Objekttyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **53/54 (1909)**

Heft 2

PDF erstellt am: **04.06.2024**

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 Monthey-Champéry-Bahn.

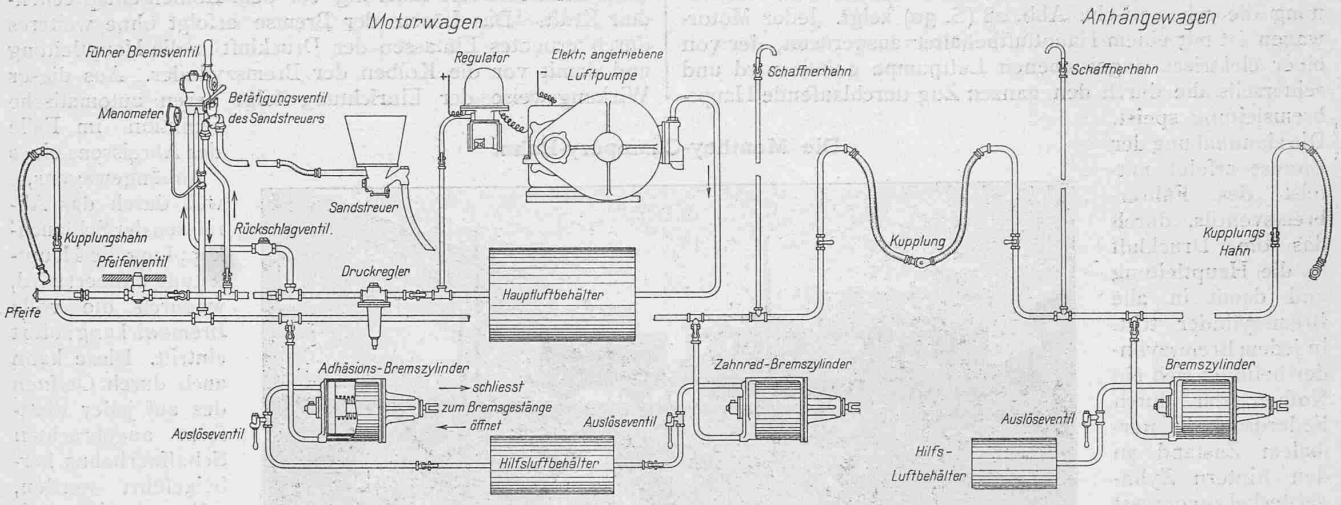

Abb. 28. Anordnung der automatischen, kontinuierlichen Differential-Druckluft-Westinghouse-Kleinbahnbremse.

gende Signalpfeife sowie die Sandstreuer zu erwähnen. Der Ventilhebel zu letztern ist derart mit dem Führerbremsventil verbunden, dass bei Vollbremsung auch der Hebel des Sandstreuerventils mitgenommen und diese in Tätigkeit gesetzt werden.

Die gesamten mechanischen und elektrischen Einrichtungen der Bahnanlage haben sich sowohl anlässlich der eingehendsten Abnahmeversuche durch die Kontrollorgane des schweiz. Eisenbahndepartements wie auch im seitherigen Betriebe vorzüglich bewährt.[1])

Vom Lötschbergtunnel.

Nach unserer letzten Notiz vom 12. Dezember v. J. wird erst jetzt wieder weiteres über die schwebende Frage der Fortführung der Arbeiten auf der Nordseite bekannt. Im «Bund» liest man:

«In den letzten Tagen des alten Jahres wurden Konferenzen abgehalten zwischen der Berner Alpenbahngesellschaft und der Bauunternehmung, um über die Fortsetzung des Tunnelbaus zu beraten. Dabei gewann die Ansicht die Oberhand, dass das alte *Tracé zu verlassen* sei, da man sich mit einer *Umgehung der kritischen Stelle* unter dem Gasterntal leichter aus der schwierigen Lage ziehen könne. Für die Abänderung des Tracé spricht auch der Umstand, dass die Bohrungen der Gesellschaft von Nordhausen, die das Terrain unter dem Gasterntal sondieren sollten, sehr langsam vor sich gehen. Man musste weitere Röhren beschaffen und dazu eine lange Wasserleitung erstellen. Es wird sich nun fragen, ob die Bohrungen in absehbarer Zeit wirklich zu einem abschliessenden Ergebnis gelangen können, sonst wird man auf alle Fälle den Umweg wählen, für den die Unternehmung verschiedene Projekte ausarbeiten liess. Nach denselben würde die Umgehungslinie eine Verlängerung des Tunnels von etwa 1 Kilometer ausmachen.»

Wir verweisen hinsichtlich des bisherigen Verlaufes der Angelegenheit auf unsere seit der Katastrophe vom 24. Juli v. J. gebrachten verschiedenen Mitteilungen.[2])

Miscellanea.

Das Wittelsbacher Gymnasium in München, ein durch das kgl. Landbauamt in München in der Zeit vom Herbst 1906 bis Herbst 1907 am Mars-Platz errichteter dreistöckiger Putzbau in schlichten Formen, zeichnet sich durch malerische Gruppierung der Gebäudemassen aus, die sich an drei Strassen um einen nach Osten offenen rechteckigen Hof legen. Die Schulzimmer erhalten in der Hauptsache einseitige Südostbeleuchtung. Mit Rektor- und Abwartwohnung und einer auch für festliche Anlässe zu benützenden Turnhalle von 420 m^2 Grundfläche erreicht das Gebäude einen umbauten Raum von rund 34 400 m^3, gemessen vom Kellerboden bis Oberkante Hauptgesims. Die Gesamtkosten erreichten einschliesslich rund 91 000 Fr. für Nebenanlagen und 60 000 Fr. für innere Einrichtung rund 810 000 Fr. oder 23,50 Fr. für den m^3 umbauten Raumes. Hiezu ist zu bemerken, dass als Bodenbelag Eichenriemen zur Verwendung kamen, ferner, dass das Gebäude mit Niederdruckdampfheizung, elektrischer Beleuchtung und Zentralubrenanlage für alle Unterrichtsräume, sowie mit ausgedehnter Wasserversorgung und marmornen Trinkbrunnen ausgestattet ist.

Das Bonner Stadtbild in Gefahr. Der Rheinische Verein für Denkmalpflege und Heimatschutz hat in derselben Sitzung, in der er Schritte zu tun beschloss, um den Verkauf historischer rheinischer Schlösser zu verhindern, auch Stellung genommen zu der geplanten Hochlegung der Staatsbahn in Bonn. Durch sie würde die Stadt im Zentrum in zwei Teile geschnitten; das Stadtbild würde in seinen schönsten Partieen vernichtet, und vor allem der berühmte Durchblick vom alten Schloss (der Universität) bezw. vom Kaiserplatz durch die Poppelsdorfer Allee zum Poppelsdorfer Schloss und dem Kreuzbergkloster, dieser Blick, der nicht nur von einziger Schönheit ist, sondern auch die Erinnerung an die altberühmte kurfürstliche Anlage vor allem lebendig hält, seiner Wirkung beraubt werden.

Internationale Ausstellung für Reise- und Fremdenverkehr in Berlin 1911. Die Zentralstelle für die Interessen des Fremdenverkehrs in Berlin beabsichtigt in den Ausstellungshallen beim zoologischen Garten daselbst vom 18. März bis zum 15. Mai 1911 eine internationale Ausstellung zu veranstalten, in der die Vorzüge und Sehenswürdigkeiten aller für den modernen Fremdenverkehr in Frage kommenden Reiseziele, Verkehrseinrichtungen zu Wasser und zu Lande usw. zur Darstellung gelangen sollen. Sofern die einzelnen Staaten Kollektivausstellungen bilden, soll die Ausstellung nach Staaten geordnet werden. Eine Prämiierung der ausgestellten Gegenstände ist nicht in Aussicht genommen.

Die Erweiterung des Türkenschanzparkes in Wien um rund 11,5 *ha* durch Angliederung der ehemaligen Sandstätten ist vom Wiener Gemeinderat beschlossen und der hiefür vorgesehene Betrag von rund 800 000 Fr. bewilligt worden. Die alten Sandgruben sollen zumteil zugefüllt und das ganze Gelände durch Anlage von Fahr- und Fusswegen, von grossen Rasenplätzen und Baumbeständen und einer geräumigen Quellengrotte zu einem unveräusserlichen öffentlichen Park umgestaltet werden.

Grosse Waggon- und Lokomotivbestellungen in Preussen. Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat den Wagenbauanstalten Aufträge auf Lieferung von 1135 Personen-, 309 Gepäck- und 8655 Güterwagen, ferner den Lokomotivfabriken Auftrag auf die Lieferung von 570 Lokomotiven überwiesen. Die Waggonlieferung hat einen Gesamtwert von 44 Millionen M., die Lokomotivlieferung einen solchen von $38^1/_2$ Millionen M.

Die Akkumulatoren-Doppelwagen der preuss. Staatsbahnen, von denen wir auf S. 201 des vorigen Bandes einige Einzelheiten wiedergegeben haben, sollen sich im Dienst vorzüglich bewähren. Ihre zulässige Höchstgeschwindigkeit ist von 50 auf 60 *km/Std.* erhöht worden, doch soll im Allgemeinen die Geschwindigkeit von 50 *km/Std.* beibehalten werden. Bereits werden die Wagen mit Vorteil zum Ersatz von sog. Tramzügen benutzt.

Konkurrenzen.

Neue Rheinbrücke in Rheinfelden. Der Gemeinderat von Rheinfelden eröffnet, mit Einlieferungstermin vom 30. April d. J., einen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen und eventuellen Angeboten für eine an Stelle der bestehenden Brücke zu erbauende neue Brücke über den

[1]) Die photogr. Aufnahmen stammen von *F. Fumex* in Monthey.

[2]) Band LII, Seite 66, 81, 145, 156, 172, 200, 243, 268, 296 u. 321.

Rhein in Stein, Beton oder armiertem Beton. Das Preisgericht ist zusammengesetzt aus den Herren Prof. Dr. *G. Gull* in Zürich, *C. Habich-Dietschy* in Rheinfelden, Prof. *K. Moser* in Karlsruhe, Prof. *F. L. Schüle* in Zürich und Oberingenieur *A. Trautweiler* in Zürich. Zur Ausrichtung von 3 bis 4 Preisen an die besten Entwürfe ist dem Preisgericht der Betrag von 7500 Fr. zur Verfügung gestellt. In Bezug auf die Vergebung und Ausführung der Arbeiten des Brückenbaues behält sich der Gemeinderat vollkommen freie Hand vor. Verlangt werden: Ein Lageplan und eine Ansicht der Brücke in 1 : 200, die nötigen Quer- und Längsschnitte in 1 : 50, eventuelle Konstruktionsdetails für armierten Beton in 1 : 20, ein Erläuterungsbericht mit den statischen Berechnungen, Vorausmass und Kostenberechnung. Preisbewerber, die auch die Ausführung ihres Projektes übernehmen wollen, haben ein für die Dauer von 6 Monaten verbindliches Angebot verschlossen beizufügen. Dem Programm, das alle erforderlichen Angaben sowie Vorschriften über zulässige Inanspruchnahme der Materialien usw. enthält, sind beigegeben ein Uebersichtsplan von Rheinfelden, ein Lageplan und ein Längenprofil der alten Brücke.

Fassadenpläne für den Baublock zwischen Marktplatz und Glockengasse in Basel (Bd. LII, S. 203, Bd. LIII, S. 15). Das Preisgericht ist zur Beurteilung der eingelaufenen 45 Wettbewerbsentwürfe am 30. Dezember 1908 zusammengetreten und hat folgende Preise zuerkannt:

I. Preis (1200 Fr.) dem Entwurf «Tempora Mutantur» der Architekten *Widmer & Erlacher* in Basel.

II. Preis (1000 Fr.) dem Entwurf «O heiliger St. Florian» des Architekten *Max Alioth* in Basel.

III. Preis (800 Fr.) dem Entwurf «Basler Märt» des Architekten *H. Hindermann* in Bern.

Sämtliche Projekte sind im Ausstellungssaal des Gewerbemuseums, Spalenvorstadt Nr. 2 bis zum 14. Januar d. J. öffentlich ausgestellt.

Nationaldenkmal in Schwyz (Bd. LII, S. 268). Wie uns von der Kommission berichtet wird, hat sich die Vervielfältigung der Pläne und grossen photographischen Bilder, die als Programmbeilagen über die vier für Aufstellung des Denkmals in Frage kommenden Oertlichkeiten in Schwyz orientieren sollen, verzögert. Diese Beilagen gelangen aber nunmehr an die Künstler, die sich um das Programm beworben haben, zur Versendung.

Die Kommission hat infolge dieses Umstandes den Termin zur Einreichung der Wettbewerbsentwürfe vom 1. Juni auf den *15. Juli 1909* verschoben.

Post- und Telegraphengebäude in Aarau (Bd. LII, S. 147 u. 350). Das Preisgericht wird zur Beurteilung der eingegangenen Entwürfe am nächsten Montag den 11. d. M. zusammentreten. Da die Konkurrenz unerwartet grosse Dimensionen angenommen hat, wurde das Preisgericht um ein weiteres Mitglied in der Person des Herrn Architekt *Hemann* in Basel verstärkt. Sodann wird an Stelle des erkrankten Herrn Prof. Recordon Herr Architekt *Ed. Fatio* in Genf im Preisgerichte mitwirken.

Gewinnung von Wasserkräften am Walchensee (Bd. LII, S. 133). Die ausschreibende Behörde hat den Einlieferungstermin vom 20. Januar auf den *1. März 1909* verlängert.

Nekrologie.

† Gustav Kelterborn. In Basel ist am 29. Dezember v. J. nach kurzer Krankheit Architekt *Gustav Kelterborn* verschieden, unser in seiner Vaterstadt hoch angesehener und in den Kreisen des schweizer. Ingenieur- und Architekten-Vereins bestens bekannter Kollege. Kelterborn, dessen Vater, der Kunstmaler Ludwig Adam Kelterborn, schon zu Anfang der dreissiger Jahre des vorigen Jahrhunderts aus Hannover nach Basel eingewandert war, ist daselbst am 7. Dezember 1841 geboren. Er besuchte die dortigen Schulen, das humanistische Gymnasium und dann die neugegründete Gewerbeschule, an der er sich mit Vorliebe dem Studium technischer Fächer und dem Zeichnen widmete. Nach kurzer Betätigung in einer Seidenfabrik entschied er sich 1863 für den Architektenberuf und studierte während mehrerer Semester am Polytechnikum zu Hannover. Dort erlernte er auch praktisch das Maurerhandwerk und arbeitete als Bauzeichner bei der Anlage des zoologischen Gartens. Nach einer Tätigkeit von weitern drei Jahren unter Architekt J. J. Stehlin als Bauführer beim Bau des Verwaltungsgebäudes der Versicherungsgesellschaften an der Elisabethenstrasse zu Basel, bezog er für einige Semester die Bauakademie in Berlin, während welcher Zeit er von Architekt Lüer in Hannover mit der Bauführung beim Berliner See-Aquarium betraut war. Diese Beschäftigung veranlasste ihn zu einem Aufenthalt in Neapel, der aber infolge Erkrankung nur von kurzer Dauer war.

Im Jahre 1872 liess sich Kelterborn bleibend in seiner Vaterstadt Basel nieder und eröffnete daselbst ein Architekturbureau. Er wusste sich rasch das Vertrauen seiner Mitbürger und der städtischen Behörden zu erwerben, sodass ihm zahlreiche Aufträge zuteil wurden. Aus diesen seien von öffentlichen Bauten genannt: der zoologische Garten, die Burgvogteihalle, Verwaltungsgebäude und zwei Pavillons der Basler Irrenanstalt, die Magazine «Zum wilden Mann», die Mitwirkung an der Restauration des Münsters und der Predigerkirche u. a.; aus der grossen Anzahl privater Bauten: die Villa des Herrn A. Burckhardt-Von der Mühll in den St-Alban-Anlagen, die Basler Freimaurerloge usw. Alle diese Arbeiten fielen in die Zeit vor seiner 1889 erfolgten Associerung mit seinem jüngern Bruder Julius. Seither setzten die beiden Brüder ihre Tätigkeit mit vereinten Kräften fort. Wir erwähnen aus dieser Zeit nur den Umbau der Barfüsserkirche und der Mathäuskirche, die Handwerkerbank, sowie viele Privathäuser, u. a. auch die an der neuen Freien-Strasse [1]) in Basel, ferner der Neubau des Bades Weissenburg, das Basler Sanatorium in Davos usw.

Wenn Kelterborn sich auch, um ganz seinem Beruf leben zu können, von politischer Tätigkeit möglichst fern hielt, so wurde er doch zu Kommissionen der städtischen Behörden vielfach herangezogen und widmete sich diesen Aufgaben mit grosser Selbstlosigkeit und strenger Unparteilichkeit. Jahrelang war er Mitglied der Kunstkommission, und welchen hervorragenden Anteil er an den Geschäften des Ingenieur- und Architekten-Vereins genommen hat, steht uns allen noch in lebhafter Erinnerung. In den letzten Jahren nötigten ihn Rücksichten auf seine Gesundheit, sich von allen öffentlichen Stellungen und geselligen Veranlassungen zurückzuziehen. Unerwartet rasch hat dann eine Herzlähmung am 29. Dezember seinem Leben ein Ziel gesetzt. Der geschätzte Kollege und gemütreiche Kamerad wird im Kreise seiner Fachgenossen und Freunde im besten Andenken fortleben.

† F. von Marchion. Am letzten Tag des vergangenen Jahres ist in Chur einer unserer ältesten Kollegen, Ingenieur *Joh. Franz v. Marchion* in seinem 78. Lebensjahre infolge eines Schlaganfalles gestorben. Der Heimgegangene gehörte zu der kleinen Schar der ersten Studierenden unserer technischen Hochschule, die wir am Jubiläum des Jahres 1905 im Festzuge begrüssen konnten. Er hat auch seither in voller geistiger Frische, wenn auch ohne selbst Hand anzulegen, von seinem Heimatdorfe aus regen Anteil genommen an Allem, was die schweizerische Technikerschaft bewegte. Die Nachricht seines Todes traf deshalb seine Freunde ganz unerwartet. Ein Trost ist ihnen, dass ihm ein sanfter Heimgang beschieden gewesen ist. Dem freundlichen, stillen Kollegen, der ruhig aber sicher seines Weges zu gehen liebte, werden sie das beste, herzliche Andenken bewahren!

Marchion wurde zu Valendàs im Bündner Oberland am 11. Juli 1831 geboren. Er erhielt seine Schulbildung an der Anstalt zu Schiers im Prättigau und an der graubündnerischen Kantonsschule in Chur. Von hier ging der fröhliche Student zu Anfang der fünfziger Jahre hinaus an die damals von Schweizern viel besuchte technische Hochschule in Karlsruhe. Als aber 1855 unser schweizerisches Polytechnikum erstand, zog es ihn mächtig ins Vaterland. Er war einer der ersten, die sich einschrieben und in seinen letzten Semestern konnte er die schöne, jugendfrische erste Zeit unserer technischen Hochschule mit durchleben. Er hat dieser und seinen Studiengenossen auch zeitlebens die treueste Anhänglichkeit bewahrt. Seine erste praktische Tätigkeit hat er bei den Aufnahmen für die Lukmanierbahn unter Ingenieur Wetli entfaltet. Diesem folgte er nach dem Tessin, als Wetli von der englischen Gesellschaft mit der Bauleitung der Arbeiten für die «Zentraleuropäische Bahn» beauftragt, 1864 nach Lugano übersiedelte. Auch einige Jahre später finden wir Marchion für Wetli beschäftigt beim Bau der Bahn Wädensweil-Einsiedeln. Vorher und auch nachher ist er bei Bahnbauten in Württemberg, Oesterreich und an der Gotthardbahn tätig gewesen. Vom März 1880 bis September 1881 bekleidete er die Stelle des Adjunkten des zürcherischen Kantonsingenieurs, zog sich aber bald darauf von der praktischen Tätigkeit zurück, um sich bleibend in seiner Heimatgemeinde Valendàs niederzulassen, wo die Familie ausgedehnte Güter besitzt. Von hier aus erwarb er s. Z. die Konzession für die Linie Reichenau-Ilanz, die er später an die Rhätische Bahn abgetreten hat. Jährlich einmal pflegte er die Stätte seiner Studienzeit und die alten Freunde daselbst aufzusuchen und wenn Ingenieure zu einem Ausflug aus der untern Schweiz ins Bündnerland hinaufkamen, waren sie sicher — wie noch jüngst beim letzten Herbstausflug des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins — in Chur von dem sympathischen alten Herrn herzlich begrüsst zu werden.

[1]) Bd. XLII S. 112, 170, 171 und 172.