner der 1865—67 errichtete Bau der Basler Versicherungsgesellschaften an der St. Elisabethen-Strasse und endlich noch ein Bau ausserhalb Basel, nämlich das vom Verfasser entworfene und unter seiner Oberleitung durch Stadtbaumeister Moosmann in den Jahren 1880—82 ausgeführte Bankgebäude in Mülhausen. Den bezüglichen Darstellungen ausgeführter Bauten sind noch beigefügt: ein Projekt des Verfassers für die neue Post in den Stilformen der gotischen Decadenz, mit sehr schönen Aufnahmen des beim Postbau niedergelegten, alten Kaufhauses, Aufnahmen des Markgräflichen Palastes an der Hebelstrasse, wohin 1842 das Bürgerspital verlegt wurde, und solche des an anderer Stelle erwähnten von Berri erbauten alten Theaters.

Noch reichhaltiger ist die Sammlung der zahlreichen Wohnhäuser und Villen, die der Verfasser ausgeführt hat, obschon dieselbe, wie bereits bemerkt, nicht ganz vollständig ist. Viel zu weit würde es führen alle namhaft zu machen. Wir beschränken uns deshalb auf die Erwähnung derjenigen, die der Verfasser mit besonderer Einlässlichkeit behandelt hat. Da ist u. a. die Villa St. Jakob, jetzt im Besitze der Familie Bachofen-Vischer, die Villa Merian-Bischoff, die hübsche Villa Altstad des Herrn Oberst Merian-Iselin am Vierwaldstättersee, die Villa De-Bary-Burckhardt, ferner die bereits von Lambert und Stahl veröffentlichte Villa Klein-Riehen des Herrn Geigy-Merian und endlich die eigene Villa des Verfassers und sein Landhaus in der Nähe von Thun, auf die wir später näher einzutreten hoffen. —

Besonderes Interesse für Kunstfreunde wird der zum Wohnhaus des Hrn. Sarasin-Sauvain in der St. Alban-Vorstadt gehörende Pavillon bieten, weil derselbe schöne Fresken von *Boecklin* enthält.

Neben zahlreichen in den Text gedruckten Zeichnungen sind den öffentlichen Bauwerken 48, den Privatbauten 34 Tafeln gewidmet. Bei beiden ist annähernd die chronologische Reihenfolge ihrer Entstehung eingehalten. Sämtliche Blätter sind nach den Originalplänen des Verfassers durch die Architekten *Lambert* & *Stahl* in Stuttgart in der dieser Firma eigenen, flotten Manier in Federzeichnung ausgeführt. Die photographische Reproduktion lag in den bewährten Händen der Firma Martin Rommel & Cie. in Stuttgart und der Druck in denjenigen der Hofmann'schen Buchdruckerei daselbst.

Um unseren Lesern einen, allerdings nicht vollständigen Begriff der schönen Darstellung zu geben, sind wir unter gütiger Zustimmung des Verfassers vom Verleger ermächtigt worden, einige Reproduktionen aus dem Werk in unsere Zeitschrift aufzunehmen. Es sind indess nur die beiden Details auf Seite 2 und 3 in Originalgrösse, während die übrigen Abbildungen mehr oder weniger stark reduciert werden mussten, um sich dem Format unserer Zeitschrift anzubequemen. Weitere Abbildungen werden noch folgen.

Der beigegebene Text ist anziehend geschrieben und er liest sich wie ein Roman. Bei den öffentlichen Bauten führt uns der Verfasser in frühere Zeiten zurück und entrollt uns ein Stück Baugeschichte seiner Vaterstadt. Mit den Behörden geht er nicht gerade am glimpflichsten um, und sein kaustischer Witz mag manchen, den es angeht, etwas gebrannt haben. Wir können ihm jedoch, gerade auf diesem Gebiet, nicht durchweg folgen. Wer so viel und so bedeutendes geleistet hat, ist durchaus befugt, an den Werken seiner Zeitgenossen Kritik zu üben, aber diese Kritik — wenn sie nützen und förderlich sein soll — muss vor allem gerecht und darf nicht verletzend sein.

Auch den in der Einleitung ausgesprochenen Ansichten über die vom Verfasser bevorzugte Stilrichtung werden kaum alle Leser beipflichten können. Auf keinem Gebiete bewährt sich das Sprichwort so sehr, dass über Geschmackssachen nicht zu streiten sei. Dem einen gefällt die italienische, dem andern die deutsche Renaissance, der eine schwärmt für Gotik, der andere für englischen Villenbau. Und wie gut ist es, dass diese Verschiedenheit der Geschmacksrichtung besteht, wie langweilig und eintönig wäre beispielsweise eine Stadt mit lauter Barockbauten. Der Verfasser wolle uns nach dem Anerkennenden, das wir über sein treffliches Werk gesagt haben, diese Bemerkungen nicht missdeuten.

Schweizerischer Bau- und Ingenieur-Kalender, herausgegeben von Architekt *Martin Koch*. Verlag von *Caesar Schmidt* in Zürich.

Rechtzeitig mit Jahresanfang ist auch diesmal wieder der diesjährige fünfzehnte Jahrgang des Baukalenders erschienen, der bei der schweizerischen Technikerschaft so bekannt und beliebt ist, dass von einer weiteren Empfehlung des bewährten Handbuches füglich abgesehen werden darf.

Miscellanea.

Eidg. Polytechnikum. An Stelle des in den Ruhestand getretenen Herrn Professor *Landolt* hat der schweizerische Bundesrat in seiner Sitzung vom 29. Dezember zum Professor der Forstwissenschaften am eidg. Polytechnikum gewählt: Herrn *Theodor Felber* von Sursee (Luzern), zur Zeit Forstmeister der Stadt Winterthur.

Nekrologie.

† Georg August von Gonzenbach. In seiner Vaterstadt St. Gallen starb am 29. Dezember Ingenieur G. A. von Gonzenbach im Alter von etwas über 62 Jahren. Von Aarau aus, wo er seit 1876 sich als Ingenieur niedergelassen hatte, dem Rufe seiner Verwandten in St. Gallen folgend, um die Weihnachtsfeiertage mit ihnen zuzubringen, erlag er daselbst unerwartet rasch den Folgen einer schweren Erkältung. Ingenieur Gonzenbach wurde zur Einrichtung und Bauleitung der Trinkwasserversorgung nach Aarau berufen. Nach Vollendung derselben etablierte er sich dort als Civilingenieur, wurde später in den Stadtrat und bald auch in den Kantonsrat gewählt, in welchen beiden Stellungen er sowohl der Gemeinde als auch dem Kanton durch seinen fachkundigen Rat und sein gemeinnütziges Wirken wesentliche Dienste geleistet hat. Ingenieur Gonzenbach war während vielen Jahren Präsident und Vorstandsmitglied der Sektion Aargau des schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins; an den Vorarbeiten für die Aufstellung eines Honorartarifs für Ingenieure hat er lebhaften Anteil genommen; seine reiche Erfahrung auf diesem Gebiet kam der damaligen Kommission sehr zu statten. Die schweizerische Technikerschaft verliert in dem Verstorbenen einen ebenso gebildeten, tüchtigen als liebenswürdigen Kollegen.

Preisausschreiben.

Ansammlung von elektrischer Arbeitskraft durch Windmühlen. Die niederländische Gesellschaft zur Förderung der Industrie (Generalsekretär F. W. von Eeden in Harlem, Holland) erlässt folgendes Preisausschreiben:

1. Wie viel Arbeitskraft kann eine gewöhnliche Windmühle in Verbindung mit einem elektrischen Accumulator durchschnittlich in 24 Stunden liefern; welche motorische Anstalt ist dazu erforderlich und wie viel kostet in diesem Falle eine Pferdekraft-Stunde?

2. Können die neuen Windmotoren in oekonomischer Hinsicht in ausgedehntem Masstabe zum Sammeln und zum Benutzen der Bewegungsenergie des Windes angewendet werden? Welche mechanischen Mittel sind dazu am meisten zu empfehlen?

Als Beispiel muss der Entwurf einer Fabrik, welche auf diesem Wege, mit Beleuchtung und Energie auszustatten ist, eingereicht werden.

Die zur Abhandlung gehörigen Abbildungen müssen in $^1/_4$ (!) der