

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 47/48 (1906)
Heft: 11

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 25.12.2024

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

hohle, schmiedeiserne Tragpfahl *h* in den Pfahlschuh der Blechhülse eingelassen. Durch Einrammen des Tragpfahles wird der Stift *e* abgescheert und die Pfahlspitze *k* treibt die Spitze *f* vor sich her in den Boden, während die Hülse *a* mit dem Teil *c* ihres Schuhs zurückbleibt. Damit

Co., Philadelphia, der „Société anonyme de Fondations“, Paris, der „Ver. Masch.-Fabrik und Baugesellschaft Augsburg-Nürnberg A. G.“.

Zürich, im November 1905.

Neuere Fundierungsmethoden mit Betonpfählen.

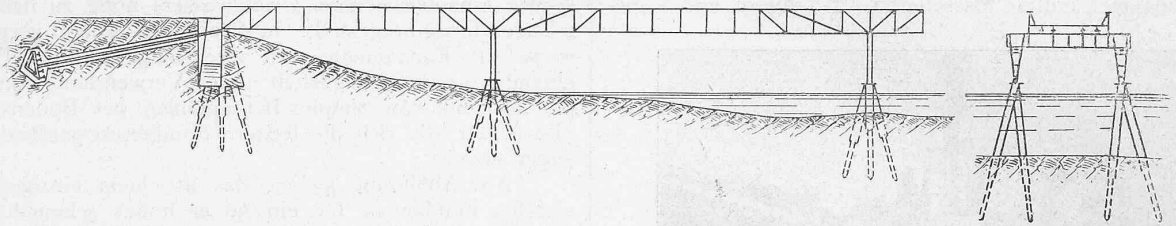


Abb. 56. Auf Betonpfähle fundierte Landungsbrücke im Hafen von Lome in Deutsch-Westafrika.

kein Wasser in den Ringraum zwischen *a* und *h* eindringe, ist unter der Flansche *d* des Gusstückes *c* eine Lederdichtung *g* vorgesehen worden. War der Tragpfahl in die tragfähige Tiefe eingerammt, so wurden der äussere Ringraum *o* sowie der Hohlraum im Innern des Tragpfahles *h* mit Beton ausgestampft. (Abb. 55.) Für den Bau der Landungsbrücke wurden unter jedem Jochpfosten je drei sol-

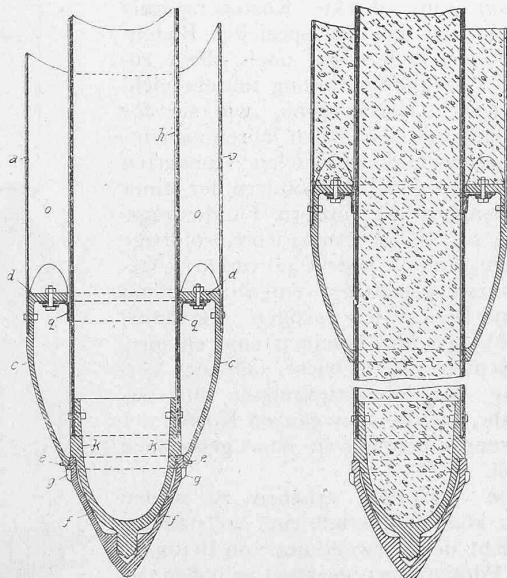


Abb. 54.

Abb. 55.

cher eiserner Pfähle pyramidal gegen einander geneigt eingerammt, über Hochwasserhöhe abgeschnitten und mit einer eisernen Platte abgebandert, auf welche dann die Eisenkonstruktion der Joche aufgesetzt wurde.

Die freundliche Ueberlassung und das Benutzungsrecht von Abbildungen, Plänen, Photographien sowie beschreibenden Broschüren, welches gesamte Material vom Verfasser der vorliegenden Arbeit u. a. bereits in seiner Spezial-Freivorlesung im Wintersemester 1904/05 über „Moderne, besonders amerikanische Baumethoden“ an der Ingenieurschule des Polytechnikums und bei der Bearbeitung dieses bautechnischen Studienberichtes nebst den Resultaten seiner eigenen Beobachtungen und Erkundigungen an Ort und Stelle verwendet wurde, verdankt derselbe hiemit bestens den verschiedenen Zeitschriften bzw. den Redaktoren von „Engineering News“, New-York, „Engineering Record“, New-York, „Journal Assoc. Engineering Soc., U. S.“, sowie zum Teil Herrn Ingenieur Züblin, Strassburg, der „Raymond Concrete Pile Co.“, Chicago, der „Corrugated Concrete Pile Co.“, New-York, der „Simplex Concrete Piling

Miscellanea.

Die Bauten auf dem Zentralfriedhof in Wien, die von Architekt *Max Hegel* nach seinen mit dem I. Preise ausgezeichneten Entwürfen erstellt werden¹⁾, schreiten lebhaft vorwärts. Die Portalbauten, mächtige mit reicher Bildhauerarbeit geschmückte Pylonen, sind vollendet, die Leichenhallen im Bau, während die Kirche mit den Arkaden- und Kolombarengräbern demnächst in Angriff genommen werden soll. Als Bauplatz für die Kirche ist ein weiterer Raum in der Hauptachse des Friedhofs bestimmt; dieser Platz, der sogenannte Kapellenhof, war schon bei dem ersten Entwurfe durch den Architekten Professor Dr. Bluntschli in Zürich für die Errichtung dieser Bauten vorgesehen. Die Kirche selbst ist als Zentralbau gedacht in Stein und Putz mit einer mächtigen Kupferkuppel, die bis zur Kreuzmitte 56 m hoch emporsteigt. Die Oberkirche, deren Niveau 3 m über dem Terrain liegt, hat einen für Epitaphen bestimmten Niveaum und in drei Kreuzschiffen Emporen, die von 10 m hohen Säulen getragen werden. Die Unterkirche mit einer lichten Höhe von 7 m ist als Begräbniskirche ausgestaltet und enthält Raum für 40 Gräfte mit Grabdenkmälern. Eine 11 m breite Freitreppe führt von aussen zu dem Portikus empor, den pylonenartig ausgebildete Treppentürme seitlich abschliessen; ähnliche, etwas höhere Glockentürme mit Uhren und kreuzbekrönten Kuppeln erheben sich seitlich des Altarraumes. Dem Stil der Kirche entsprechend reihen sich seitlich in einem nach dem Friedhof-Eingang offenen Halbkreis die Arkaden- und Kolombaren-Anlagen an, deren von Pfeilern getragene offene Vorderseiten für Arkadengräber, deren geschlossene Rückseiten für Kolombarengräber bestimmt sind. Die Zufügung von pylonenartigen, mit flachen Kuppeln bekrönten Türmen, die als Mausoleen dienen, belebt den architektonischen Gesamteindruck.

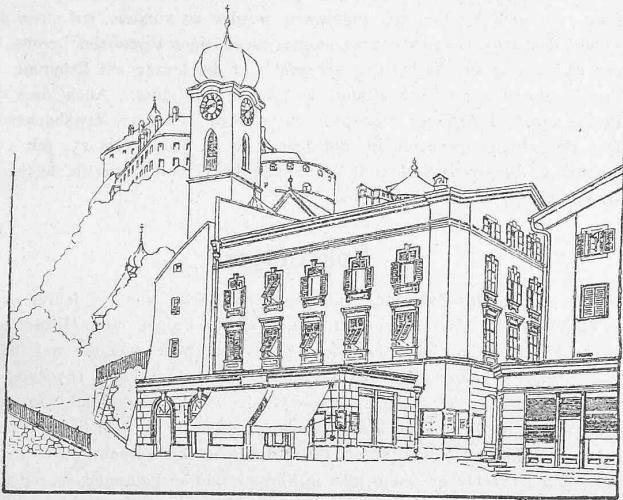
Vereinshaus der vier grossen amerikanischen Ingenieurvereine in New-York. An der 39. Strasse, zwischen der 5. und 6. Avenue in New-York ist gegenwärtig ein Vereinshaus im Bau, das sich die vier Gesellschaften American Institute of Electrical Engineers, American Society of Mechanical Engineers, American Institute of Mining Engineers und Engineers' Club errichten und zu dessen Bau unter andern A. Carnegie eine Summe von 1½ Mill. Doll. beigetragen hat. Von dem Grundstücke mit 38 m Strassenfront und 30 m Tiefe werden 960 m² mit 35 m Frontlänge überbaut; das Gebäude erreicht eine Höhe von über 60 m. Im ersten Stockwerk ist der grosse Sitzungssaal mit rund 1000 Sitzplätzen und einer Bühne eingebaut; im obersten Geschoss sind umfangreiche Bibliothekräume mit gesonderten Abteilungen für die einzelnen Vereine angeordnet. In den sieben dazwischen liegenden Stockwerken finden sich kleinere Sitzungssäle, Geschäftsräume der einzelnen Vereine und Räume, die verschiedenen andern technischen und wissenschaftlichen Gesellschaften nach Bedarf zur Verfügung gestellt werden können. Zur Personenbeförderung dienen drei Aufzüge und ein weiterer ist zur Aufnahme grosser Lasten eingerichtet.

Ausbau der Wengernalpbahn. In der ausserordentlichen Generalversammlung der Wengernalpbahngesellschaft vom 15. ds. M. wurde die Erstellung einer zweiten Linie von Lauterbrunnen nach Wengen beschlossen zur Ermöglichung der Einführung des Winterbetriebes bis Wengen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Sommer. Das Längenprofil der neuen Linie, die von etwa Km. 0,7 bis Station Wengen mit 18 ‰ Maximalsteigung, und einer Ausweichestelle annähernd in der Mitte zwischen Lauterbrunnen und Wengen erstellt werden soll, ist derart zu gestalten, dass zwei weitere Ausweichstellen ohne Aenderungen des Längenprofils möglich sind. Die

¹⁾ Bd. XLI, S. 242.

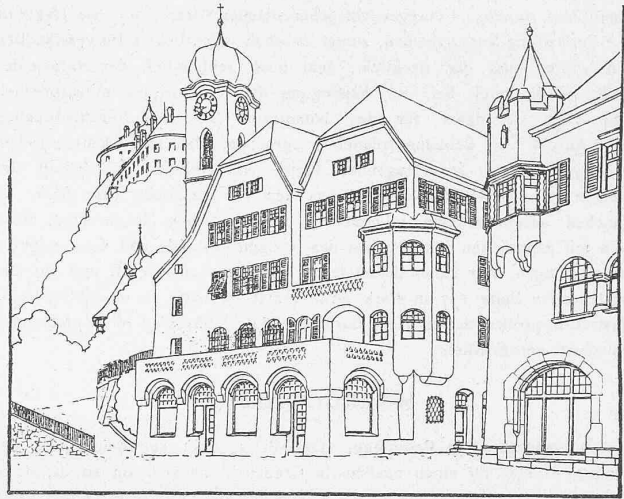
Bauarbeiten sollen so gefördert werden, dass die neue Linie möglichst bereits für den Winter 1907/08 dem Betrieb übergeben werden kann. Ausserdem ist in Wengen ein neues geräumigeres Aufnahmegebäude zu erstellen, da das alte zu klein sei und infolge seiner Lage die rationelle Einführung der neuen Linie in den Bahnhof verhindere. Zur Durchführung dieser Neubauten wird der erforderliche Kredit von etwa 850 000 Fr. zur Verfügung gestellt.

Aus: Der Städtebau. Verlag von Ernst Wasmuth A.-G. in Berlin.



Gegenwärtiger Bestand eines Teiles des obren Stadtplatzes.

Zum Generalbebauungsplan der Stadt Kuffstein. Von Architekt Otto Lasne in München.



Vorschlag zur Umgestaltung.

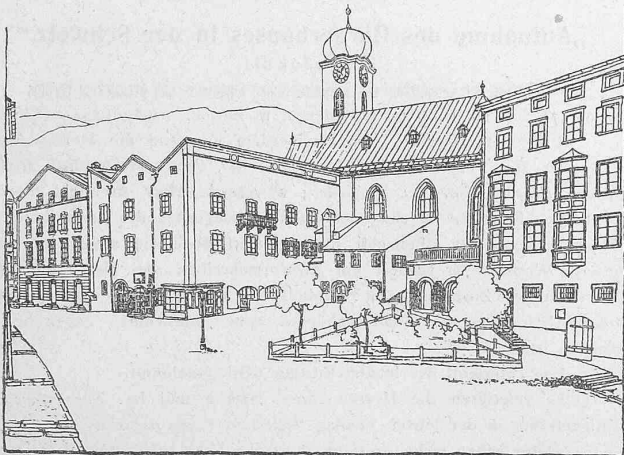
Die Wiederherstellung des Hauptportals der Kathedrale zu Lausanne, die von *Raphael Lugeon* durchgeführt wird, geht langsam ihrer Vollendung entgegen. Rechts und links des Eingangs stehen in den Zwischenräumen der Säulen Prophetengestalten, denen der Künstler nach der Sitte des Mittelalters die Gesichtszüge von Zeitgenossen gegeben hat. So ist der Prophet *Bzechiel* das Porträt des Steinhauers Jean Louis Blanc; *Jesaias* trägt die Züge des Vaters des Künstlers David Lugeon; zum König David hat der Architekt *Violet-Je-Duc* Modell gestanden und zum Propheten *Jeremias* Ernest Burnat; Daniel trägt die Züge des jüngst verstorbenen Dombaumeisters Jules Simon; Zacharias ist das Porträt des Direktors der Ecole des Beaux-Arts in Paris Magne, und Maleachi endlich jenes des Künstlers Lugeon selbst.

gegangen; ein neuer Beweis dafür, was bei solchen Wettbeweiben herauszukommen pflegt.

Der Hafen zu Hannover. Der Haupthafen des Rhein-Leinekanals zu Hannover wird im Norden der Stadt in der Nähe des Vorortes Hainholz angelegt. Daneben erhält die Stadt noch einen besondern Hafen im Flussgebiet der Leine unmittelbar der Stadt Linden gegenüber.

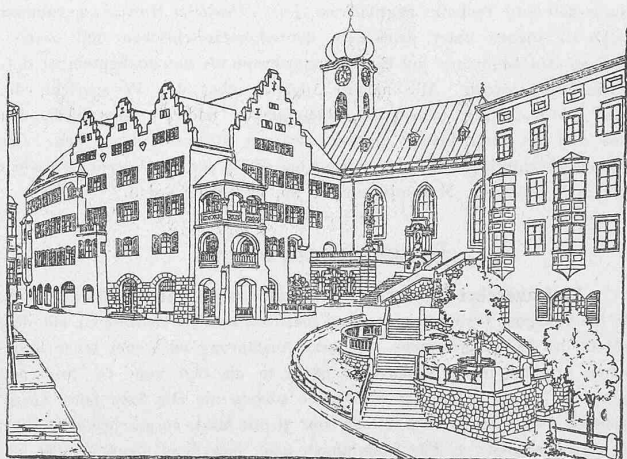
Zum Kantonsingenieur von Graubünden wurde Ingenieur *J. Solca* von Castello S. Pietro (Tessin) ernannt, bisher Ingenieur des I. Kreises des Kantons Zürich.

Zum Kantonsbaumeister von Waadt ernannte der Staatsrat den derzeitigen Stadtbaumeister von Lausanne, Herrn Architekt *Eugène Bron*.



Bestand des untern Stadtplatzes bis 1898.

Zum Generalbebauungsplan der Stadt Kuffstein. Von Architekt Otto Lasne in München.



Entwurf zur Umgestaltung des untern Stadtplatzes.

Monatsausweis über die Arbeiten am Simplontunnel. Im Monate Februar waren durchschnittlich im Innern des Tunnels noch 226 und ausserhalb desselben 259, im ganzen somit 485 Mann beschäftigt. Die Verlegung der elektrischen Kabel ist am 15. Februar beendet worden. Das ausfliessende Tunnelwasser wurde am Südportal mit 1023 Sek.-l gemessen, davon 291 Sek.-l aus den warmen Quellen bei Km. 9,1 und 10,196.

Die Uebernahme der Tunnel-Arbeiten durch die Schweizer Bundesbahnen ist am 20., 21. und 22. Februar erfolgt.

Als Vollendungstermin der Arbeiten ist der 23. Februar 1906 offiziell festgestellt worden.

Literatur.

Der Städtebau. Monatsschrift für die künstlerische Ausgestaltung der Städte nach ihren wirtschaftlichen, gesundheitlichen und sozialen Grundsätzen. Begründet von *Theodor Goecke* und *Camillo Sitte*. Erscheint je am 1. eines Monats. Verlag von Ernst Wasmuth A.-G. in Berlin. Preis des Jahrgangs für Deutschland 20 Mark, für das Ausland 24 M.

Die Zeitschrift «Der Städtebau», die im Januar 1906 ihren dritten Jahrgang begann, hat die Hoffnungen, die man bei ihrem erstmaligen Er-

Bd. XLVI, S. 261; Bd. XLVII, S. 52.

scheinen auf sie setzte, erfüllt und kann mit Befriedigung auf die in den vergangenen Jahrgängen geleistete Arbeit zurücksehen. Die Spuren der von ihr angefachten Bewegung lassen sich in dem Wetteifer verfolgen, mit dem fast alle Fachblätter, öfter als jemals, Städtebaufragen behandeln.

Vor allem will die Zeitschrift darauf hinarbeiten, dass die Neuaufstellung von Bebauungsplänen nicht nur von Tiefbau- und Verkehrstechnikern oder Landmessern durchgeführt werde, sondern dass auch der Architekt dabei einen massgebenden Einfluss ausübe. Nur dadurch kann es gelingen, das *einseitige* Uebergewicht schematischer Vorschriften der Hygiene und Verwaltung auszugleichen, zumal es doch eigentlich selbstverständlich sein sollte, dass der Architekt, dem doch schliesslich der *Aufbau* der Stadt zufällt, auch bei der Festlegung des Grundrisses mitzusprechen habe. Es ist daher für das kommende Jahr die Veröffentlichung einer Anzahl von Bebauungsplänen vorgesehen, die auch künstlerischen Anforderungen in hervorragender Weise entsprechen. So bringt das Februarheft des laufenden Jahrgangs den von Architekt *Otto Lasmé* in München ausgearbeiteten allgemeinen Bebauungsplan für die Stadt Kuffstein mit zahlreichen Schaubildern des jetzigen Zustands und der geplanten Umänderungen. Wir haben davon je zwei Beispiele ausgewählt und auf der vorstehenden Seite 137 in stark verkleinertem Masstab als charakteristische Illustrationsproben der in jeder Beziehung aufs lebhafteste zu empfehlenden Zeitschrift veröffentlicht.

Konkurrenzen.

Konzertsaal in Grenchen. Das Preisgericht zur Beurteilung der Konkurrenzpläne für einen Saalbau in Grenchen hat sich am 10. ds. M. in Grenchen versammelt und von den eingegangenen 83 Projekten die nachgenannten mit Preisen ausgezeichnet:

Ein I. Preis konnte nicht erteilt werden; dagegen wurden zuerkannt:
Ein II. Preis (650 Fr.) dem Entwurf No. 44 mit dem Motto «Ergo bibamus» von Architekt *Alfred Leusinger*, derzeit in Stuttgart.

Ein III. Preis «ex aequo» (450 Fr.) dem Entwurf No. 58 mit dem Motto «Storchennest» von Architekt *Alfred Leusinger*, derzeit in Stuttgart.

Ein III. Preis «ex aequo» (450 Fr.) dem Entwurf No. 59 mit dem Motto «Nach Programm» der Architekten *Fröhlicher & Söhne* in Solothurn.

Ein IV. Preis (250 Fr.) dem Entwurf No. 27 mit dem Motto «Arion» von Architekt *J. Rehfuss* in Zürich V.

Die sämtlichen eingegangenen Arbeiten sind bis Sonntag den 25. ds. M. abends, im Saale des Gasthofes zum «Löwen» in Grenchen öffentlich ausgestellt.

Das Deutsche Museum in München. Der mit Spannung erwartete Wettbewerb für die Gebäude der als «Museum von Meisterwerken der Naturwissenschaft und Technik» gegründeten, jetzt «*Deutsches Museum*» genannten Anstalt ist soeben unter deutschen, österreichischen und *deutsch-schweizerischen* Architekten mit Einlieferungstermin bis zum 20. September d. J. veröffentlicht worden. Alle nähern Angaben über das Preisgericht, die Preise (Gesamtbetrag 30 000 M.), Bedingungen und die eintreffenden Pläne sind aus dem Inserat unserer heutigen Nummer zu ersehen. Die Wettbewerbsunterlagen können gegen Einsendung von 10 M. vom Deutschen Museum in München, Maximilianstrasse 26, bezogen werden.

Preis ausschreiben.

Preis ausschreiben des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. Für Erfindungen, Verbesserungen und schriftstellerische Leistungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens, die ihrer Ausführung nach (bei schriftstellerischen Arbeiten ihrem Erscheinen nach) in die Zeit vom 16. Juli 1901 bis 15. Juli 1907 fallen, hat der Verein soeben die alle vier Jahre auszusetzenden Preise im Gesamtbetrage von 30 000 Mark ausgeschrieben. Hier von sind bestimmt: 1. Für Erfindungen usw. betreffend bauliche und mechanische Einrichtungen der *Eisenbahnen* drei Preise von 7500, 3000 und 1500 Mark; 2. für solche, die den Bau usw. der *Betriebsmittel* betreffen ebenfalls 7500, 3000 und 1500 Mark; 3. für Erfindungen usw. in *Verwaltung, Betrieb und Statistik*, sowie für *schriftstellerische* Arbeiten über Eisenbahnwesen je ein erster Preis von 3000 Mark und je zwei Preise von 1500 Mark.

Es wird die Bearbeitung folgender Arbeiten als erwünscht bezeichnet (ohne die Preisbewerbung einzuschränken und den Preis ausschuss in seinen Entscheidungen zu binden): a) Lokomotivfeuerung mit mechanischer Beschickung; b) Verbesserung der Beheizung der Personenzüge durch Dampf insbesondere bei langen Zügen; c) Schlauchkupplung für Luftdruckbremsen, durch welche die Abschlussähne an den Leitungen entbehrlich werden, ohne die selbsttätige Wirkung bei Trennung von Zügen zu beeinträchtigen;

d) eine Vorrichtung zur Verständigung zwischen dem Lokomotiv- und Zugpersonal; e) kritische Darstellung des jetzigen Standes der Frage der Motorwagen und der Führung leichter Züge durch Lokomotiven oder Motorfahrzeuge in technischer und wirtschaftlicher Beziehung; f) Vereinfachung des Vorganges bei der Verkehrsteilung und der Ermittlung der Anteile aus den Frachtsätzen, sowie bei der Verrechnung und Abrechnung der Einnahmen aus dem Güterverkehr. Von den Wettbewerbsbedingungen verdient die Bestimmung hervorgehoben zu werden, dass jede Erfindung oder Verbesserung, um zum Wettbewerb zugelassen werden zu können, auf einer dem Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen zugehörigen Eisenbahn bereits vor der Anmeldung zur Ausführung gebracht und der Antrag auf Erteilung des Preises durch diese Verwaltung unterstützt sein muss. Auch dass die Preise nur dem *Erfinder* zugesprochen werden sollen, ist erwähnenswert. Die Bewerbungen müssen in der Zeit vom 1. Januar bis 15. Juli 1907 postfrei an die geschäftsführende Verwaltung des Vereins in Berlin, Köthenerstrasse 28/29, eingereicht werden.

Nekrologie.

† **H. Gubler-Zehnder.** Im jugendlichen Alter von 38 Jahren starb in Zürich am 12. März unerwartet schnell an den Folgen eines Hirnschlages Architekt Hermann Gubler-Zehnder. Der Verstorbene stammte aus Basel, wo er am 13. Januar 1868 geboren wurde. Schon im Jahre 1870 zog die Familie nach Zürich; daselbst genoss Gubler seine Schulbildung. Im Jahre 1885 trat er ins Technikum Winterthur ein, an dem er ein Jahr die Geometerschule und hierauf, von 1886 bis 1888, die Bauschule besuchte. Zur weiteren Ausbildung brachte er je ein Jahr in Florenz und in Lausanne zu, um 1891 in das Baugeschäft seines Vaters in Zürich einzutreten. Gemeinsam mit seinem Bruder übernahm er das letzte im Jahr 1895. Von Bauten, die durch das Geschäft unter Gublers Mitwirkung ausgeführt wurden, seien die Kirchen in Wiedikon und Adliswil, die Turnhalle an der Röslistrasse, das Kasino Unterstrass und eine Reihe von Privatbauten genannt. Nach Auflösung der Baufirma im Jahre 1900 ist Gubler als Architekt tätig gewesen, zuletzt während mehreren Jahren für die Bauten der Gesellschaft «Motor» in Baden und seit dem 1. Januar dieses Jahres für die Erweiterungs- und Neubauten im städtischen Gaswerk Schlieren. Neben seiner beruflichen Tätigkeit hat er an dem geselligen Leben, namentlich dem musikalischen Teil desselben, regen Anteil genommen, sodass ein grosser Kreis von Freunden um den so plötzlich Heimgegangenen trauert.

Redaktion: A. WALDNER, A. JEGHER, DR. C. H. BAER.
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

Vereinsnachrichten.

„Aufnahme des Bürgerhauses in der Schweiz.“

Protokoll

der II. Sitzung der Kommission des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins am 7. Februar 1906 im Künstlergut in Zürich, nachmittags 3 Uhr.

Präsident: Herr *P. Ulrich*; ausserdem anwesend die Herren Architekten Dr. *Baer*, Professor Dr. *Bluntschli*, *Fatio*, Professor Dr. *Gull*, *Hodler*, *Stehlin*, *Propper*, *Suter*, *v. Tscharnner*; abwesend: Herr Architekt *Bowvier*.

1. Der Präsident begrüsst den zweiten Delegierten des Zentralkomitees Herrn Professor Dr. *Bluntschli* und referiert über die allgemeine Lage unseres Werkes. Er verliest ein Antwortschreiben von Herrn Bundesrat *Forrer* auf die Zusendung des Protokolls der ersten Sitzung, nach welchem auf die Sympathie der Bundesbehörden dem Unternehmen gegenüber zu rechnen ist.

2. Das Protokoll der letzten Sitzung wird genehmigt.

3. Es referieren die Herren *Suter*, *Stehlin* und Dr. *Baer* über die Tätigkeit der in der letzten Sitzung bestellten Kommissionen.

Diese haben sich vereinigt und die oben genannten drei Herren haben ein ausführliches Exposé ausgearbeitet, an Hand dessen die Beratung geführt wird.

1. Arbeitsausschuss.

Da die Arbeiten von zwei getrennten und aus mehreren, örtlich weit voneinander entfernten Persönlichkeiten zusammengesetzten Sub-Kommissionen nicht erledigt werden können, wird vorgeschlagen und beantragt, die Kommission ernenne einen *Arbeitsausschuss* aus den Herren Architekten *Fritz Stehlin* in Basel, *E. J. Propper* in Biel, *Suter* in Basel und Dr. *C. H. Baer* in Zürich, der das Recht hat, sich in geeigneter Weise, besonders zur Erledigung einzelner Arbeiten, zu ergänzen und seine Hilfsmittel zu suchen, wo er sie findet. Er stellt als Ergebnisse seiner Beratungen Anträge an die Kommission und übernimmt die Ausführung der angenommenen Beschlüsse. Die Amtsdauer beträgt drei Jahre mit Wiederwählbarkeit.