

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **49/50 (1907)**

Heft 25

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.

mit Steigungen von 5% und 6%, die in den Kehrtunnels auf 4% ermässigt werden, die auf 1953,50 m ü. M. gelegene Station Grosse Scheidegg bei Km. 28,7. Mit ähnlichen Neigungsverhältnissen senkt sie sich auf der Westseite, woselbst die Entwicklung nur *einen* Kehrtunnel erfordert, nach Grindelwald hinab, um den dortigen Bahnhof der Berner-Oberlandbahnen auf Kote 1016 m bei Km. 51,125 zu erreichen. Der kleinste Krümmungshalbmesser beträgt 200 m. Der summarische Kostenvoranschlag sieht eine Gesamtausgabe von 9 547 062 Fr. vor, d. h. 186 740 Fr. auf den Kilometer. In der Bausumme sind für den Unterbau rund 6 Millionen Fr., für den Oberbau 1 Million Fr. und für das elektrische Leitungsnetz 562 375 Fr. enthalten.

**Eine Gartenvorstadt in Darmstadt.** Die Stadtverordnetenversammlung genehmigte den Entwurf eines Ortsbaustatuts für die nach einem von Prof. Olbrich entworfenen Bebauungsplan neu zu erbauende *Gartenvorstadt*, Hohlweg-Dieburgerstrasse, im Nordosten der Stadt, mit folgenden Bestimmungen: Das Gelände bietet im ganzen Platz für etwa 450 Häuser mit Garten von 10/20 m. Kein Bauplatz darf unter 500 m<sup>2</sup> Grösse haben und drei Viertel der Gesamtfläche müssen unbebaut bleiben. Die Gebäude dürfen ausser dem Erdgeschoss nur ein bewohnbares Obergeschoss haben. Die Errichtung von Seiten- und Hintergebäuden zu Wohnzwecken ist unzulässig. Mehr als zwei Häuser sollen nicht aneinander gebaut werden. Der Abstand der einzelnen Wohnhäuser voneinander muss mindestens 5 m betragen. Bauerlaubnis wird nur für solche Gesuche erteilt, die in architektonischer Hinsicht eine befriedigende Gestaltung des Aeussern zeigen. Geräuschvolle Gewerbebetriebe und Wirtschaften sind verboten. Um ein abwechslungsreiches Strassenbild zu schaffen, sollen die Erbauer nicht gezwungen werden, die Häuser in eine bestimmte Richtung zu stellen. Die Frage der Erstellung von Vorgärten wurde vorerst offen gelassen.

**Rhätische Bahn.** Im Laufe der vergangenen Woche ist das Subventionsgesuch der Regierung von Graubünden für den Bau der Linien Bevers-Schuls und Ilanz-Disentis, von dem wir in der letzten Nummer berichteten, sowohl im Ständerat wie auch im Nationalrat behandelt worden. Beide Räte haben die von bündnerischer Seite geltend gemachten Gründe gebilligt und beschlossen, die Höhe der Subvention mit 5 Millionen Fr. zu bemessen an Stelle der vom Bundesrat beantragten 4 Millionen Fr. Vom Referenten der Kommission wurde dabei im Nationalrate im Namen der letztern der bestimmten Erwartung Ausdruck gegeben, dass bei Vergabung der Arbeiten die schweizerische Industrie mit voller Gleichberechtigung neben der ausländischen berücksichtigt werde.

«**Das variable Prosenium für Oper, Tondrama und Schauspiel**» heisst eine in allen Kulturstaaten patentierte Erfindung von Professor Max Littmann in München, zur architektonischen Ausbildung des Proseniums von Bühnenhäusern, die für Oper und Drama zugleich zu dienen haben. Die Erfindung, über die eine illustrierte Broschüre erschienen ist, ermöglicht es, an derselben Stelle ein offenes und ein verdecktes Orchester zu errichten oder ein Prosenium für das Wortdrama mit einer Stufenanlage, die eine ideale Verbindung mit dem Zuschauerraum herstellt. Das variable Prosenium gelangt bereits in dem in Bau begriffenen grossherzoglichen Hoftheater in Weimar zur Ausführung.

**Schmalspurbahn von der Grossen Scheidegg nach dem Faulhorn.** Im Anschluss an die vorstehend erwähnte Konzession für die Bahn Meiringen-Grindelwald beantragt der Bundesrat mit seiner Botschaft vom 3. Juni, dem Ingenieur W. Hetzel und dem Kaufmann Wilh. Fischer, beide in Basel, die Konzession zu erteilen für eine Bergbahn von der künftigen Station Grosse Scheidegg nach dem Faulhorn. Technische Daten über dieses Projekt sind der Botschaft nicht beigefügt.

**Simplontunnel.** Gelegentlich der Behandlung des Geschäftsberichtes der S. B. B. im schweizerischen Nationalrat hat die mit dessen Prüfung beauftragte Kommission sich einstimmig dahin ausgesprochen, der Bundesrat möchte die Tunnelbauunternehmung mit der Ausführung des zweiten Tunnels beauftragen, vor Ablauf der am 23. Februar 1908 zu Ende gehenden Frist, innert der die Unternehmung nach Vertrag zur Durchführung dieser Arbeit verhalten werden kann.

**Einen stählernen Eisenbahnwagen,** der bei einem Gewicht von 57 200 kg nur 167 kg Holz, neben 1290 kg feuerfesten Platten und 1450 kg Zement-Bodenplatten aufweist, hat die Pennsylvania Railroad neuerdings in Dienst gestellt. Der auf zwei dreiaxigen Drehgestellen laufende Postwagen von 22,9 m Länge besitzt zwei 910 mm hohe Längsträger und ist auch in seinen übrigen Teilen äusserst kräftig durchgebildet.

**Rheinregulierung und Diepoldsauer-Durchstich.** Nach einer Meldung des Fr. R. hat die österreichische Regierung erklärt, die Abänderung des Projektes des Diepoldsauer-Durchstiches durch besondere Fachmänner prüfen lassen und zu der Frage erst Stellung nehmen zu wollen, nachdem der Bericht jener Fachmänner vorliegt.

## Konkurrenzen.

**Neue Schulhäuser in Tavannes.** Die Einwohnergemeinde von Tavannes (Bern Jura) schreibt unter Schweizer- und in der Schweiz niedergelassenen Architekten einen Wettbewerb aus zur Erlangung von Plänen für *Schulhäuser im Pavillon-System*, die auf einem nordwestlich des Dorfes, in erhöhter Lage befindlichen Gelände von 30 000 m<sup>2</sup> Flächeninhalt erstellt werden sollen. Die Konkurrenzprojekte sind mit Kennwort versehen, bis zum 20. August d. J. einzusenden. Dem aus den Herren Reg.-Rat *Könitzer*, Direktor der öffentlichen Bauten in Bern, Architekt *Bischoff* in Zürich und Architekt *Joos* in Bern bestehenden Preisgericht stehen zur Verteilung an die drei bis vier besten Arbeiten 2500 Fr. zur Verfügung. Das Urteil des Preisgerichts wird in der «Schweiz. Bauztg.» veröffentlicht. Sämtliche Projekte werden nach der Prämierung während acht Tagen öffentlich ausgestellt. Die preisgekrönten Entwürfe werden Eigentum der Gemeinde Tavannes, die sich bezüglich der Ausführung vollständig freie Hand vorbehält, jedoch dem Urheber des erstprämiierten Projektes einen Zuschlag von 400 Fr. gewährt, falls ihm die Arbeit nicht übertragen wird.

Die Gruppierung der Gebäude ist völlig freigestellt, verlangt wird nur Süd- und Südostbeleuchtung für die Schulzimmer. Die Anlage soll bestehen aus: 1. einem zweistöckigen Schulpavillons für ungefähr 200 Kinder, enthaltend vier Schulzimmer, Lehrerzimmer, Abortanlagen u. s. f. 2. einem Schulpavillon von gleicher Einrichtung wie eben beschrieben, aber mit Anlage eines Zeichnungssaales von 90 m<sup>2</sup>, mit Modellzimmer und Nordbeleuchtung. 3. einer Turnhalle bezw. Aula von 16 × 30 m mit Aborten, Abwartwohnung u. s. f. Es sollen auf dem Bauplatz nur so viele Pavillons erstellt werden, dass jedes Gebäude genügend Licht und Luft erhält. Auf eine zweckmässige Bebauung des Areals, die sich in harmonischer Gesamtwirkung dem landschaftlichen Charakter der Gegend anpasst, ist besondere Sorgfalt zu verwenden.

Die Wahl des Baustils und des Baumaterials wird freigestellt, doch ist zu beachten, dass die Kalksteinbrüche der Gemeinde Tavannes sowohl Hau- als Bruchsteine liefern. Zur Darstellung der Projekte sind vorzulegen: Ein Lageplan im Masstab 1:500, Fassaden, Grundrisse und Schnitte eines Normalpavillons sowie des Pavillons mit Zeichnungssaal 1:100 und schliesslich eine Vogelperspektive der Gesamtanlage. Das Programm kann vom Gemeindebureau Tavannes bezogen werden.

**Katholische Landkirche in Landquart.** (S. 41, 251, 301.) Wie aus dem uns soeben zugegangenen Gutachten des Preisgerichtes, das in einer unserer nächsten Nummern veröffentlicht werden wird, zu ersehen ist, müssen die Angaben über die vom Preisgericht zum Ankauf empfohlenen Projekte wie folgt berichtet werden.

Das Preisgericht beantragte zum Preis von 350 Fr. zu erwerben die Entwürfe: Nr. 6 Motto: «Credo in Deum»; Nr. 47 Motto: «Lucia»; Nr. 74 Motto: «Sankt Johann»; Nr. 93 Motto: «Heimelig».

Als Verfasser des Projektes «Sankt Johann» nennt sich uns Herr Architekt *A. Witmer-Karrer* in Zürich.

## Literatur.

**Die Dampflokomotiven der Gegenwart.** Betrachtungen über den Bau und Betrieb, unter besonderer Berücksichtigung der Erfahrungen an den mit Schmidtschen Ueberhitzereinrichtungen gebauten Heissdampflokomotiven der Preussischen Staatseisenbahnverwaltung. Von *Robert Garbe* in Berlin. Mit 388 Textabbildungen und 24 lithogr. Tafeln. Berlin 1907, Verlag von Julius Springer. Preis geb. 24 M.

Einem vielseitigen Wunsche entsprechend hat R. Garbe, Mitglied der kgl. Eisenbahndirektion der preussischen Staatsbahnen, seine langjährigen Erfahrungen im Eisenbahnbetriebe in dem Buche «Die Dampflokomotiven der Gegenwart» der Öffentlichkeit übergeben.

Was dem Werke besonders Wert verleiht, sind die Angaben über die Ergebnisse der zehnjährigen Versuchszeit mit Heissdampflokomotiven, die der Verfasser im zweiten Teile seines Buches zusammengestellt hat. Es ist dies das erste Werk, das uns in die Konstruktion der Heissdampflokomotiven einführt und uns mit dem Betriebe derselben näher bekannt macht. Die Zahlentafeln und Abbildungen sind für Lokomotivbauer und Eisenbahntechniker ausserordentlich wertvoll. Wir sind Herrn Garbe dankbar für seine Veröffentlichung, in der er ohne Ansehen der Person im Tone vollster Ueberzeugung seiner Meinung Ausdruck gibt, und die so recht dazu angetan ist, für seine Ideen Anhänger zu gewinnen.

Der Grundzug des Buches ist kritisch; es zerfällt in zwei Hauptteile. Im ersten Teile werden die Nassdampf-, im zweiten die Heissdampflokomotiven näherer Betrachtung unterworfen.