Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 83/84 (1924)
Heft: 19

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: 13.07.2025

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

Schnellbahn Hamburg-Bergedorf. Der Plan einer elektrischen Schnellbahn zwischen Hamburg und Bergedorf (etwa 15 km), der infolge des steigenden Personen- und Güterverkehrs schon vor zehn Jahren eifrig erörtert wurde, wird jetzt, wie die „D. B. Z." mitteilt, von der Bergedorfer wirtschaftlichen Vereinigung für Handel und Industrie wieder aufgenommen. Sie hat an die Hamburger Hochbahn A.-G. das Ersuchen gerichtet, die Ausarbeitung des Entwurfes vorzunehmen.

Ausbau der Wasserkräfte in Argentinien. Die Compañia Hispano Americana de Electricidad beabsichtigt die Erstellung eines Wasserkraftwerks von 180000 PS Leistung am Salto Grande des Rio Uruguay. Das Werk wird auch Brasilien und Uruguay mit elektrischer Energie versorgen. Mit den Bauarbeiten soll voraussichtlich noch dieses Jahrbegonnen werden.

Konkurrenzen.

Schulhaus in Wangen bei Olten (Seite 25 lauf. Bandes). Zu obigem Wettbewerb, für den 26 Entwürfe rechtzeitig eingereicht worden sind, hat das Preisgericht folgende Preise erteilt:

I. Preis (1200 Fr.) den beiden Projekten Nr. 1 „Einfach" und Nr. 2 „Für Jung und Alt" (in gleicher Verpackung eingereicht) von Arch. *W. Adam* in Solothurn.

II. Preis ex aequo (650 Fr.), dem Projekt Nr. 9 „Für jetzt und später", der Architekten *Gebr. Fröhlicher* in Solothurn.

II. Preis ex aequo (650 Fr.), dem Projekt Nr. 22 „Zweckmässig" von Architekt *Fritz Widmer* in Fa. Widmer & Daxelhofer in Bern.

In Bezug auf den Erstprämierten wird uns mitgeteilt, dass an beiden Projekten etwas auszusetzen war, dass aber beide sich zur Ausführung eignen (eingebaute und angebaute Turnhalle). Die Summe der guten Eigenschaften beider Projekte habe also dem Verfasser den ersten Preis eingebracht.

Bebauungsplan für Spalato (Dalmatien). Beim internationalen Wettbewerb um den Generalbebauungsplan, bei dem ausser je drei einheimischen Architekten und Ingenieuren als auswärtige Preisrichter Prof. Hermann Jansen (Berlin) und Prof. Léon Jaussely (Paris) berufen waren, wurde ein I. Preis nicht verteilt. Vom zusammengelegten II. und III. Preis erhielten je einen in Höhe von 40000 Dinar die Arbeit des Architekten *W. Schürmann* (im Haag, Holland) und der gemeinsame Entwurf der Arch. und Ing. Dr. *Erwin Böck, Alfred Schmid,* Prof. Dr. *Theuer* und Dr. *Fritz Zotter* von der Technischen Hochschule Wien. Angekauft wurden die drei Entwürfe von Arch. *Alfred Keller* (Wien), *Alex Davidesco,* Ing. Inspecteur général *Roger Bolomey, Jean Davidesco,* Arch. dipl. par le gouvernement français, sämtlich Bukarest, sowie Arch. *J. Kodl* in Spalato.

Literatur.

Der elektrische Zugbetrieb der Deutschen Reichsbahn. Beiträge mit Benützung amtlicher Quellen von Mitarbeitern im Bau und Betrieb der elektrischen Zugförderung der Deutschen Reichsbahn. Herausgegeben von *Wilhelm Wechmann,* Ministerialrat im Reichs-Verkehrsministerium. Verlag von R. Otto Mittelbach (Rom-Verlag), Berlin-Charlottenburg 1924. Preis geb. 65 G.-M.

Der vorliegende Quartband von 462 Seiten, mit 662 Text-Abbildungen, 23 Figurentafeln und zahlreichen Zahlentafeln, auf bestem Glanzpapier gedruckt, in Satz und Bild mustergültig ausgeführt, hat das Gepräge einer eigentlichen Denkschrift, wie solche von Verwaltungen bei besondern Anlässen herausgegeben werden. Im vorliegenden Fall scheint die Initiative zur Herausgabe dieser „Denkschrift" beim Verleger zu liegen, wie wir aus dem Wortlaut des „Copyright" glauben schliessen zu dürfen. Die Darstellung bezieht sich auf den Stand der elektrischen Zugförderung der Deutschen Reichsbahn zu Beginn des Jahres 1924, der durch 625,2 km im Betrieb, 852,8 km im Ausbau und 281,1 km in Vorbereitung befindliche Strecken der Elektrifikation gekennzeichnet ist. Unter den bereits betriebenen Strecken befinden sich 31,0 km ältere Gleichstromstrecken und 48,8 km 25-periodige Einphasenstrecken der Hamburger Zone, während der Rest der heutigen Norm des Einphasenbetriebs entspricht (15 kV und 15 bis $16^2/_3$ Perioden); auch die im Ausbau, bezw. in Vorbereitung befindlichen Strecken entsprechen dieser Norm, ausgenommen die Gleichstromlinien der Berliner Stadtbahn, von denen sich 48,9 km im Ausbau und 95,1 km in Vorbereitung befinden. Beim anschliessenden Hinweis auf die Stromart elektrifizierter Linien anderer europäischer Verwaltungen ist die Einphasen-Fahrspannung der Rhätischen Bahn irrtümlich mit 15 statt mit 10 kV und ist die Periodenzahl der mittelitalienischen Drehstrom-Linien irrtümlich mit 50 statt mit 45 sek^{-1} angegeben. Nicht nur in der Aufmachung, sondern auch in der Behandlungsweise des reichen Stoffes, der neben allgemeinen und wirtschaftlichen Erörterungen die eingehende Darstellung der Kraftwerke, Fernleitungen, Unterwerke, Fahrleitungen, Triebfahrzeuge und Werkstätten umfasst, ist in „Denkschrift-Manier" durchgeführt, derart, dass auch Techniker, die nicht über weitgehende elektrotechnische Spezialkenntnisse verfügen, der Darstellung leicht folgen können. Einzig das vom Mitarbeiter Fr. Schlemmer verfasste Kapitel über die Einwirkung des Bahnstroms auf Fernmeldeleitungen und Lichtleitungen kann nur von eigentlichen Elektrotechnikern mit Hochschulbildung gelesen werden; die übrigen Leser mögen das Kapitel ruhig überschlagen, da das Verständnis der weitern Kapitel dadurch nicht benachteiligt wird. Dem Bahnelektriker, der die werdende Elektrifizierung der Deutschen Reichsbahn in der elektrotechnischen Literatur regelmässig verfolgt hat, wird namentlich das Verzeichnis und die nähere Beschreibung der endgültig im Betrieb gebliebenen Betriebsmittel willkommen sein. Die Zahl der im Lauf der Jahre ausgemusterten Motorsysteme, Lokomotiven usw. dieser Elektrifikation ist bekanntlich gross; dagegen war es Nichteingeweihten bisher beispielsweise nicht genau bekannt, wie viele und welche Probelokomotiven des Versuchsbetriebes von Dessau-Bitterfeld „auf der Strecke geblieben" sind. Durch Vergleichung der im vorliegenden Werke mitgeteilten Spezifikationen mit den seinerzeit in den Zeitschriften veröffentlichten Beschreibungen ist nun die bezügliche wünschenswerte Aufklärung einigermassen angebahnt; der im Vorwort angekündigten Absicht, auch vor dem offenen Zugeständnis von Mängeln, die sich bei Erstausführungen ergeben haben, nicht zurückzuschrecken, ist im Werke selbst nur äusserst zaghaft nachgelebt worden, wie dies ja durch die Stellung des Herausgebers und seiner Mitarbeiter nicht anders erwartet werden kann. Von besonderem Interesse ist der nahezu 100 Seiten starke Abschnitt über „Stadt- und Vorortbahnen", der die endgültigen Baudispositionen für die Elektrifikation der Berliner Stadtbahn bringt; die Leser der „Schweizer. Bauzeitung" werden sich der verschiedenen Meldungen über die, ein ganzes Jahrzehnt durchlaufenden Peripetien der Systemfrage-Erörterungen dieser nun endgültig mit Gleichstrom von 800 Volt im Ausbau befindlichen Elektrifizierung wohl erinnern. Betriebsfachleute werden mit besonderem Interesse die ausführlichen und nützlichen Angaben über Ausgestaltung von Werkstätten, über Personal-Ausbildung u. a. m. zur Kenntnis nehmen.

Bei der riesigen Fülle von wertvollen Angaben in Wort, Zahl und Bild über ein so umfangreiches technisches Werk, wie die hier behandelte Bahn-Elektrifikation, muss das vorliegende Werk allen Ingenieuren warm empfohlen werden. W. K.

Der Städtebau. Von Dr.-Ing. *J. Stübben.* Handbuch der Architektur 4. Teil, 9. Halbband, Verlag J. M. Gebhardt, Leipzig.

Dass der Verfasser die Fortschritte des deutschen Städtebaues in den letzten drei Jahrzehnten nicht erkannte und infolgedessen ohne Empfinden für das Wesentliche seines Aufbaues und seiner Ziele blieb, zeigt der geringe Unterschied der Neuauflage gegenüber der frühern sowie die wenig glückliche Auswahl der Beispiele, die nachgerade schon allgemein als Sammlung von Gegenbeispielen gilt. Es sei nur hingewiesen auf die Entwürfe von Köln, Landshut, Brünn, Flensburg. Das vorliegende Werk muss das Ansehen deutschen Städtebaues eher schädigen als erhalten, was schon deswegen zu bedauern ist, als unser Städtebau mehr als irgend ein anderes Gebiet baulichen Schaffens dem der meisten anderer Länder voraus war.

Auch die Behandlung der ästhetischen Fragen, um nur eins der vielen Probleme herauszugreifen, musste versagen, zum Teil wirkt sie geradezu vernichtend; dies zeigt die Vorführung zahlreicher Abbildungen der Kunst auf der Strasse, wie die Kandelaber in Hamburg (S. 335, 366 usw.), Frankfurt, oder Wetterhäuschen Hamburg (S. 378), Trinkbuden und ähnliche Kleinbauten der Strasse; das zeigt auch die gärtnerisch-landschaftliche Einstellung in Glogau, Köln, Antwerpen, Blasewitz, wie sie heute selbst der kleine Gärtner der Vorstadt längst überwunden hat.

Alles in allem muss diese Neuauflage als ein Missgriff bezeichnet werden. Dieses zu sagen ist nicht angenehm, aber zum Schutze unseres Nachwuchses und zur Verhinderung eines erneuten Rückschrittes nötig. Hermann Jansen.