

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **53/54 (1909)**

Heft 19

PDF erstellt am: **12.07.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

mit kompensierten Motoren nach Winter-Eichberg betrieben wird, liegen Betriebsresultate vor, die unlängst im „Bulletin mensuel de la société belge d'Electriciens“ veröffentlicht und mit den Ergebnissen der von derselben Gesellschaft mittels der Dampftraktion betriebenen, ungefähr gleich langen (genau 20,16 km) Vicinalbahn von Nivelles nach Virginal und Braine-l'Alleud verglichen wurden. Per Zugskilometer beträgt demnach für 1907 die Ausgabe Fr. 0,42 beim elektrischen Betrieb mit total 620 000 Zugskilometern und Fr. 0,79 beim Dampftrieb mit total 130 000 Zugskilometern. Abgesehen davon, dass eine Korrektur der Zahl 0,42 deshalb begründet wäre, weil im Stromverbrauch nicht nur die elektrische Arbeit der eigentlichen Traktion, sondern auch der Reparaturwerkstätte im Depot eingeschlossen sein soll, dürfen aus dieser zahlenmässigen Gegenüberstellung keine weitgehenden Schlüsse gezogen werden, indem für die mit Dampflokomotiven betriebene Strecke durchaus andere Grundsätze der Zugsbildung und Fahrplanbildung in Betracht kommen, als für die mittels elektrischer Personen-Motorwagen betriebene Strecke. Die Stromlieferung der Borinagebahn erfolgt aus der Zentrale der Société d'électricité du Borinage, die namentlich auch die allgemeine Energieverteilung für Beleuchtung und industrielle Kraftverteilung in der Borinage-Gegend besorgt, wodurch sich die Wahl der verhältnismässig sehr hohen Periodenzahl für diesen Einphasen-Bahnbetrieb erklärt. Als eine Eigentümlichkeit der Anlage ist auch die doppelpolige Kontaktleitung zu erwähnen, da der Gebrauch der Schienen als Rückleitung nicht gestattet wurde, um Störungen benachbarter staatlicher Schwachstromleitungen auszuschliessen.

Eine Versuchsanstalt für Luftschiffmodelle ist unlängst von der Motorluftschiff-Studiengesellschaft in Berlin nach Plänen und Kostenanschlägen von Prof. Dr. L. Prandtl in Göttingen erbaut worden. Zum Studium des Gesamtwiderstandes der Luftschiffkörper und Flugapparate wird in der genannten Modellversuchsanstalt im Gegensatz zum Verfahren in den dem analogen Zweck dienenden Modellschleppkanälen für Schiffbau das zu untersuchende Modell ruhend aufgehängt und die Luft mittels eines Ventilators an ihm vorbei bewegt und zwar, infolge der besondern Einrichtungen, in einem gleichförmigen und wirbelfreien Luftstrom. Dieser kreist in einem ringförmig geschlossenen Kanal, für den die baulich einfache Rechteckgestalt dadurch ermöglicht wurde, dass an allen vier Ecken Leitschaukeln angeordnet sind, die eine möglichst sanfte Umlenkung des in einzelne Bänder zerlegten Luftstroms gewährleisten; zur Erzeugung des Luftstroms ist ein Sulzer'scher Mitteldruckventilator aufgestellt, der mittels eines, in den Geschwindigkeitsgrenzen 1:4 regulierbaren Elektromotors angetrieben wird; von einer manometrischen Wage aus wird mittels Relais und Hilfsmotor der Gang des den Ventilator antreibenden Elektromotors auf Gleichhaltung des Druckunterschiedes zwischen den Räumen vor und hinter dem Ventilator geregelt. An verschiedenen Stellen des Kanals wurden besondere Siebkonstruktionen mit regelbaren Maschen eingebaut, um eine möglichst gleichmässige Windgeschwindigkeit über den ganzen Kanalquerschnitt zu erreichen, was nach langen Bemühungen tatsächlich mit genügender Genauigkeit auch gelang. Zur Vornahme der eigentlichen Modellmessungen wurden, um innerhalb des Kanals möglichst wenig Störung zu verursachen, die Aufhängung der Modelle und die Uebertragung der durch genaue, ausserhalb des Kanals aufgestellte Wagen zu messenden Kräfte durch Drähte bewirkt. Die verschiedenen Messeinrichtungen der Modellversuchsanstalt, die demnächst ihre regelmässige Tätigkeit aufnimmt, hat Prof. Prandtl anlässlich der letzten Jahresversammlung des Vereins deutscher Ingenieure in einem Vortrag geschildert, der von Bildern begleitet in Nr. 42 der „Z. d. V. d. I.“ nunmehr zum Abdruck gelangt ist.

Technisches Komitee. Unter dieser Bezeichnung hat sich zur Hebung der sozialen Stellung der höhern Techniker eine Anzahl hervorragender deutscher Architekten und Ingenieure vereinigt, der u. a. angehören die Professoren E. Kummer (Berlin) und Rehbock (Karlsruhe), Dr.-Ing. v. Rieppel (Nürnberg) und Dr.-Ing. v. Oechelhäuser (Dessau). Das „Technische Komitee“ richtet seinen Appell an alle deutschen Techniker, die auf Grund ihres Studiums an einer Technischen Hochschule oder auf Grund anderweitig erworbener technischer Kenntnisse und Fähigkeiten höhere oder leitende Stellen in Unternehmungen und Aemtern bekleiden. Das Komitee will in ergänzender Tätigkeit zu den Bestrebungen der Vereine und Verbände der höhern Techniker deren Gesamtinteressen fördern und

im deutschen Volk das Verständnis für die technischen Leistungen vertiefen, ist aber unabhängig von dem ebenfalls kürzlich ins Leben getretenen „Verein der staatlichen und städtischen Ingenieure Deutschlands“. „Förderer“ dieser Bestrebungen wird, wer z. H. des „Technischen Komitee“ einen Jahresbeitrag von mindestens 10 M. entrichtet, wofür ihm die Drucksachen der Vereinigung zugestellt werden. Als Förderer haben sich, um einige bekannte Namen zu nennen, erklärt Dr.-Ing. v. Bach (Stuttgart), W. H. Lindley (Frankfurt a. M.), Dr.-Ing. Voith (Heidenheim), Prof. Pfarr (Darmstadt), Wilh. v. Siemens; von Vereinen der westpreussische Architekten- und Ingenieur-Verein in Danzig u. a. m. Es ist interessant zu beobachten, wie die Standesfragenbewegung unter den Architekten und Ingenieuren sich überall durch Zusammenschluss gleichgerichteter Kräfte äussert.

Schiffahrt auf dem Oberrhein. In seiner Sitzung vom 28. Oktober hat der Grosse Rat von Basel für die Erweiterung der Rheinschiffahrtsanlagen eine Gesamtausgabe von 815 000 Fr. bewilligt, an welche bekanntlich ein erheblicher Bundesbeitrag in Aussicht genommen ist.¹⁾ Bei dieser Gelegenheit teilte der Regierungsrat mit, dass der Umschlag der Rheinschiffahrt in Basel, der 1908 sich auf 16 000 t belief, für 1909 bereits 40 000 t erreicht habe und im kommenden Jahr auf 80 000 bis 100 000 t ansteigen werde, da bedeutende Kohlenverfrachtungen für die Schweiz. Bundesbahnen zu Wasser in Aussicht stehen.

Es ist erfreulich zu erfahren, dass das Zusammenarbeiten von Basel und dem Bund und die erheblichen Subventionen, die von beiden Seiten daran gewendet werden, damit die Rheinschiffahrt in Basel festen Fuss fassen, solchen Verkehrsaufschwung zeitigen. Der Gedanke, die natürliche Rheinstrasse, die seit Jahren bis Strassburg befahren wird, auch bis Basel bezw. bis in die Schweiz nutzbar zu machen, ist von solcher Tragweite, dass der energische Versuch, ihn ins Leben zu führen, sehr zu begrüssen ist.

Der Neubau des Schweizerischen Bankvereins in Basel. Am 25. Oktober d. J. ist der Neubau, den der Schweizerische Bankverein in Basel an der Ecke Aeschenvorstadt-St. Albangraben durch die Architekten Suter & Burckhardt erstellen liess, seiner Bestimmung übergeben worden. Die Direktion hat auf die Eröffnung ein hübsches Album herausgegeben, dessen Titelseite die Gesamtansicht des imposanten Baues zeigt, der weithin sichtbar nunmehr jene verkehrsreichste Strassenkreuzung Basels dominiert und in dem rastlosen Treiben einen vornehmen Ruhepunkt darbietet. Eine Reihe von Innenansichten gewährt einen Ueberblick über die zweckmässig angeordneten und ausgestatteten Räume, die einerseits dem Verkehr mit dem Publikum, andererseits der Verwaltung des Bankinstitutes dienen. Wir gedenken zu gelegener Zeit den Bau auch für unsere Leser in üblicher Weise zur Darstellung zu bringen.

Eine ausserordentliche Hauptversammlung des Vereins deutscher Ingenieure ist auf Dienstag den 16. November in die städtische Tonhalle zu Düsseldorf einberufen, zur Behandlung von Wahl- und Verwaltungsangelegenheiten des Vereins. Am Vorabend, den 15. November, soll ein gemeinsames Mahl und hierauf ein vom Niederrheinischen Bezirksverein dargebotener guter Trunk die Teilnehmer vereinigen.

Wasserwerk Filisur. Am 31. Oktober haben die Gemeinden Bergün und Filisur, bezw. Wiesen, Schmitten und Alvaneu der Firma E. Froté & Cie. in Zürich die Konzession erteilt zur Ausnützung der Wasserkraft an der Albula und am Davoser Landwasser. Die geplante Zentrale würde in Filisur erstellt.

Konkurrenzen.

Welttelegraphen-Denkmal in Bern. Mit Datum vom 25. Okt. 1909 hat der Schweizerische Bundesrat das endgültige Programm für diesen Wettbewerb ausgeschrieben. Dieses bestätigt die bezüglichen Mitteilungen, die wir auf Seite 231 dieses Bandes gemacht haben. Hinsichtlich des Preisgerichtes ist zu bemerken, dass vorbehalten ist, die bereits gebrachten Namen durch ungefähr 12 weitere zu vermehren. Die Anzahl der zu erteilenden Preise und die Verteilung der verfügbaren 20 000 Fr. auf diese ist dem Ermessen des Preisgerichtes anheimgestellt, mit der Bestimmung jedoch, dass der vom Preisgericht zur Ausführung bestimmte Entwurf keine Geldprämie erhält und dass die höchste zu erteilende Prämie 8000 Fr. nicht übersteigen soll.

¹⁾ Siehe Band LIV, Seite 218.

Sollte das Preisgericht keinen der prämierten Entwürfe als zur Ausführung geeignet erachten, so würde unter den Verfassern der preisgekrönten Entwürfe ein zweiter, engerer Wettbewerb veranstaltet.

Das Programm kann vom eidg. Post- und Eisenbahndepartement bezogen werden. Die dazu bestimmten Beilagen (zwei Lagepläne, zwei Profilzeichnungen und ein photographisches Bild des Helvetiaplatzes) werden jedoch erst Anfangs Dezember zum Versand bereit sein.

Um- und Neubauten für das eidgen. Polytechnikum in Zürich (Bd. LIII, S. 129, 171, 196, 317, Bd. LIV, S. 231). Zum vorgeschriebenen Einreichungstermin wurden 13 Wettbewerbsentwürfe eingeleistet. Das Preisgericht wird, wegen Abhaltung einiger Mitglieder, seine Arbeit erst in der zweiten Hälfte des Monats aufnehmen können.

Nekrologie.

† **Adolph Brunner.** Unser am 24. Oktober zu Lausanne nach längerem Leiden sanft entschlummerter Kollege, Architekt *Adolph Brunner*, wurde im Jahre 1836 in Riesbach bei Zürich geboren als Sohn des angesehenen und vielbeschäftigten Zimmermeisters Brunner. Sein Vater liess ihn nach der Volksschule auch die Zürcher Industrieschule besuchen, die er im Frühjahr 1855 absolvierte, in dem gleichen Jahre, in welchem die Eidg. Technische Hochschule im Herbst ihre Tore öffnen sollte. Brunner trat zunächst im Bureau des Staatsbauinspektors Wolf in die Lehre, hospitierte aber zugleich vom Herbst 1855 bis 1857 am eidg. Polytechnikum. Im Jahre 1858 setzte er seine Lehre bei Baumeister Rychner in Neuchâtel fort und ging von dort nach Paris, wo er im Bureau des Architecte du Département de la Seine E. Boeswillwald Aufnahme fand. Hier arbeitete er bis zum Herbst 1863 und befestigte sich in der Architekturrichtung, der er Zeit seines Lebens treu geblieben ist, wie denn eine grosse Zahl seiner schweizerischen Alters- und Fachgenossen vorwiegend unter dem Einflusse der französischen Schule herangewachsen sind. Im Winter 1863 kehrte Brunner nach Zürich zurück; an seinen Platz in Paris trat sein jüngerer Bruder Fritz.

Nach dessen Heimkehr gründeten die beiden Brüder 1865 die Architektur-Firma Adolph & Fritz Brunner, die bald eine umfassende Tätigkeit begann und während der nächsten Jahrzehnte in Zürich wohl die meistbeschäftigte Hochbaufirma gewesen ist. Eine der ersten Bauten, die sie in Angriff nahm, war das Haus „Zum Schneggen“, das die „Gesellschaft der Böcke“ nach dem Entwurf von Professor G. Lasius am Limmatquai gegenüber der neuen Fleischhalle erstellen liess. Dann folgte in der zweiten Hälfte der 60er Jahre eine Gruppe von Neubauten (Hotel Wanner u. a.) an dem untern Teil der neu angelegten Bahnhofstrasse, welche die Gebrüder Brunner auf Anregung von Stadtrat Landolt in Angriff nahmen und so die Bautätigkeit eröffneten, dank welcher in wenigen Jahrzehnten jenes neue Stadtquartier erstanden ist. Weiter oben an der Bahnhofstrasse wurde von ihnen dann das Haus Ecke Bärengasse und Bahnhofstrasse erstellt und hierauf der Umbau des frühern Posthofes in Angriff genommen, auf dem Brunner den heute unter dem Namen „Zentralhof“ bekannten Häuserblock erbaut hat. Später folgten die meisten der Häuser, die den „Kappelerhof“ bilden. In die gleiche Zeit fällt der Bau des Gemeindehauses und des Schulhauses am Mühlebach der Gemeinde Riesbach, der Ausbau des Hotel Bellevue und einer Anzahl von Villen in der Umgebung, so die Villa Cramer-Frey an der Gartenstrasse, die Villa Huber-Werdmüller „Wartegg“ am Mühlebach, Villa Tuggener an der Seefeldstrasse, die Villa Luchsinger am Utoquai, die grösste Zahl der Villen und Häuser im Bellerivequartier und vieles andere mehr. Auch in andern Schweizerstädten ist manches reichere Land- und Privathaus von den Gebrüder Brunner entworfen und erstellt worden.

Nach dem im August 1886 erfolgten Tode seines Bruders Fritz führte Adolph Brunner das Architektur-Bureau in gleicher Ausdehnung weiter. Namentlich wandte er sich bald ganz speziell dem Bau und der Einrichtung von Bankgebäuden zu, für die er infolge gründlicher Studien und auf zahlreichen Reisen gesammelter Kenntnisse bald einen hervorragenden Ruf genoss. Auf diesem Gebiete nennen wir nur den innern Umbau der Kreditanstalt in Zürich, den Neubau der Kantonalbank, der Eidg. Bank, der Volksbank, der Bank von Leu & C^o, alle vier in Zürich, ferner Bankgebäude in Bern, La Chaux-de-Fonds u. a. m. Seine Studien und Erfahrungen auf diesem

speziellen Gebiete hat er in einer Reisebeschreibung niedergelegt. Das Geschick, das er bei Lösung der mannigfachen Fragen, die hier zu erledigen waren, und namentlich beim innern Ausbau an den Tag legte, schuf ihm einen Namen auch über unsere Landesgrenzen hinaus, sodass sein Rat bei Prüfung von bezüglichen Plänen und bei Expertisen vielfach in Anspruch genommen wurde.

Ein Unfall, der ihm beim Bau der Bank für Leu & C^o in Zürich zustiess und seine Arbeitsfähigkeit auf mehr als ein Jahr stark beeinträchtigte, nötigte ihn, solch ausgedehnter Tätigkeit zu entsagen und veranlasste ihn schliesslich im Jahre 1902 seinen Wohnsitz nach dem Genfersee, zunächst nach Montreux und dann nach Lausanne zu verlegen. Immerhin ist er auch da nicht müssig geblieben, bis ihn ein Herzleiden — möglicherweise die Folgen seines vorerwähnten Sturzes — aufs Krankenlager warf, von dem ihn ein milder Tod erlöst hat.

In seinen geschäftlichen Beziehungen war Brunner von einer peinlichen Gewissenhaftigkeit; er vertrat die Interessen seiner Bauherrn auf das Sorgfältigste und man wusste, dass er, dank dieser Eigenschaften und seiner reichen Erfahrung seine Voranschläge stets pünktlich einzuhalten pflegte. Im öffentlichen Leben ist er nicht hervorgetreten; er war eine in sich gekehrte bescheidene Natur, lebte seiner Familie und seinem Berufe, suchte aber immerhin regelmässig die Gesellschaft seiner Fachgenossen auf, die grosse Stücke auf ihm hielten. Im Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein waren in frühern Jahren beide Brüder regelmässig zu treffen, sich in ihrem Wesen ergänzend, sein jüngerer Bruder Fritz voll übersprudelnden Humors, Adolph selbst zurückhaltend, aber wohlwollend und treffend in seinem Urteil. Immer war er bereit, sich neidlos mit seinen Kollegen ihrer Erfolge zu freuen, und auch in der Ausübung seines Berufes hat er stets seine vornehme Gesinnung bekundet. So lebt er in der Erinnerung seiner Freunde als einer der ihnen, der viel — mehr als die meisten unter ihnen — gearbeitet hat und der sich dabei stets die Achtung und Freundschaft Aller ungetrübt zu erhalten wusste.

Literatur.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten:

Der Advokat im Hause. Schweizerisches Rechtsbuch, herausgegeben von Dr. jur. *Marthaler*, Dr. jur. *Gruebler*, Dr. jur. *Mackenrot* etc. I. Teil; Zivilgesetzbuch mit Erläuterungen, Formularen und Register mit einem Vorwort von Dr. E. G. nebst dem Bundesgesetz betreffend die zivilrechtlichen Verhältnisse der Niedergelassenen und Aufenthalter. Kreuzlingen 1909, Verlag Kreuzlinger Verlagsbuchhandlung (K. und A. Walcher). Preis des ersten Bandes geb. 15 Fr., des Gesamtwerkes (3 Bände) geb. Fr. 37,50.

Handbuch für Eisenbetonbau. Herausgegeben von Dr.-Ing. *F. von Emperger*, k. k. Oberbaurat in Wien. Vierter Band: *Bauausführungen aus dem Hochbau und Baugesetze*. III. Teil: Bestimmungen für die Ausführung von Eisenbetonbauten, Bauunfälle. Bearbeitet von A. Natorp, F. von Emperger. Mit 179 Textabbildungen. Berlin 1909, Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geh. 11 M., geb. 14 M.

Festschrift zur 50. Hauptversammlung des Vereins deutscher Ingenieure in Mainz und Wiesbaden, vom 14. bis 17. Juni 1909, herausgegeben vom *Bezirksverein Rheingau*. Inhalt: Die Technik im Bereiche des Bezirksvereins Rheingau, dargestellt in einem Quartband von 234 Seiten Text mit zahlreichen alten und neuen Bildern, Zeichnungen, Plänen und graphischen Tabellen.

Raumlehre für Baugewerkschulen und verwandte Bautechnische Lehranstalten. Von Prof. *Martin Gindt*. II. Teil. Dreiecksberechnung und Körperlehre. Mit 97 Figuren im Text und zahlreichen Aufgaben aus der Baupraxis. Dritte umgearbeitete und vermehrte Auflage. Leipzig und Berlin 1909, Verlag von B. G. Teubner, Preis geh. M. 1,40.

Petroleum and Coals compared in their nature. Mode of occurrence and origin. By *Eugene Coste*, E. M. Toronto, Ont. Published by authority of the Council at the office of the secretary, Montreal, Que. 1909.

Ein neues Schnellbahn-System. Vorschläge zur Verbesserung des Personenverkehrs von *August Scherl*. Mit 52 Textabbildungen und 3 Tafeln. Druck und Verlag von August Scherl. Berlin 1909. Preis geb. 4 Fr.