

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **43/44 (1904)**

Heft 15

PDF erstellt am: **13.09.2024**

### **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.

verloren gehende Wasser sind an den Rückwänden der Brunnenschalen je fünf an die städtische Leitung angeschlossene Wasserspeicher vorhanden; dieselben verbrauchen stündlich  $12,5 m^3$  Wasser, was bei 2400 Betriebsstunden im Jahre rund 30000  $m^3$  Wasser ausmacht, also etwa den dreissigsten Teil der im ganzen geförderten Wassermenge. Der Wasserverschwendung grosser Springbrunnenanlagen ist damit wirksam entgegengetreten, und es steht zu erwarten, dass diese Einrichtung vor allem in Städten, denen nur wenig Wasser zur Verfügung steht, Nachahmung finden wird. Namentlich da, wo städtische Elektrizitätswerke bestehen, werden die Kosten des Betriebs bei Beschränkung des Stromverbrauchs auf die Tagesstunden den Haushaltplan nur wenig belasten. Nach dem Zentralblatt der Bauverwaltung, dem wir die vorstehenden Mitteilungen entnehmen, sind ähnliche Vorrichtungen auch in Stettin am dortigen Manzelbrunnen vor dem Rathause, am Springbrunnen auf dem Viktoriaplatz und am Felderhoffbrunnen vor dem Berliner Tore in Verwendung. Die beiden erstern Brunnen werden durch elektrisch angetriebene, schnell laufende Kolbenpumpen, der letztere durch eine elektrisch angetriebene Kreiselpumpe gespeist. Die drei Pumpen treiben in der Minute ungefähr  $5,3 m^3$  Wasser im Kreislauf durch die Brunnen. Bei durchschnittlich 2000 Betriebsstunden im Jahr ergibt dies eine Förderung von 636 000  $m^3$ , wofür die Betriebskosten einschliesslich Unterhaltung der Brunnen und Gehalt des Maschinenwärters ungefähr 12 500 Fr. betragen.

**Monatsausweis über die Arbeiten am Simplontunnel.** Auf der Nordseite sind am 20. März, nach Fertigstellung der Türabschlüsse in den beiden Stollen bei Km. 10,128, die Arbeiten mit den Bohrmaschinen im Richtstollen wieder aufgenommen worden. Der im März daselbst erzielte Fortschritt betrug 33  $m$ , wodurch sich am 31. März die Stollenlänge von 10 177  $m$  ergab. Der Fortschritt im Richtstollen der Südseite war 148 und die Gesamtstollenlänge 8182  $m$ , für beide Tunnelseiten also zu Ende März 18 359  $m$ . Es waren durchschnittlich im Tage beschäftigt: im Tunnel 2230, ausserhalb des Tunnels 869, zusammen somit 3099 Arbeiter. Der Stollen der Nordseite lag im Kalkschiefer, in dem ein durchschnittlicher Fortschritt von 3  $m$  im Arbeitstag erzielt wurde. Auf der Südseite durchfuhr der Stollen granatführende Glimmerschiefer; der mittlere Tagesfortschritt der Maschinenbohrung bezifferte sich daselbst auf 4,77  $m$ . Am südlichen Tunnelportal ist das aus dem Tunnel austretende Wasser mit 702 Sek./l gemessen worden.

**Internationaler Ingenieurkongress in St. Louis 1904.** Seitens der American Society of Civil Engineers wird in den Tagen vom 3. bis 8. Oktober d. J. ein internationaler Ingenieurkongress im Zusammenhang mit der Weltausstellung in St. Louis geplant. Abweichend von dem Chicagoer Kongress vom Jahre 1893, bei dem die verschiedenen Vereine nur durch Abordnungen vertreten waren, werden diesmal alle Ingenieure eingeladen, die Sitzungen zu besuchen und an den Verhandlungen teilzunehmen oder schriftliche Mitteilungen über die zur Erörterung gestellten Gegenstände einzusenden. Die Gebühr für die Mitgliedschaft des Ingenieurkongresses ist auf 21 Mark festgesetzt. Anmeldungen nimmt der Sekretär des Ausschusses, Herr *Charles Warren Hunt* 220 West 57. Str. New-York City, gegen Einsendung des Mitgliederbeitrages entgegen. Das Programm der zur Verhandlung in Aussicht genommenen Themata erstreckt sich so ziemlich auf das ganze Gebiet des Ingenieur- und Maschinenwesens.

**Umbau des Bahnhofes in Stuttgart.** Für den Umbau des Hauptbahnhofes in Stuttgart liegen zwei Projekte vor. Das eine will den Bahnhof im wesentlichen an der bisherigen Stelle belassen und ihn nur, um einen freien Platz vor dem Aufnahmegebäude zu gewinnen, 40 bis 50  $m$  von der Stadt weg hinausrücken. Nach dem zweiten Plane würde der Bahnhof um etwa 400 bis 500  $m$  verlegt und dadurch der lange, schmale Keil, den der Bahnhof heute zwischen den ringsum dicht angebauten Häusergruppen bildet, als wertvoller Bauplatz frei. Die von der Generaldirektion zur Prüfung der Pläne berufenen Sachverständigen haben die Brauchbarkeit und Ausführbarkeit beider Projekte anerkannt; doch steht die endgültige Entscheidung, bei der wohl auch die bedeutend niedrigere Kostensumme des Projektes der Hinausverlegung mitsprechen wird, beim Landtage.

**Das teilbare Theater.** Julius Beeckmann, Architekt in München, veröffentlicht in der «Deutschen Bauzeitung» interessante Mitteilungen, die zeigen, dass jenes auch von uns Bd. XLIII, S. 123 veröffentlichte Projekt Theodor Fischers für ein teilbares Theater nicht ganz neu ist und schon vor mehr als 10 Jahren im Theater des Auditorium-Gebäudes in Chicago ausgeführt wurde. In diesem Opernhaus können die beiden obersten Galerien einzeln durch Klappdecken (coves) von dem übrigen Zuschauerraum abgeschlossen werden, da das 5000 bis 8000 Personen fassende Gebäude nicht immer auf volle Besetzung rechnen kann; die Akustik des verkleinerten Hauses ist eine gleich vorzügliche wie bei voller Besetzung.

Der Entwurf dieser Anlage stammt von Ingenieur *Müller*, dem damaligen Bureauchef der Architekten Adler & Sullivan in Chicago.

**Kläranlage in Hamburg.** Die Kommission, welche für das seit dem Cholerajahr 1892 begonnene Werk der Reinigung der Elbe von städtischen Abwässern eingesetzt ist, hat zwar erklärt, dass der jetzige Zustand der Elbe die Errichtung einer besondern Kläranlage noch nicht erforderlich mache, zumal durch die neuen Mündungsanlagen der städtischen Siele eine bessere Verteilung der Abwässer über den Stromquerschnitt bewirkt werde. Trotzdem ist ein Projekt in Bearbeitung, wonach auf der Insel Dradenau eine zur Klärung der gesamten Sielwässer bestimmte Anlage gebaut werden soll, die für eine Einwohnerzahl von 2 Millionen berechnet ist. — Zunächst sind zur Regelung der Entwässerungsverhältnisse am linken Elbeufer etwa 2 800 000 Fr. bewilligt worden.

**Internationaler Kongress für die Materialprüfungen der Technik.<sup>1)</sup>** Laut einer soeben versandten Mitteilung des Verbandspräsidenten hat das Organisationskomitee in St. Petersburg den Beschluss gefasst, den Kongress des Internationalen Verbandes für die Materialprüfungen der Technik mit Rücksicht auf die kriegerischen Ereignisse auf das nächste Jahr zu verschieben.

**Der Berliner Dom.** Der neue Dom in Berlin, der nach den Plänen des Geh. Regierungsrates Professor *J. Raschdorff* seit 1894 erbaut wird und für den der preussische Landtag seiner Zeit 12,5 Mill. Fr. bewilligt hat, soll im Januar 1905 anlässlich des Geburtstages des deutschen Kaisers eingeweiht werden.

**Schulhausbau in Wil (St. Gallen).** Der Neubau eines Knabenschulhauses nach den Plänen des Architekten P. Truniger in Wil im Kostenvorschlag von 190 000 Fr. (die Gesamtkosten mit dem Bauplatz betragen 236 000 Fr.) ist beschlossen worden.

**Der Hamburger Hafen.** Der Kohlenschiffhafen auf Kuhwärder soll, da der Kohlendampferverkehr erheblich gestiegen ist, vergrössert werden, wodurch der Hamburger Hafen eine südliche Erweiterung um 500  $m$  erhalten wird. Die Kosten sind auf rund 1 800 000 Fr. veranschlagt.

## Konkurrenzen.

**Morgartendenkmal.** Der Termin für den von der schweizerischen Offiziersgesellschaft in Verbindung mit der Offiziersgesellschaft des Kantons Zug ausgeschriebenen Wettbewerb zur Errichtung eines Morgartendenkmals läuft mit 1. Mai d. J. ab. Die Kosten des Denkmals (ausschliesslich der Fundamentierung) dürfen 40 000 Fr. nicht überschreiten. Dem Preisgericht, das aus den Herren Professor *G. Gull* in Zürich, Professor *F. Bluntschli* in Zürich, Bildhauer *R. Kissling* in Zürich, Präsident der eidg. Kunstkommission *Jeaneret* in Cressier, Architekt *P. Bowvier* in Neuenburg, Oberstdivisionär *Heller* in Luzern und Nationalrat Dr. *Iten* in Zug besteht, stehen für Preise 5000 Fr. zur Verfügung, die nach Ermessen verteilt werden können. Dem Verfasser des mit dem I. Preise bedachten Entwurfes wird die Ausführung auf Grund eines mit dem Initiativ-Komitee abzuschliessenden Vertrages zugesichert.

## Nekrologie.

† **H. C. Bodmer.** Unerwartet schnell ist in Newton-Willows (Lancashire) am 2. April d. J. Heinrich Carl Bodmer, Obergeringieur der dortigen Maschinen- und Lokomotivfabrik, einer heftigen Lungenentzündung erlegen. Bodmer stammte aus Zürich, wo er am 11. Oktober 1849 geboren war. Seine Schulbildung erhielt er an den Volksschulen und der Industrieschule in Zürich, worauf er eine praktische Lehre in den Werkstätten von Escher Wyss & Cie. durchmachte. Vom Jahre 1867 bis 1870 studierte er an der mechanisch-technischen Abteilung des eidg. Polytechnikums, um dann seine praktische Tätigkeit auf dem Zeichnungsbureau der genannten Maschinenbauanstalt zu beginnen. Im Jahre 1873 verliess Bodmer diese Stellung in der Absicht sein Glück in der Fremde zu suchen und fand auch bald Arbeit in der Vulcan Foundry Co. limited. in Newton-Willows (Lancashire), in deren Konstruktionsbureau er bis zu seinem Ende wirkte; seit dem Jahre 1877 bekleidete er bei derselben die Stelle eines Obergeringieurs und widmete sich namentlich dem Bau von Lokomotiven für die englischen Kolonien. Ungeachtet des angesehenen Wirkungsfeldes, das er sich in England erworben hatte, blieb Bodmer seiner alten Heimat immer anhänglich und pflegte regelmässig nicht nur seine Familie, sondern auch seine in der Schweiz wirkenden Studiengenossen, namentlich jene, die in der gleichen Fachrichtung tätig waren, durch jährlich wiederkehrende Besuche zu erfreuen, um alte Erinnerungen und neue Erfahrungen mit ihnen auszutauschen; nur schwer werden diese den liebgewonnenen Kollegen künftig missen.

<sup>1)</sup> Bd. XLIII S. 149.