

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **17/18 (1891)**

Heft 12

PDF erstellt am: **14.09.2024**

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.

oder weniger vorher bekannt sind, steht eine genügende Anzahl Züge in Bereitschaft, die Reisenden aufzunehmen. Die Züge, deren Bremsen ein Anhalten auf den Centimeter ermöglichen, fahren langsam und mit grosser Vorsicht heran, und es ist dabei während der langjährigen Betriebszeit kein einziger Unfall passiert. Immerhin ist zu empfehlen, thunlichst breite und lange Perron zu erstellen, damit den Reisenden möglichst freie Circulation geboten wird.

Die Beseitigung der stehenden Locomotivkessel zog gleichzeitig einen Umbau der grossen Personenwagen nach sich, da der Gepäckraum in diese Wagen verlegt werden musste. Um die Kasten derselben nicht vergrössern zu müssen, wurden je zwei Bänke gegen einander gestellt, wodurch nebst Gewinnung des Gepäckraumes die Sitzplätze von 54 auf 60 erhöht werden konnten.

Zum Schlusse glaube ich bemerken zu müssen, dass die vier vornehmsten Bedingungen, die bei einer Zahnradbahn möglichste Betriebssicherheit gewähren: sicherer Zahneingriff nebst solider Zahnstange, zuverlässige Bremsen, geringe Fahrgeschwindigkeit und tüchtige Betriebsleitung bei der Rigibahn sich in erfreulicher Weise vereinigen.

E. Strub.

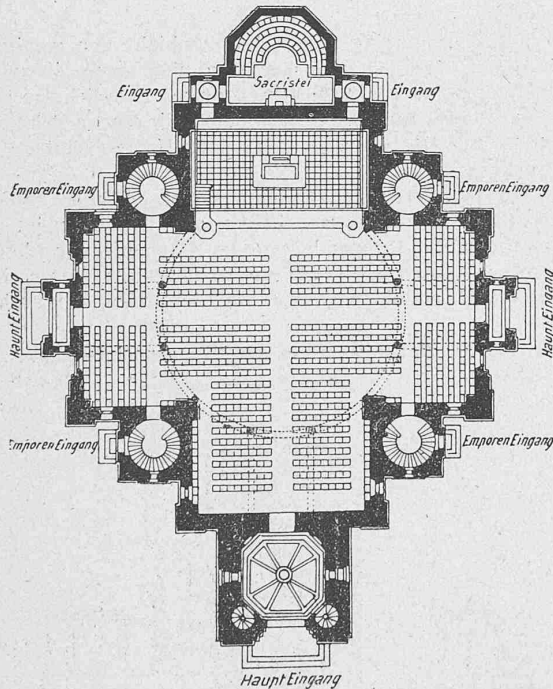
- No. 5. Modell der einen Gruppe i. M. v. 1 : 10. Motto: Sinfonie.
- No. 6. Modell der einen Gruppe i. M. v. 1 : 10. Motto: Parsival.
- No. 7. Modell i. M. v. 1 : 10 der einen, kleine Modellskizze der andern Gruppe. Motto: Turicum.
- No. 8. Modell der einen Gruppe i. M. v. 1 : 5. Zeichen: Drei verschlungene Kreise.
- No. 9. Modell der einen Gruppe i. M. v. 1 : 10. Motto: Faust.
- No. 10. Modell der einen Gruppe i. M. v. 1 : 5. Kennzeichen: Palette.
- No. 11. Modell der einen Gruppe i. M. v. 1 : 10. Motto: Im Reiche der Musen.
- No. 12. Modell der einen Gruppe i. M. v. 1 : 5. Motto: Hoffnung.
- Nr. 13. Modell der einen Gruppe i. M. v. 1 : 10. Motto: Amore e Libertà.
- No. 14. Modell der einen Gruppe i. M. v. 1 : 10. Motto: Ausdauer.

Die allgemeine Uebersicht ergab, dass einem grossen Theil der Entwürfe das conventielle Motiv einer Mittelfigur mit zwei symmetrischen sitzenden Seitenfiguren zu Grunde lag. Dieses Motiv ist in Zürich an einigen öffentlichen Gebäuden schon zur Genüge vertreten und es scheint dem Preisgericht eine neue doppelte Wiederholung desselben am Theater nicht wünschenswerth.

Die sorgfältige saubere Ausarbeitung der einzelnen Figuren bei mehreren der Entwürfe, wie sie besonders die Projecte No. 1 und No. 7 aufweisen, oder die Actstudium verrathende Modellirung wie beim Ent-

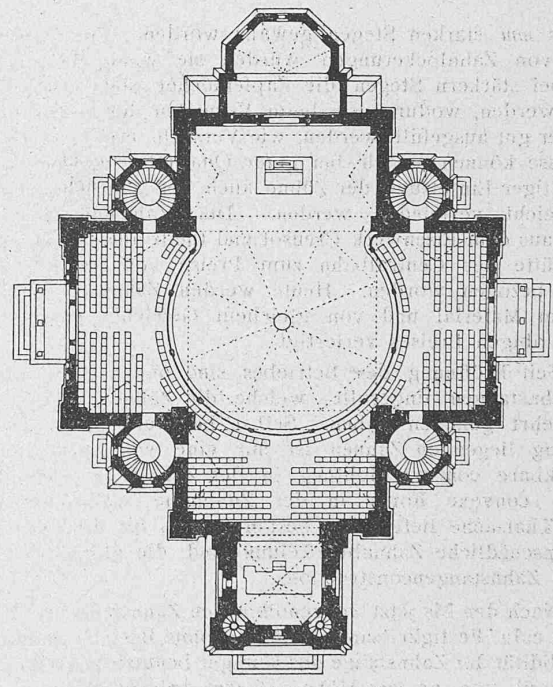
Wettbewerb für eine reformirte Kirche auf der Bürglerrasse in Enge bei Zürich.

II. Preis. Motto: „Hören und Sehen“. Verfasser: W. Martin, Architekt in Riesbach.



1 : 500

Haupt-Grundriss.



1:500

Grundriss der Emporen.

Bericht des Preisgerichtes

über

die Concurrrenzentwürfe für die plastischen Gruppen auf den Risaliten der Hauptfàçade des neuen Stadttheaters zu Zürich.

Die unterzeichneten Mitglieder des Preisgerichtes versammelten sich Montag den 9. Februar, Vormittags auf dem Helmhaus zur Beurtheilung der daselbst aufgestellten Entwürfe, welche der Reihe nach folgende Kennzeichen tragen:

- No. 1. Modelle der beiden Gruppen i. M. v. 1 : 10. Motto: Ernst ist das Leben, heiter die Kunst.
- No. 2. Modelle der beiden Gruppen i. M. v. 1 : 10. Motto: Amor und Odium.
- No. 3. Modell der einen Gruppe. Motto: Den Bau zu ehren, wer will mir's wehren.
- No. 4. Modelle der beiden Gruppen i. M. v. 1 : 10. Motto: Liebe und Hass.

wurf No. 10, können für den Mangel einer originellen Auffassung nicht entschädigen. — Die Gruppe No. 6 mit drei stehenden Figuren bildet eine zu steife Masse von lebloser Silhouette. — Entwurf No. 2 zeigt den Versuch aus der conventionellen Auffassung heraus zu kommen durch einseitigen nur zur Fàçaden-Mitte symmetrischen Aufbau der Gruppen. Die formale Durchbildung des an sich beachtenswerthen Gedankens konnte indessen nicht als eine genügende bezeichnet werden.

Nach erfolgter Einzelbeurtheilung der verschiedenen Modelle blieben schliesslich nur noch drei derselben in engerer Wahl. Es waren die Entwürfe No. 3, 9 und 11.

Bei Entwurf No. 3 ist das conventielle Motiv durch freiere Behandlung der einzelnen Figuren und den nicht symmetrischen Aufbau der Gruppe annehmbarer gemacht. Im Verhältnisse zu der in Umriss und Bewegung fein empfundenen Mittelfigur erscheinen die Seitenfiguren zu gross. Die Ansicht über Eck wirkt von der rechten Seite unbefriedigend.

Entwurf No. 9. Diese äusserst lebendige und sehr geschickt

modellirte Gruppe ist klar und deutlich im Aufbau und decorativ sehr wirksam, wenn auch die Anbringung der Figur auf dem Adler etwas fragwürdig erscheint. Die reizvolle freie Behandlung des Ganzen liesse sich indessen in der Ausführung nur in Metallguss durchführen. Der Ausführung in Savonièrestein ist zu wenig Rechnung getragen, es sind viele weit freitragende Theile da, welche den Einflüssen unseres Klimas kaum lange Stand halten würden.

Der gleiche Vorwurf lässt sich auch dem Entwurf No. 11 machen, welcher infolge seiner originellen Auffassung und geschickten Modellirung in Concurrenz mit No. 9 trat. Die Composition ist zwar weniger klar als bei No. 9, doch wird das Verworfene, was dem kleinen Modell in einzelnen Partien noch anhaftet, sich bei der Modellirung in grösserem Masstab leicht beseitigen lassen. Die Mittelfigur ist zu sehr zurückgebogen. Die Architektur, welche als Extrasockel unter der Gruppe angebracht ist, erscheint überflüssig.

Es kann keiner der drei in engerer Wahl gebliebenen Entwürfe, als in allen Theilen befriedigend, ohne Weiteres für die Ausführung empfohlen werden.

Die Jury beschloss:

Die ihr zur Prämiiirung der zwei bis drei relativ besten Entwürfe zur Verfügung gestellten 1500 Fr. in zwei erste Preise von je 600 Fr. und einen zweiten Preis von 300 Fr. zu zerlegen und *die beiden ersten Preise den auf gleicher Linie stehenden Projecten No. 9 und No. 11, den zweiten Preis dem Project No. 3 zuzusprechen.*

Die Eröffnung der Namenscouverts seitens der anwesenden Mitglieder des Verwaltungsrathes ergab als Autoren der prämiirten Projecte:

No. 9. Motto: „Faust“ I. Preis (600 Fr.):

Herrn Ludwig Dürnbauer in Wien

No. 11. Motto: „Im Reiche der Musen“ I. Preis (600 Fr.):

Herrn Franz Vogl in Wien.

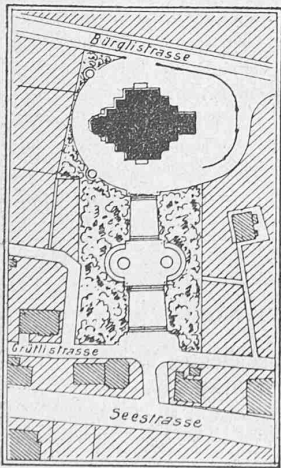
No. 3. Motto: „Den Bau zu ehren, wer will mir's wehren“, II. Preis: (300 Fr.) Herr Prof. König in Wien.

Zürich, im Febr. 1891. sig. F. Bluntschli. sig. A. Geiser.
 „ A. Böcklin. „ G. Gull.
 „ R. Dorer. „ H. Helmer.

Wettbewerb für eine reformirte Kirche auf der Bürglerterrasse in Enge bei Zürich.

II.

Der in unserer letzten Nummer veröffentlichten Tafel mit den beiden Façaden lassen wir heute Darstellungen des Lageplanes und der beiden Grundrisse (vide S. 74) des mit dem II. Preise ausgezeichneten Entwurfes unseres Collegen Arch. Martin folgen. Wie aus dem Lageplan ersehen werden kann, stellt Arch. Martin die Längsachse der Kirche parallel zur Seestrasse und dem See, so dass die rechts auf letzter Tafel dargestellte Façade dem See zugewendet ist. Es ist dies eine Anordnung, welche sich dem vorhandenen Platz besser anpasst und in Folge dessen auch noch von einer Reihe anderer Bewerber bevorzugt worden ist, abgesehen davon, dass bei dem vorliegenden Entwurfe auch noch andere Gründe für diese Stellung der Kirche sprechen.



1:3000

Miscellanea.

Internationale Kunst-Ausstellung in Berlin. Der Brief, den der Präsident der „Société centrale des architectes français“ Herr *Charles Garnier* an den Vorsitzenden der „Vereinigung Berliner Architekten“ Herrn *von der Hude* gerichtet hat und worin die Nichtbetheiligung der französischen Architekten begründet wird, lautet nach der deutschen Bauzeitung folgendermassen:

Monsieur et honoré confrère,

Vous avez dû recevoir la lettre que je vous ai adressée en réponse à votre communication et vous avez vu que notre Société devait se tenir dans une grande réserve: Mais depuis ce moment il s'est produit une sorte de crise qui va rendre bien difficile la participation des artistes à votre exposition. — Vous le savez, je n'ai pas à juger les motifs qui font agir les uns ou les autres, ni à me prononcer sur l'opportunité du voyage de l'impératrice Frédéric — je constate seulement qu'en ce moment l'entente est difficile et que l'ère des difficultés n'est pas encore terminée.

En tout cas et en restant dans la question artistique, la seule qui puisse être traitée entre confrères, je déplore que les forces vives des deux grandes nations ne puissent encore se rapporter sur les manifestations fécondes de l'art ou de la science, et je veux espérer, qu'un jour viendra bientôt, où, les différences politiques étant résolues, nous pourrions tous marcher ensemble, reconnaître les mérites de chacun et profiter les uns comme les autres des efforts faits dans la voie du progrès et de la paix artistique.

Quoi qu'il en soit, monsieur et honoré confrère, nous n'ignorons pas ici la valeur des architectes d'outre Rhin et, quelques soient les souvenirs et les violences qui nous séparent, nous n'en estimons pas moins leurs travaux et leur amour de l'art.

Ce sont les seules paroles d'apaisement et d'espérance, que je puisse vous adresser voulant rester avec vous en seules relations confraternelles et gardant en moi-même la religion de l'amour de la patrie, que nous ne saurions oublier.

Et maintenant, monsieur et honoré confrère, laissant de côté ces douloureuses pensées, je viens à vous qui êtes un artiste de grand talent vous remercier d'avoir pensé à moi dans cette occasion dont le résultat n'est pas celui qu'on aurait pu espérer.

Croyez à un sentiment d'estime confraternelle.

Paris, le 27 Fév. 91.

Charles Garnier.

Einheitliche Gestaltung des Oberbaues der schweizerischen Normalbahnen. Wie wir in der „Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“ lesen — die „Schweizerische Bauzeitung“ wurde mit der Mittheilung des bezüglichen Actenstückes nicht beehrt — hat das schweizerische Eisenbahndepartement an die Präsidialverwaltung des schweizerischen Eisenbahnverbandes folgendes Schreiben gerichtet:

„Das im Eisenbahnwesen mehr und mehr sich kundgebende Bestreben, im Interesse der Verkehrserleichterung und Betriebssicherheit in möglichst vielen Zweigen zu einheitlichen Normen zu gelangen, hat im internationalen wie im internen Verkehr schon zu nennenswerthen Resultaten geführt, wie die internationalen Vereinbarungen über technische Einheit, Zollverschluss der Güterwagen, Frachtverkehr, die Schweizer Normalien über Güterwagen, Kuppelungen und Zugbaken, Wagenachsen, Radreifen, Buffer u. s. w.

Dagegen zeigt sich im Oberbau der schweizerischen Normalbahnen immer noch eine auffallende Verschiedenartigkeit in den zur Anwendung kommenden Typen und zwar nicht nur bei den älteren, successive verschwindenden Constructionen, sondern auch bei den in letzter Zeit auf mehreren Bahnen neu eingeführten Oberbaunormen, betreffend Schienen, Schwellen u. s. w. Es ist dies ein mit vielen Inconvenienzen und Nachtheilen verbundener Uebelstand, auf dessen Beseitigung ernstlich Bedacht genommen werden sollte. — So sehr wir im Hinblick auf die Einführung schwerer Locomotiven und die Erhöhung der Zuggeschwindigkeiten die Verwendung stärkerer Oberbaumaterialien begrüssen, müssen wir doch wünschen, dass die einzelnen Bahnverwaltungen hierbei nicht einseitig vorgehen möchten, sondern dass eine Verständigung sämtlicher Verwaltungen über einheitliche Formen und Dimensionen stattfinde. Indem wir Ihnen obige Frage unterbreiten, laden wir Sie ein, dieselbe ihrem Verbands zur baldigen Behandlung vorzulegen und sehen Ihrer Mittheilung über das Resultat der dahingehenden Berathungen und die gefassten Beschlüsse entgegen.“

Die Entwicklung der technischen Wissenschaften. In einem lesenswerthen Aufsatz des Centralblattes der Bauverwaltung weist Landesbauinspector Egon Zöller darauf hin, wie die neueste Entwicklung der technischen Wissenschaften, vornehmlich der engen Wechselwirkung zwischen den ausübenden Technikern und den technischen Hochschulen zu verdanken sei. Dem ersteren steht das weite Feld der Beobachtung offen; er ist in der Lage, zu erfahren, inwiefern die Lehren der Wissenschaft mit der Wirklichkeit übereinstimmen und auf welchem Gebiete Lücken vorhanden sind. Solche Erfahrungen haben schon für den Einzelnen Werth, aber derselbe wird noch bedeutend erhöht, wenn durch