

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Band:** 55/56 (1910)  
**Heft:** 16

## **Wettbewerbe**

### **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:** 19.11.2024

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

lichen Staudamm von 1500 m Länge, dem Wasserkraftwerk selbst und schliesslich den Schiffsschleusen bestehen; der eigentliche Staudamm von rund 12 m Höhe über der Fluss-Sohle ist für die Aufnahme von 116 stählernen Schützenschleusen entworfen, deren Pfeiler von je 2,5 m Breite und 10 m Länge eine Bogen-Brücke aufnehmen sollen, von der aus die Schleusen mit Hilfe elektrischer Motoren geöffnet und geschlossen werden können; diese Schleusen dienen zur Regulierung des Wasserspiegels während des ganzen Jahres. Das Wasserkraftwerk, dessen Zentrale bei vollem Ausbau eine Länge von etwa 400 m bei einer Breite von etwa 40 m und einer Höhe bis zur Dachfirst von etwa 45 m erhält, soll in drei Ausbaustufen 100 000, 200 000 und schliesslich 300 000 PS liefern. Ausser der Kraftabgabe nach St. Louis, die im Jahre 1913 bereits einen Betrag von 60 000 PS zur Ergänzung der dortigen Dampfkraftwerke (die 1909 etwa 113 Millionen Kilowattstunden produzierten) aufweisen wird, hat für die Erstellung dieser Anlage auch die Verbesserung der Schiffsverkehrsverhältnisse und die Verhütung von auftretenden Ueberschwemmungen anregend gewirkt. Es wird auch mit der Möglichkeit einer Energieübertragung nach dem von Keokuk etwa 360 km entfernten Chicago gerechnet, wenn einmal beim Vollausbau die ganze Leistung abgesetzt werden muss. Mit der Bauausführung ist im Frühjahr 1910 begonnen worden.

#### Monatsausweis über die Arbeiten am Lötschbergtunnel.

September 1910.

| (Tunnellänge = 14536 m)                    | Nordseite | Südseite | Total |
|--|-----------|----------|-------|
| Fortschritt des Sohlenstollens im Sept.    | m 228     | 134      | 362   |
| Länge des Sohlenstollens am 30. Sept.      | m 5904    | 6146     | 12050 |
| Gestein Temperatur vor Ort                 | °C 20,7   | 34,0     |       |
| Am Portal ausfliessende Wassermenge //Sek. | 357       | 62       |       |
| Mittlere Arbeiterzahl im Tag:              |           |          |       |
| Ausserhalb des Tunnels                     | 470       | 418      | 888   |
| Im Tunnel                                  | 846       | 1239     | 2085  |
| Im Ganzen                                  | 1316      | 1657     | 2973  |

**Nordseite.** Der Vortrieb befand sich teilweise in normalem, massig kompaktem Gastergranit, teilweise in mehr oder weniger aplitisch umgewandeltem quarzreichem Granit von starker unregelmässiger Klüftung. Der mittlere Tagesfortschritt bei  $4\frac{1}{3}$  Meyer-schen Maschinen im Gange erreichte 7,86 m.

**Südseite.** Der Sohlenstollen durchfuhr quarzreichen Granit mit stark zurücktretenden Intrusionen von Quarzporphyr und Aplit; das Gestein ist massig und unregelmässig geklüftet. Mit vier Ingersoll-Maschinen wurde ein mittlerer Tagesfortschritt von 4,47 m erzielt.

**Kreisdirektion V der Schweizerischen Bundesbahnen.** Das „Berne Tagblatt“ weiss zu berichten, dass an Stelle des verstorbenen Ständerates R. Simen in Aussicht genommen sei, einen der beiden Herren Dr. *Griffina* oder Staatsrat *Garbani-Nerini* in die Kreisdirektion V zu berufen, womit dem Kanton Tessin wieder ein Sitz in der Kreisdirektion eingeräumt wäre.

Man wird sich, scheint es, damit abfinden müssen, dass bei Besetzung solcher massgebenden Stellen auch bei unserer staatlichen Verkehrsanstalt regionale bzw. kantonale Rücksichten vor Allem den Ausschlag geben, wenn schon das Festhalten an dieser Regel, die bei politischen Stellen und andern Aemtern ja gegeben ist, auch auf wirtschaftlichem oder technischem Gebiet dem Verwaltungsmann bzw. Ingenieur unverstündlich und dem Unternehmen kaum förderlich erscheint. Damit soll selbstverständlich die Qualifikation der genannten beiden Kandidaten in keiner Weise in Frage gestellt werden, umso weniger als es sich ja um Ersatz für den Inhaber des Rechtsdepartements handelt.

Wir verweisen übrigens auf das, was wir in dieser Hinsicht auf den Seiten 56 und 120 des letzten Bandes geschrieben haben.

**Ein Ersatz des Kohlentransports durch elektrische Energieübertragung von der Kohlengrube aus** hat nach einer Mitteilung in der Zeitschrift „Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen“ im nordwestböhmisches Braunkohlenrevier stattgefunden, wo die vom Elisabethschacht in Tümitz geförderte Kohle mit Rücksicht auf ihren verhältnismässig niedrigen Heizwert den Transport wirtschaftlich nicht mehr ertrug und eine Rendite der Grube erst durch die Errichtung einer elektrischen Ueberlandzentrale auf der Grube selbst wieder in den Bereich der Möglichkeit gerückt worden ist. Da die Grube zudem für ihren eigenen Bedarf der elektrischen Betriebskraft bedarf, so stellt sich diese neben der Abgabe auf die umliegenden Ortschaften und Industrien als eine äusserst billige dar,

insofern der Zeitpunkt des Maximalkraftbedarfs auf der Grube mit demjenigen des Konsumgebietes nicht zusammenfällt.

**Der II. internationale Kältekongress,**<sup>1)</sup> der am 6. d. M. in Wien eröffnet wurde, erfreute sich eines besonders starken Besuches. Der Kongress arbeitete in sechs Kommissionen, von denen jene für Anwendung der Kälte in den Nahrungsmittelindustrien besonderes Interesse in Anspruch nahm. Die Sitzungen in Wien wurden am 12. Oktober abgeschlossen, worauf sich die Kongressmitglieder nach Budapest und Prag begaben zur Besichtigung der dortigen Kühlanlagen. Am 16. Oktober soll in Prag der offizielle Schluss des Kongresses erfolgen. Die Schweiz ist an dem Kongresse durch zahlreiche Interessenten, sowie offiziell durch die vom Bundesrat abgeordneten Herren Ingenieur *Butticaz* aus Lausanne und Oberingenieur *F. Huber* von der Firma Gebrüder Sulzer, als Präsident und Vizepräsident des Schweizerischen Kältevereins, vertreten.

**Die Kraftübertragung Ventavon-Villeneuve,** mit deren unlängst erfolgter Inbetriebsetzung die *Société d'Energie Electrique du Litoral Méditerranéen* ihre seinerzeit von uns gewürdigten Anlagen<sup>2)</sup> erweitert hat, dient zur Verbindung der Wasserkraftwerke Ventavon und Brillane-Villeneuve an der Durance. Bei einer Entfernung von 60 km ist eine Uebertragungsspannung von 60 000 Volt gewählt, sowie Aluminiumseile von 130 mm<sup>2</sup> Querschnitt als Leitermaterial. Es dürfte diese Uebertragung zur Zeit die grösste europäische Ausführung einer Aluminium-Fernleitung darstellen.

**Gebäude der Generaldirektion der Württembergischen Bahnen in Stuttgart.** In ihrem Heft 3 veröffentlichen die „Deutschen Konkurrenzen“ die prämierten Wettbewerbspläne für das Generaldirektionsgebäude, das unweit des neuen Bahnhofes errichtet werden soll. Ein erster Preis wurde nicht erteilt; als Gewinner des ersten II. Preises werden genannt *Schlösser & Weirether*, Architekten unter Mitarbeit von Architekt *Emil Bercher* (aus Basel) sämtliche in Stuttgart. Wir beglückwünschen den letztern als unsern Landsmann zu diesem Erfolge.

**Frasne-Vallorbe.** Der Bau des Tunnels von rund 6200 m Länge durch den Mont d'Or, sowie die Ausführung der Arbeiten auf offener Linie, auch auf Schweizergebiet, sind, wie der „Bund“ berichtet, den französischen Firmen Societé Fougerolle aus Marseille, und Dandé & C<sup>9</sup> aus Paris in Verbindung mit Ingenieur A. Palaz aus Lausanne übertragen worden.

**Musée d'Art et d'Histoire in Genf.** Das von Architekt *Marc Camoletti* auf Grund des ihm beim Wettbewerb<sup>3)</sup> zuerkannten ersten Preises von 1903 bis 1909 erbaute, zur Aufnahme der städtischen Sammlungen bestimmte Gebäude ist fertig eingerichtet. Es wurde heute mit einem feierlichen Akte eröffnet und seiner Bestimmung übergeben.

**Das Arniwerk** bei Altdorf ist im Laufe der vergangenen Woche in Betrieb gekommen. Von der gesamten in Aussicht genommenen Kraftausnutzung von rund 8000 PS sind zunächst 4300 PS ausgebaut worden.

**Weltausstellung Brüssel 1910.** Die Preisverteilung an der Weltausstellung in Brüssel ist auf den 18. d. M. angesetzt. Die Ausstellung bleibt für das Publikum bis zum 7. November und für Käufer (mit erhöhtem Eintritt) bis zum 12. November geöffnet.

**Primarschulhaus in Wald (Zürich).** Die Ausführung der endgültigen Pläne sowie die Bauleitung für das neue Schulhaus in Wald ist den Architekten *Gebrüder Pfister* in Zürich übertragen worden.

## Konkurrenzen.

**Post-, Telegraphen- und Telephonegebäude in St. Blaise** (Band LVI, Seite 95). Zur Beurteilung der 20 eingegangenen Wettbewerbsarbeiten ist das Preisgericht am 6. Oktober zusammengetreten und hat folgende Preise zuerkannt:

- Ein I. Preis wurde nicht erteilt.  
 II. Preis (800 Fr.) dem Entwurf „Deux Solutions“ der Architekten *Prince & Béguin* in Neuchâtel.  
 III. Preis ex æquo (600 Fr.) dem Entwurf „Jean-Louis“ des Architekten *M. R. Convert* in Neuchâtel.  
 III. Preis ex æquo (600 Fr.) dem Entwurf „Rive de l'Herbe“ der Architekten *Zweiacker & Dubois* in St. Blaise und Lausanne.

<sup>1)</sup> Band LV, Seite 282.

<sup>2)</sup> Band LV, Seite 84.

<sup>3)</sup> Band XXXVI, S. 127 und Band XXXVIII, S. 32.

Sämtliche eingereichten Entwürfe sind seit Sonntag den 9. Oktober bis Sonntag den 16. Oktober abends 5 Uhr im grossen Saal des Bahnhofrestaurants der S. B. B. in St. Blaise öffentlich ausgestellt.

**Genfer Lokalarhitektur** (Band LV, Seite 231). Zu dem für diesen Wettbewerb angesetzten Termin vom 30. September sind zahlreiche Entwürfe eingelaufen, die, wie uns berichtet wird, recht erfreuliche Leistungen enthalten. Das Urteil des Preisgerichtes wurde erst am Freitag den 14. d. M. bekannt gemacht, sodass wir es erst in der nächsten Nummer mitteilen können. Die Ausstellung der sämtlichen Wettbewerbspläne ist mit heute 15. Oktober im Gebäude des „Athénée“ in Genf eröffnet worden.

### Nekrologie.

† **Theodor Gohl**. In der Frühe des 1. Oktober starb in Basel infolge eines Hirnschlages, der ihn am Abend zuvor in dem im Umbau begriffenen alten Postgebäude in Basel plötzlich mitten in der Arbeit getroffen, Architekt Theodor Gohl, Adjunkt des Direktors der eidgen. Bauten. Ein arbeitsreiches Leben hat damit seinen plötzlichen Abschluss gefunden. Geboren am 22. März 1844 in Aarberg, besuchte Gohl 1858 bis 1861 das Realgymnasium in Bern und studierte von 1861 bis 1865 unter Gottfried Semper an der eidg. polytechnischen Hochschule in Zürich Architektur. Seine Kenntnisse erweiterte er auf einer 14-monatlichen Studienreise in Italien, nachdem er bei Baumeister Locher in Zürich, bei Baumeister Moser in Baden und bei Unternehmer Ch. Elles in Genf praktisch gearbeitet hatte.

Von 1872 bis 1875 war Gohl Adjunkt des Kantonsbaumeisters in Bern, in den Jahren 1875 bis 1880 Stadtbaumeister von Winterthur, 1880 bis 1891 Kantonsbaumeister in St. Gallen, 1891 Architekt bei der eidg. Baudirektion und nach einem kurzen Aufenthalt in Biel, als Lehrer am Technikum, wurde er 1892 zum Adjunkten der Direktion der eidg. Bauten gewählt.

Mit Gohl ist eine markante Persönlichkeit aus einem weitverzweigten Wirkungskreise geschieden. Aus der alten Semper'schen Schule hervorgegangen, hielt er bei allen seinen architektonischen Arbeiten aus Ueberzeugung an den Formen der italienischen Renaissance fest. Mit den auf zahlreichen Reisen in Italien nach dieser Richtung erweiterten Stilkenntnissen verband er ein umfassendes konstruktives Können, grosse Vertrautheit mit unsern Landessprachen und eine hervorragende Arbeitskraft, die ihm bis in die letzte Stunde seines Lebens treu geblieben ist. Mitten aus seiner anstrengenden Tätigkeit wurde er unvermittelt abberufen.

### Literatur.

**Max Eyths gesammelte Schriften** in sechs Bänden, herausgegeben von der deutschen Verlagsanstalt, Stuttgart und Leipzig, in Verbindung mit Carl Winters Universitätsbuchhandlung in Heidelberg. Preis geh. 30 M., geb. 36 M. I. Band: „Hinter Pflug und Schraubstock“, Skizzen aus dem Taschenbuch eines Ingenieurs. Mit einem Bildnis des Verfassers und einem Geleitwort von Konrad Gans Edlem Herrn zu Putlitz.

Einer der seltenen Menschen, deren sonniges Gemüt in allen Lagen und Widerwärtigkeiten des Lebens das Schöne herauszufinden und sich daran zu freuen weiss, war Max Eyth, der treuherzige Schwabe aus Kirchheim u. T. Ausgestattet mit einer gründlichen humanistischen Vorbildung, dann mit tüchtigen, am Stuttgarter Polytechnikum erworbenen Fachkenntnissen zog er zu Anfang der 1860'iger Jahre als Maschineningenieur auf die Wanderschaft, zu jener Zeit, da unter Führung Englands die Technik in mannigfachster Form die Welt eroberte. Während 20 Jahren stand Eyth in den Diensten der Firma Fowler in Leeds, deren Dampfpflüge er in Aegypten wie in den nordamerikanischen Südstaaten, in Sibirien und Trinidad einfuhrte und unter den schwierigsten Verhältnissen handhabte. Von all seinen Erlebnissen auf diesen weiten Fahrten gibt er in dem vorliegenden Bande fesselnde und lebensvolle Schilderungen, die infolge seiner schlichten, mit unverwüstem Humor durchwirkten, poetischen Art zu erzählen von Jedermann mit hohem Genuss gelesen werden können. Dazwischen sind einzelne Gedichte eingeflochten, die sich alle auf die Tätigkeit des

Maschinenbauers beziehen und aus denen uns der Geist einer tiefen und edlen Lebensauffassung erfrischend entgegenweht. In meisterlicher Art verflucht Eyth Wahrheit und Dichtung, denn nirgends hat man das Gefühl, dass die, das Tatsächliche in echt künstlerischer Weise in seinen wesentlichen Teilen steigernde Dichtung der Wahrheit Zwang antue; dazu war er trotz seiner Dichterrader zu ideal und ehrlich veranlagt. Trefflich antwortet er in einem der Gedichte dem forschenden Drängen der Freunde: „Hast du erlebt was du erzählst?“ mit der Schlussstrophe:

„Ich hab's erlebt: im tiefsten Herzen  
Erlebst du mehr an Lust und Schmerzen  
Als fünfzig Jahre auszumerzen  
Vermögen; es vergisst sich nie.  
Auch dort ist's Arbeit, Kampf und Streben,  
Was könntet ihr dafür wohl geben,  
Nähmt ihr aus diesem harten Leben  
Die Wahrheit seiner Poesie?“

Wir können das Buch Jedem, und ganz besonders den Kollegen, deren Berufspflichten sie in einsame Gegenden führen, aufs wärmste empfehlen. Max Eyth wird ihnen ein rechter Tröster sein!

**Rivista Tecnica della Svizzera Italiana**, Organo della società Ticinese degli ingegneri ed architetti. Pubblicazione mensile. Lugano. Redazione: Arch. A. Marazzi, capotecnico comunale. Prezzo d'abbonamento nella Svizzera 5 Fr. all'anno.

Am 1. Oktober ist die erste Nummer der Monatsschrift des Tessinischen Ingenieur- und Architekten-Vereins ausgegeben worden, äusserlich gekennzeichnet durch das bei unserer Zeitschrift erprobte Gewand, inhaltlich sich vor allem als Organ des tessinischen Vereines darstellend mit besonderer Berücksichtigung seiner Beziehungen zum grossen schweizerischen Vereine. Es ist seine vermittelnde Rolle sehr zu begrüssen, durch die die Bande zu unsern italienischen Landsleuten und Fachgenossen, wie wir hoffen, noch enger geknüpft werden mögen als bisher. Dass neben den allgemein schweizerischen Angelegenheiten Fragen von lokalem Interesse behandelt werden — diesmal das städtische Bauwesen und Strassenbahnfragen von Lugano — sowie auch Angelegenheiten, die die Ingenieur- und Architektenkreise des Königreichs Italien betreffen, ist sehr erklärllich und verleiht unserem neuen Fachblatt wohl auch in der Nordschweiz noch erhöhtes Interesse. Das wesentliche Ziel, das sich das Organ der tessinischen Kollegen gesetzt hat, nämlich kantonale technische Fragen losgelöst vom politischen Parteistandpunkt zu beleuchten und auch für ein weiteres Publikum zu behandeln, ist sehr verdienstlich und sichert ihm die Sympathien aller schweizerischen Fachgenossen, die gleiche Gesinnungen hegen.

Wir begrüssen das neue Blatt und wünschen ihm besten Erfolg.

**Die Berechnung elektrischer Freileitungen nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten.** Von Dr.-Ing. W. Majerczik, Berlin. Mit 59 Quartseiten und 10 in den Text gedruckten Figuren. Berlin 1910, Verlag von Julius Springer. Preis geh. 2 M.

Durch das unlängst von uns besprochene Werk „Die Berechnung elektrischer Anlagen auf wirtschaftlichen Grundlagen“ von Dr.-Ing. F. W. Meyer<sup>1)</sup> war die Bibliographie der Untersuchung elektrischer Anlagen auf Wirtschaftlichkeit durch den Begriff der „Verteuerungsfunktion“ bereichert worden, mit dem Meyer den Zusammenhang zwischen den Kosten pro installiertes Watt der Zentrale und der Höhe der Spannung analytisch ausdrückte, um Beziehungen über die für verschiedene Entfernungen vorteilhaftesten Spannungswerte zu erhalten. Da nun, rein praktisch betrachtet, solche Beziehungen eigentlich nur für die Uebertragungsleitung und die allfällig beidseitig daran angeschlossenen Transformationsstationen gerechtfertigt sind, so lag es nahe, diese Beschränkung vorzunehmen und die Leitung samt den anschliessenden Transformatoren allein zum Gegenstand einer derartigen Untersuchung zu machen. Dies ist nun tatsächlich auch der Standpunkt, von dem aus Majerczik, der Verfasser der uns heute vorliegenden Schrift, die Ermittlung der wirtschaftlich günstigsten Uebertragungs-Spannung und des wirtschaftlich günstigsten Leitungsquerschnitts vornimmt. Es darf der Versuch als wohl gelungen bezeichnet und die Schrift den Elektro-Ingenieuren zum Studium bestens empfohlen werden. Ein Einwand ist indessen gerechtfertigt in bezug auf die Literaturhinweise, die zu sehr nach der zufälligen Lektüre des Verfassers von meist kompilatorischen Schriften hin orientiert sind, statt eine ge-

<sup>1)</sup> Band LIII, Seite 131.