Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 57/58 (1911)
Heft: 9

Wettbewerbe

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: 11.07.2025

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

unendlich, von denen die nicht gewünschten Wechselströme niederer Frequenz in mittels Kondensatoren kurzgeschlossenen Stromkreisen vernichtet und nur die zu verwendenden Hochfrequenzströme nach aussen an die Antenne der drahtlosen Telegraphie abgegeben werden können. Eine Versuchsmaschine von etwa 12,5 *kw* nach diesem Prinzip ist von der C. Lorenz A.-G., Berlin, gebaut worden, die bei Lieferung von Hochfrequenzstrom bis auf 30 000 Perioden einen Wirkungsgrad von rund 80 % aufwies.

Eine neue Wasserversorgung für die Stadt Athen, deren Baukosten auf rund 37,5 Millionen Fr. veranschlagt sind, soll nach dem „Engineering" das für Athen und den Piräus benötigte Trink- und Brauchwasser dem in etwa 145 *km* Entfernung von Athen, im Peloponnes gelegenen See Stymphalia, entnehmen, der schon einmal, zu Zeiten des römischen Kaisers Hadrian, zu Wasserversorgungszwecken angezapft worden war und zwar für die damalige griechische Metropole Korinth, die dem See Stymphalia erheblich näher liegt als Athen. Die neue athenische Wasserversorgung ist mit rund 54,5 Mill. Liter in 24 Stunden für eine zukünftige Einwohnerzahl von 400 000 für Athen und den Piräus berechnet (die gegenwärtige Einwohnerzahl beträgt etwa 256 000) und wird als wesentlichste Bauobjekte ausser der Wasserfassung am See und an benachbarten, vom Berg Cyllene entspringenden Quellen, insbesondere die in ihrem obern Teil aus Zementröhren und sonst aus Stahlröhren bestehende Leitungsanlage mit Ueberbrückung des Schiffahrtskanals durch den Isthmus von Korinth und einer besonders schwierigen Stelle am Engpass von Kaka Skala unweit von Megara umfassen. Im athenischen Konsumgebiet sind drei Verteilungs- und Aushilfs-Reservoire vorgesehen, entsprechend drei Zonen, in die das zu versorgende Gebiet eingeteilt wurde. Zahlreiche, durch eine etwa 160 *km* lange Telephonanlage mit der Zentralstelle verbundene Wärterposten sind für einen regelmässigen und möglichst störungsfrei durchzuführenden Betrieb dieser bedeutenden Wasserversorgungsanlage in Aussicht genommen.

Bebauungspläne für die Umgebung neuer Bahnhofs-Anlagen. Die Steigerung des Eisenbahnverkehrs und das in der Nähe der Bahnhöfe besonders intensive Wachstum der Städte bringen es mit sich, dass Bahnhofverlegungen und -Umbauten immer häufiger notwendig werden, was die Neuordnung der Zufahrtsverhältnisse zu den umgelegten Bahnhöfen bezw. Aufnahmegebäuden mit sich bringt. Interessante Lösungen auf diesem Gebiete stellen z. B. die Zufahrtverhältnisse zum künftigen Bahnhof Enge in Zürich dar, über die an anderer Stelle teils schon berichtet wurde, teils noch weiter berichtet werden soll. Eine sorgfältige, wenn auch verhältnismässig einfache Arbeit dieser Natur ist auch der Plan für die Neuanlage des Bahnhofes Gossau (St. Gallen), den das technische Bureau von Konkordats-Geometer *J. Allensbach* an der Städtebau-Ausstellung Zürich ausgestellt hat.

Diese interessanten Probleme eignen sich besonders zum Gegenstand von Wettbewerben. So wird von einem Wettbewerb zu Erlangung von Entwurfsskizzen berichtet für die Bebauung der Umgebung des neuen Bahnhofempfangsgebäudes in Dortmund, bei dem auch von schweizerischen Architekten Preise errungen worden sind. Es erhielten dafür einen I. Preis die Architekten *Emil Bercher* (aus Basel) und *Friedr. Veil* in Stuttgart, einen II. Preis die Architekten *Curjel & Moser* (aus Baden, Schweiz) in Karlsruhe. Der glücklichen Durchführung solcher Aufgaben wäre es auch bei uns nur förderlich, wenn dafür in ähnlicher Weise die Mitarbeit privater Architekten und Ingenieure gewonnen werden könnte.

Der Grosschiffahrtsweg Rouen-Paris gemäss einem im Jahre 1881 von *Bouquet de la Grye* ausgearbeiteten Projekte für den Ausbau des Grosschiffahrtsweges Rouen-Paris bis auf 6,20 *m* Tiefgang und bei einem Voranschlag von über 300 Mill. Fr., ist durch einen im November vorigen Jahres in der französischen Kammer eingebrachten Antrag in Frankreich neuerdings Gegenstand der öffentlichen Diskussion geworden, indem nun durch die Verwirklichung eines solchen Projektes insbesondere auch der Wiederholung von Hochwasser-Katastrophen, wie sie im Januar und Februar 1910 eintraten, vorgebeugt werden soll. Eine unlängst unter dem Vorsitze von *A. Picard* eingesetzte administrative Kommission hat die Frage zu prüfen, ob tatsächlich der Hafen von Paris durch praktisch realisierbare Massnahmen zu einem „Port de mer" gemacht werden könne. Zu dieser Angelegenheit wird nun in einem Aufsatz des „Génie civil" darauf hingewiesen, dass das grundlegende Projekt von Bouquet de la Grye bisher von den massgebenden technischen Kreisen stets als phantastisch bekämpft worden ist, indem an einen nennenswerten Ertrag der für eine Ausführung des projektierten Werks aufzuwendenden Geldmittel nicht zu denken sei; eine Verbesserung des Schiffahrtsweges Rouen-Paris sei allerdings möglich und wünschenswert, man solle sich jedoch darauf beschränken, denselben für Kähne von 1500 bis 2000 *t*, wie sie auch auf dem Rhein verkehren, auszubauen und den Gedanken, aus Paris einen Meerhafen zu machen, aufgeben.

Die Einführung motorisch betriebener Verkehrsmittel auf den Strassen von London hat nach dem „Automotor" in den Jahren 1903 bis 1909 erstaunliche Fortschritte gemacht und gleichzeitig eine entsprechende Verminderung der von Pferden gezogenen Fahrzeuge bewirkt. Es sank nämlich in diesem Zeitraum die Zahl zweirädriger, von Pferden gezogener „Cabs" von 7500 auf 3300, die Zahl vierrädriger, von Pferden gezogener Wagen von 3950 auf 3235, die Zahl der Pferdeomnibusse von 3600 auf 1800 und die Zahl von Pferdetrambahnwagen von 1100 auf 250, während die Zahl automobiler „Cabs" von 0 auf etwa 4000, diejenige der „Autobus" von 0 auf 1150 und jene motorisch betriebener Trambahnwagen von 600 auf 2200 stieg.

Schweizerische Bundesbahnen. An Stelle des verstorbenen Herrn Oberst Geilinger hat der Bundesrat in den Verwaltungsrat berufen Herrn *Hans Knüsli*, Delegierter des Verwaltungsrates der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur.

Konkurrenzen.

Post- und Telegraphengebäude in Murten (Band LVIII, Seite 103). Nachdem uns der Lageplan des Programms zugegangen ist, wollen wir nicht unterlassen, unsere Leser auf die ganz besonders reizvolle Aufgabe hinzuweisen, die durch diesen Wettbewerb gestellt wird. Die Teilnehmer werden durch ihre Entwürfe darzulegen haben, wie sie mit warm empfundenem Verständnis für den baulichen Charakter der Umgebung, diesem den für moderne Bedürfnisse bestimmten kleinen Neubau anzupassen vermögen. Die Aufgabe ist so verlockend, dass, wie man vernimmt, auch die „Schweizerische Vereinigung für Heimatschutz" gedenkt, sich mit einem Entwurfe ausser Preisbewerb einzufinden, was hoffentlich unsere Architekten umsomehr aneifern wird, recht zahlreich an dem Wettkampf teilzunehmen. Das Programm steht ganz auf dem Boden der vom Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Verein für architektonische Wettbewerbe aufgestellten Grundsätze; auch der für die Pläne vorgeschriebene Masstab von 1:100 ist den kleinen Abmessungen des Gebäudes und der Beschränktheit der Umgebung durchaus angemessen. Der historische Charakter dieser Umgebung gestaltet anderseits die übernommene Aufgabe auch für die Preisrichter zu einer besonders heikeln und verantwortungsvollen. Wir wünschen, dass eine rege und verständnisvolle Beteiligung es ihnen erleichtere, sie zu allseitiger Zufriedenheit durchzuführen.

Reformierte Kirche und Pfarrhaus zu Saignelégier (Band LVI, Seite 300, Band LVII, Seite 116). Das Preisgericht hat seine Arbeit am 27./28. v. M. beendet und folgende Preise erteilt:

I. Preis (800 Fr.) dem Entwurf „Notre église", Verfasser Architekt *Max Strub*, Zürich V.

II. Preis ex æquo (600 Fr.) dem Entwurf „Heimat", Verfasser Architekt *M. R. Frutiger*, Bern.

II. Preis ex æquo (600 Fr.) dem Entwurf „Cloche", Verfasser Architekt *Eug. Yonner*, Neuenburg.

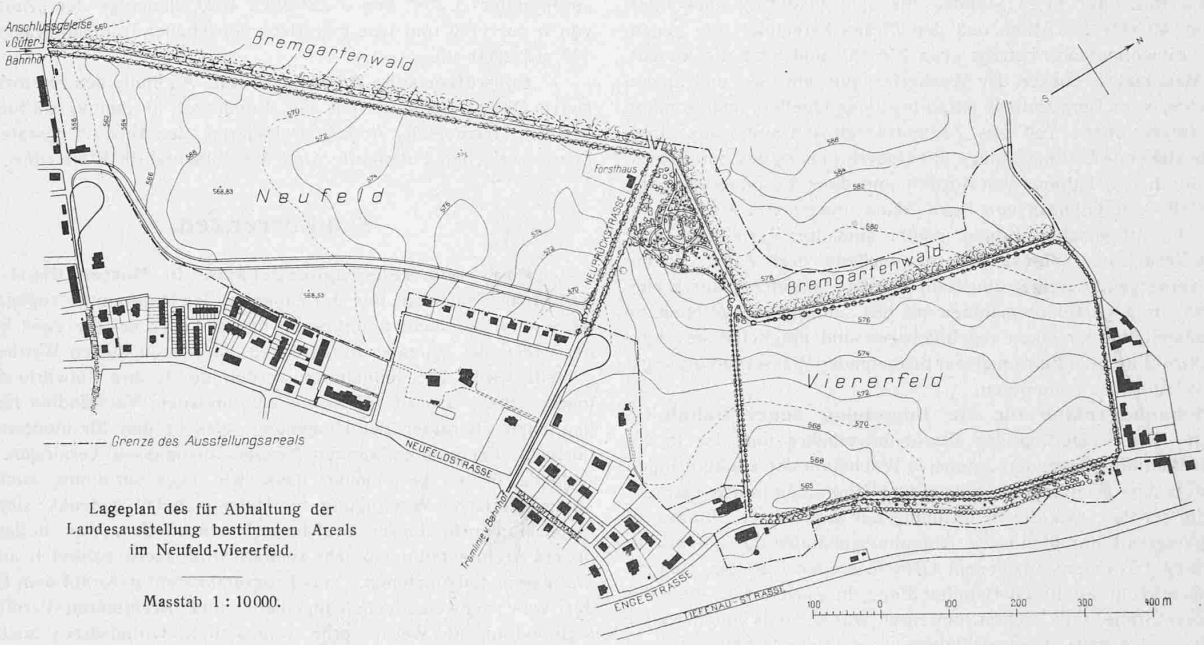
Die Ausstellung der sämtlichen eingesandten Projekte findet im Hause Krentel zu Saignelégier vom Sonntag den 5. bis zum Montag den 13. März statt.

Welttelegraphendenkmal in Bern (Band LVI, Seiten 145, 159, 175, 259 und 286). Wie wir der Tagespresse entnehmen, hat soeben im Namen des „Deutschen Künstlerbundes" dessen Präsident Graf v. Kalckreuth einen Protest an die schweizerische Eidgenossenschaft in Sachen des Wettbewerbs um das Berner Welttelegraphendenkmal gerichtet. Der deutsche Künstlerbund schliesst sich nunmehr dem Protest der Schweizerkünstler an, indem er es für moralisch unmöglich erklärt, die vorhandenen Preise den beteiligten Künstlern vorzuenthalten.

Bekanntlich ist seither auf den Antrag des Preisgerichtes hin der Wettbewerb mit unverändertem Programm ein zweites Mal ausgeschrieben worden.

Schulhaus und Turnhalle in Sirnach. Die Schulgemeinde Sirnach eröffnet unter den Architekten der Kantone Thurgau und St. Gallen einen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Schulhaus nebst Turnhalle mit Einreichungstermin auf den 29. April d. J. Das Preisgericht ist zusammengesetzt aus den Herren: Prof. *Rittmeyer* in Winterthur, Architekt *Aug. Hardegger* in St. Gallen, Kantonsbaumeister *Ehrensperger* in St. Gallen, Nationalrat Dr. *v. Streng* in Sirnach und Pfarrer *A. Hohl* in Sirnach. Zur Prämiierung von drei bis vier Entwürfen sind ihm 2000 Fr. zur Verfügung gestellt. Die prämiierten Projekte werden Eigentum der Schulgemeinde Sirnach, die sich bezüglich deren Verwendung, sowie hinsichtlich der Ausführung der Bauten vollkommen freie Hand vorbehält.

Verlangt werden: Ein Lageplan 1:200, alle Fassaden und Grundrisse, sowie die erforderlichen Schnitte in 1:200. Ein perspektivisches Schaubild. — Das Programm nebst Lageplan ist von der Schulhausbaukommission Sirnach (Aktuar Pfarrer *Arnold Hohl*) zu beziehen.



Lageplan des für Abhaltung der Landesausstellung bestimmten Areals im Neufeld-Viererfeld.

Masstab 1 : 10000.

Schweizerische Landes-Ausstellung Bern 1914. Zur Ergänzung unserer Mitteilung über den vom Zentralkomitee der Landes-Ausstellung ausgeschriebenen Ideenwettbewerb für die baulichen Anlagen auf dem *Neufeld-Viererfeld* (Seite 73 dieses Bandes) haben wir den bezüglichen, dem Wettbewerbsprogramm beiliegenden Lageplan verkleinert und fügen ihn dieser Notiz bei. Die eingezeichneten Höhenkurven geben ein deutliches Bild der Gestaltung des zur Verfügung stehenden Geländes, die sich die Entwerfenden zu Nutze machen mögen, um die schöne Lage des Platzes recht zur Geltung zu bringen.

Nekrologie.

† M. W. Jackson. Am 21. Januar d. J. ist in *Trier,* erst 49½ Jahre alt, der frühere Direktor der dortigen Gas-, Wasser- und Elektrizitätswerke und der Strassenbahnen, der Dipl.-Ing. *Matthew William Jackson,* Mitglied der G. e. P., gestorben.

Der Dahingeschiedene war 1861 in Zürich geboren als Sohn des damaligen Direktors der Firma Escher, Wyss & Cº, des Ingenieurs Jackson von Leeds, der als Spezialist für Schiffsmaschinenbau in die Schweiz gekommen war. Seine Mutter stammte aus dem altzürcherischen Geschlechte der Tobler. Der junge Jackson durchlief die zürcherischen städtischen und kantonalen Lehranstalten und bezog im Herbst 1879 die Ingenieurabteilung der eidg. Techn. Hochschule. Es war ein eher kleiner und fleissiger, aber auch fröhlicher Kurs, der Jahrgang 1879. Das schweizerische Element, zu dem, trotz seiner englischen Abstammung, nach seiner Erziehung und Gesinnung auch Jackson gezählt wurde, hatte die Führung. Jahrelang hatte Jackson im „Gemischten Chor" Zürich mitgesungen und mit seiner wohlklingenden Bass-Stimme war er eine Stütze des Chors bei den Kursgesängen. Er war auch sonst sehr musikalisch veranlagt. Wie oft hat er mit Lied und Zitherspiel das Seinige zum Gelingen eines fröhlichen Abends beigetragen! In Wort und Schrift gewandt, zog er bald die Aufmerksamkeit im allgemeinen Polytechniker-Verein auf sich und nach dem Weggange v. Zichys wurde er zum Präsidenten dieses Verbandes gewählt.

Im Frühjahr 1883 machte er sein Diplomexamen und fand sofort Anstellung bei Ingenieur *H. Gruner* in Basel, der damals insbesondere mit grossem Erfolge Grundwasserversorgungen in deutschen Städten baute. Unter dem als Gas- und Wasserwerksdirektor in St. Gallen leider auch allzufrüh dahingeschiedenen Alfr. Gutknecht als Oberingenieur und zusammen mit andern Schweizer Kollegen machte Jackson den Bau der Wasserwerke in Augsburg, Colmar, Trier, die Vorarbeiten für Gebweiler i. E. u. a. mit. Das waren schöne, glückliche Zeiten für die jungen Ingenieure. Bei verhältnismässig bescheidenem Gehalte wurde von früh bis spät bald auf dem Felde, bald auf den Baustellen, bald im Bureau gearbeitet und manche Nacht bei den Dauerpumpversuchen durchwacht. Daneben aber gab es frohe Feste. Als Schweizer war man überall gut aufgenommen und wenn bei Witwe Tont der würzige Mosel im Römer perlte und froher Sang dazu erklang, oder wenn man sich im „Casino" mit der Bürgerschaft der Stadt zu heiterer Unterhaltung vereinigte, oder bei Freunden im Gartenhause am Ufer der Mosel bei einer Bowle Geburtstag feierte, da vergass man leicht die sauren Wochen.

Später, als der Wirkungskreis der Firma Gruner sich weiter, nach Holland und Italien, ausdehnte, fand Freund Jackson auch hier Verwendung. Ueberall zeichnete er sich nicht nur durch seine Fachkenntnisse, sondern auch durch Pünktlichkeit, Pflichttreue und Zuverlässigkeit aus, sodass er das Zutrauen seines Chefs in hohem Masse genoss. Als es sich 1889 darum handelte, an die Spitze der aus privaten Mitteln gebauten Wasserwerke von Trier, Bernkastel und Bitburg, alle in der Rheinprovinz, einen Vertrauensmann zu stellen, da wurde M. W. Jackson auf diesen Posten berufen. Im Jahre 1899 wurde das Trierer Wasserwerk verstadtlicht und da konnten die städtischen Behörden keinen bessern Mann zur Leitung des Betriebes finden als eben M. W. Jackson, der dann in der Folge auch noch die Direktion des Gaswerks, des Elektrizitätswerks und der Strassenbahn übernahm.

Der Ausbau und der Betrieb der ihm anvertrauten Werke stellte an seine geistigen und physischen Kräfte gewaltige Ansprüche. Während die erstern im Ueberschuss vorhanden waren, zeigte sich leider der von Natur aus nicht sehr starke Körper auf die Dauer den Anforderungen nicht gewachsen. Ein Herzleiden zwang ihn 1905 zunächst die Leitung des Elektrizitätswerkes und der Strassenbahn niederzulegen und 1907 um Pensionierung einzukommen. Von da ab gehörte sein Leben in der Hauptsache seiner Familie. Immerhin war sein Leiden nicht derart, dass er sich nicht auch noch mit Privatarbeiten und -Studien befassen konnte. So beschäftigte