

# André, Gaspard

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **27/28 (1896)**

Heft 8

PDF erstellt am: **29.06.2024**

## **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.

Die erste Nachricht von der betreffenden Preisbewerbung konnten nicht eingeweihte, auswärtige Bewerber, welche bündnerische Zeitungen nicht halten, erst dem Anzeigeteil unserer Zeitschrift vom 25. Januar entnehmen. Wer sich nun *sofort* nach dem Eintreffen der Schweiz. Bauzeitung hingesetzt hat, um an die Baukommission zu schreiben, konnte bis zum 29. oder 30. Januar in den Besitz der Unterlagen des Wettbewerbes gelangen, sofern es ihm nicht erging, wie dem Empfänger des in unserer letzten Nummer veröffentlichten Rundschreibens der Baukommission. Um sicher zu sein, dass seine Arbeit rechtzeitig in St. Moritz eintreffe, musste er dieselbe *spätestens* am 13. Februar zur Post geben. Es stunden ihm somit *im günstigsten Falle vierzehn Tage* zur Ausarbeitung der bezüglichen Pläne zur Verfügung. Und innert dieser Frist hatte er zu liefern: Einen Lageplan, Grundrisse, Schnitte, Fassaden, Detailskizzen, und eine detaillierte Kostenberechnung! Wir fragen, ist dies eine hinreichende Frist für die verlangte Arbeit, oder ist dadurch nicht jede ernsthafte auswärtige Mitbewerbung von vornherein ausgeschlossen? Das letztere giebt die Baukommission offenerherziger Weise selbst zu, denn mit dem Passus: «dass die einheimischen Herren Architekten schon längst über das Projekt unterrichtet sein konnten *und nur die geheime Schublade zu öffnen brauchten*» ist das ganze Konkurrenzverfahren hinreichend charakterisiert. *Die Red.*

**Bürgerspitalgebäude in Laibach.** Vom Magistrat der Stadt Laibach ausgeschriebener allgemeiner Wettbewerb. Termin: 15. April 1896. Preise: I. Preis 2000 Kronen, II. Preis 1200 Kronen. Das Preisgericht wird erst später nambaft gemacht. Für die Beurteilung der Konkurrenzarbeiten sind die bezüglichen Normen des oesterr. Ingenieur- und Architekten-Vereins massgebend. Die Unterlagen des Wettbewerbs sind beim Stadtmagistrat Laibach kostenfrei erhältlich.

## Preis Ausschreiben.

**Internationaler Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die Anlage der Jungfraubahn.** Die für die Vorbereitung des Baues der Jungfraubahn bestellte wissenschaftliche Kommission setzt hiemit Preise aus im Gesamtbetrage von 30 000 Fr. für die besten Lösungen einer Reihe von Fragen, welche beim Bau und Betrieb dieser Bahn in Betracht fallen.

Die wesentlichsten der in Frage kommenden Punkte sind:

### I. Bei der Anlage der Bahn:

- a) Das Tunnelprofil, ohne und mit Ausmauerung; der Unter- und Oberbau: Laufschiene, Zahnstange, Weichen und Kreuzungen.
- b) Das zur Uebertragung der elektrischen Betriebskraft zu wählende System; Einrichtung der Primärstationen, der Fernleitung und der sekundären Stationen; System der Verteilung der Betriebskraft in der Stromleitung entlang der Bahn; Sicherung gegen atmosphärische Störungen des Betriebes.
- c) Die Fahrzeuge des elektrischen Betriebes mit allen nötigen Sicherheitsvorrichtungen.
- d) Projekt für den Bau eines Stations- und Restaurationsgebäudes der Station Eigergletscher.
- e) Bau und Ausrüstung der Gallerie-Stationen.
- f) Projekt einer grösseren Klubbütte für etwa 50 Klubisten auf Mönchjoch-Station.
- g) Elevator von etwa 100 m Höhe und 8 m Durchmesser, mit Treppen versehen, auf dem Gipfel der Jungfrau.

### II. Bei der Ausführung des Baues:

- a) Die Tunnelbohrung: Bohrmaschinen mit elektrischem Betrieb, Sprengmaterial, Ventilation.
- b) Das Wegschaffen des Ausbruchmaterials (Schutterung).
- c) Vorsorgliche Massnahmen für die Erhaltung von Gesundheit und Leben der Arbeiter; Typen von ambulanten Baracken.

### III. Beim Betrieb der Bahn:

- a) Massnahmen und Einrichtungen, welche unter den gegebenen Verhältnissen den kontinuierlichen Betrieb sichern, bezw. Störungen verhindern.
- b) Art der elektrischen Beleuchtung des Tunnels, der Wagen und der Stationen.
- c) Elektrische Beheizung der Wagen und der Stationen; Vorkehrungen zum Schutze der Reisenden und des Betriebspersonals.

Hiezu ist zu bemerken:

Von diesen Fragen können einzelne oder mehrere im Zusammenhang durch einen oder mehrere Bewerber (kollektiv) gelöst werden; ebenso ist die Einreichung der Lösung weiterer Fragen, welche das Jungfraubahn-Unternehmen wesentlich fördern könnten, zulässig.

Die wissenschaftliche Kommission prüft, unter event. Zuziehung von Experten, die eingegangenen Arbeiten und entscheidet über die Prämie-

rung oder Nichtprämierung derselben. Die Resultate der Prüfung werden öffentlich bekannt gemacht.

Mit der Preiserteilung erhält die Jungfraubahn-Gesellschaft das Recht, die prämierten Lösungen ohne weitere Entschädigung für sich zu verwenden; im übrigen bleibt das gewerbliche Urheberrecht den Bewerbern; nicht prämierte Lösungen werden den Verfassern wieder zugestellt.

Für die Lösung der gestellten Fragen sind die nachstehenden Angaben massgebend:

Die Maximalsteigung der Bahn beträgt 25 ‰, die Spurweite 1 m, der kleinste Krümmungsradius ist 100 m, der kleinste Ausrundungsradius 500 m, die grösste Fahrzeugsbreite 2,50 m und die grösste Höhe 3 m, die zulässige Fahrgeschwindigkeit 7—10 km per Stunde. Die Wasserkräfte zum elektrischen Betrieb (etwa 5000 P.S.) werden den Lüttschinen entnommen. Von den Turbinenanlagen bis zum Anfangspunkte der Bahn bei der kleinen Scheidegg ist die Entfernung etwa 8 km, von diesem bis zum Tunnelzugang 2,5 km; der Tunnel hat eine Länge von 10 km.

Die Bewerber haben ihre Lösungen durch Zeichnungen, event. Modelle zu erläutern, sowie entsprechende Kostenberechnungen beizufügen.

Als Endtermin für die Eingabefrist wird der 1. August 1896 festgesetzt.

Nähere Auskunft wird erteilt auf dem Bureau der Jungfraubahn, Zürich, Bahnhofstrasse 10, von wo auch die generellen Pläne, die Resultate der geologischen Untersuchungen, die genaueren Angaben der benutzbaren Wasserkräfte bezogen werden können.

Die wissenschaftliche Kommission der Jungfraubahn besteht ausser dem Unterzeichneten aus folgenden Mitgliedern: Ing.-Top. Prof. Becker, Oberstlt. im schweiz. Generalstab, Zürich; H. Brack, techn. Direktor der schweiz. N.O.B., Zürich; Prof. Gollietz, Geologe, Lausanne; Dr. Maurer, Meteorologe, Zürich; Dr. L. v. Salis-Guyer, Prof. der Rechte, Basel; Dr. Schmid, Direktor des eidg. Gesundheitsamtes, Bern; Schriftsteller G. Strasser, Pfarrer in Grindelwald; Ingenieur E. Strub, Inspektor der Berner-Oberlandbahnen, Interlaken; Prof. Dr. Walder-Meyer, Redaktor der «Alpina» Zürich; Dr. Weber, Prof. der Physik am eidg. Polytechnikum, Zürich; Dr. Wrubel, Bergwerksing., Zürich.

Zürich, den 15. Febr. 1896. Namens der Jungfraubahnkommission,

Der Präsident: Guyer-Zeller.

## Nekrologie.

† **Gaspard André.** Am 12. Februar 1896 verschied in Cannes nach mehrmonatlichen Leiden der bekannte und hervorragende Lyoner Architekt G. André im Alter von 56 Jahren. Sein Ruhm war weit über die Grenze seiner Vaterstadt verbreitet; auch in unserm Lande, für das er stets eine grosse Zuneigung hatte, wirkte er in seinem Beruf zu wiederholten Malen in mehreren der bedeutenderen Preis Ausschreiben als geschätzter und sachverständiger Preisrichter und auch als Sieger im Wettbewerb für die Universität Lausanne, bei welcher Gelegenheit er den ersten Preis davontrug und in der Folge die weiten Vorarbeiten für die Ausführung anfertigte. Leider sollte es ihm nicht mehr vergönnt sein, seinen Entwurf selbst auszuführen.

André war 1840 in Lyon geboren, studierte daselbst und später an der école des beaux arts in Paris, erhielt dort den zweiten grand-prix, liess sich dann als Architekt in seiner Vaterstadt nieder und galt daselbst als der erste Architekt, als welcher er viele bedeutende Bauten ausführte, unter denen das Theater des Célestins, die Fontaine des Jacobins, eine protestantische Kirche, Schulhäuser und die Kirche St. Joseph erwähnt sein mögen. Auch an öffentlichen Wettbewerben nahm er vielfach teil, so für den Bau der Opéra comique in Paris und für das Rathaus in Neuilly; letztere Arbeit trug ihm die Ausführung des Baues ein. Aus allen seinen Werken spricht feines künstlerisches Verständnis und eine ungewöhnliche Vertiefung in die gestellten, so verschiedenartigen Aufgaben. Wie er ein echter Künstler war, so war er auch ein ganzer, echter Mensch, und wer das Glück hatte, ihm im Leben näher zu treten, wird sich stets mit Verehrung erinnern an die Frische und Unmittelbarkeit seiner Urteile, seine grosse persönliche Liebenswürdigkeit, seinen köstlichen Humor, sein Verständnis für alles Schöne und Edle, seine treue Freundschaft. Ehre seinem Andenken. *F. B.*

† **Alfred Rodieux.** Am letzten Mittwoch, den 19. d. Mts., abends, als er sich aus seinem Bureau nach Hause begeben hatte, wurde unser Kollege Alfred Rodieux, Direktor der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Genfersees, von einer Herzlähmung befallen, die seinen plötzlichen Tod herbeiführte. Mit ihm ist einer der besten und erfahrensten Maschinentechniker der Westschweiz dahingeschieden. Alfred Rodieux machte seine Studien an der Faculté technique zu Lausanne; nach einem Aufenthalt in den Werkstätten von Escher Wyss & Co. in Zürich und in Frankreich, wo er sich speciell dem Eisenbahnbetrieb widmete, trat er in den Dienst der westschweizerischen Bahnen und es wurde ihm schon anfangs der siebziger Jahre die Stelle des Oberingenieurs der Werkstätten der S. O. S. zu Yverdon übertragen, an welcher er verblieb, bis nach der Mont-Blanc-Katastrophe und dem hierauf erfolgten Rücktritt Rochats er an dessen Stelle nach Lausanne berufen wurde. Der unerwartet rasche Tod des im besten Mannesalter von 57 Jahren von uns geschiedenen, allgemein beliebten und geschätzten Kollegen wird von der schweizerischen Technikerschaft schmerzlich empfunden werden.