

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **59/60 (1912)**

Heft 22

PDF erstellt am: **08.08.2024**

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.

Wissenschaft begeistert und damit auch zur Hebung des schweiz. Gymnasiallehrerstandes Wesentliches beigetragen. Zahlreich sind seine Schüler, ausgerüstet mit seinen Ideen, an in- und ausländischen Mittel- und Hochschulen tätig, und fördern dadurch die Vorbildung der künftigen Generationen von Ingenieuren.

Der Name *Wilhelm Fiedlers* wird mit der Geschichte unserer höchsten technischen Bildungsanstalt für alle Zeiten in hohen Ehren verbunden bleiben. M. G.

Miscellanea.

Elektrischer Betrieb bei den S. B. B. Die „Dienstabteilung für die Einführung der elektrischen Zugsförderung bei der Generaldirektion der S. B. B. in Bern“ wurde organisiert wie folgt:

Abteilungs-Chef: Herr Ingenieur *E. Huber-Stockar*.

Stellvertreter: die Herren Ingenieur *H. Eggenberger* und Dr.-Ing. *H. Gallusser*.

Die Stellvertretung des Abteilungs-Chefs hat in administrativen Angelegenheiten in erster Linie Ingenieur *Eggenberger*, in dessen Verhinderung Dr.-Ing. *Gallusser*; die Stellvertretung in Angelegenheiten betreffend Wasserkraftanlagen Ingenieur *Eggenberger*, betreffend die elektrischen Anlagen Dr.-Ing. *Gallusser*.

Bei der Dienstabteilung für die Einführung der elektrischen Zugsförderung sind ferner tätig: ein Wasserbau-Ingenieur, ein Elektrotechniker und zwei Techniker. Für die das Rollmaterial betreffenden Angelegenheiten ist die Mitarbeit des Obermaschineningenieurs bei der Generaldirektion vorgesehen.

Städtisches Verwaltungsgebäude in Luzern. Wir haben auf Seite 232 lfd. Bandes über das Projekt zum städtischen Verwaltungsgebäude berichtet und auf Seite 234 eine Eingabe der Sektion Waldstätte des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins wiedergegeben, in der diese dafür eintritt, dass für den Bau ein allgemeiner Planwettbewerb ausgeschrieben werde, von dem der Stadtrat Umgang nehmen wollte.

In der Sitzung des Grossen Stadtrates vom 23. November hat diese Behörde nun auf den Antrag ihrer Kommission, der durch den Berichterstatter, Architekt *Meili*, vertreten wurde, einstimmig beschlossen, es sei, ohne damit den Wert der vom Stadtbaumeister *Mosdorf* vorgelegten Arbeit zu verringern, die Vorlage an den Stadtrat zurückzuweisen im Sinne der Veranstaltung eines Wettbewerbes unter schweizerischen Architekten.

Direkte Linie Rom-Neapel. Die seit einigen Jahren in Angriff genommene kürzeste Eisenbahnverbindung Rom-Neapel, die sogenannte *Direttissima*, geht ihrer Vollendung entgegen. Am 10. November wurde nach dreijähriger Arbeit der Tunnel *Vivola* bei *Fondi*, der bedeutendste Kunstbau der Strecke, durchgeschlagen. Er durchbricht in einer Länge von 7454 m eine Kette der *Volkskerberge* und liegt fast durchweg in Kalkfels mit Ausnahme einer etwa 150 m langen Strecke in einer Tonschicht, die dem Bau erhebliche Schwierigkeiten bereitet hat. Die Arbeiten haben an der Nordseite mit dem 19. November 1909, auf der Südseite am 15. Februar 1910 begonnen und die völlige Fertigstellung des Tunnels soll noch vor Jahresfrist erfolgen, worauf die Linie unverzüglich dem Betrieb übergeben werden kann. (Z. d. V. d. E.-V.)

Basel und die Rheinschiffahrt. In einem Aufsatz in Nr. 10 der „*Rheinquellen*“ stellt Ingenieur *Rud. Gelpke* einige interessante Zahlen über die Verkehrszunahme einzelner Rheinhäfen zusammen, die nach deren Ausbau stattgefunden hat. So steigerte sich der Verkehr von 1901 bis 1910 bezw. 1911 im neuen *Karlsruher Hafen* von 134372 t auf 1019317 t (1911), in *Worms* von 275329 t auf 433060 t (1910), in *Strassburg* von 570087 t auf 1201205 t (1910), in *Kehl* von 53485 t auf 328652 t (1910). *Gelpke* stellt diesen Ziffern die 71200 t gegenüber, die der Basler „*Rheinhafen*“ für 1912 aufweist und hebt die Notwendigkeit hervor, auch in Basel an die Erweiterung der dem Rheinverkehr dienenden Anlagen heranzutreten.

Quecksilberdampf Lampen als Wechselstrom-Gleichstrom-Umformer. Anschliessend an unsere Notiz auf Seite 102 von Band LVII haben wir nunmehr zu melden, dass bereits Quecksilberdampf-Gleichrichter für relativ grosse Leistungen mit Erfolg ausgebildet und in die Praxis eingeführt werden konnten. So sind nach einem kürzlich in der „*E. T. Z.*“ veröffentlichten Artikel seitens der „*Gleichrichter-Gesellschaft m. b. H.*“ in Frankfurt a. M. Gleichrichter für 20, 40, 75 und 100 kw ausgebildet worden, die Einzelgewichte von 180, 210, 340 und 480 kg aufweisen, fast ausschliesslich aus Stahl und Eisen bestehen und sich anscheinend gut bewähren.

Lorrainebrücke in Bern. Auf den einstimmig gestellten Antrag des Gemeinderates hat der Bernische Stadtrat am 21. November mit 43 gegen 32 Stimmen beschlossen, den Bau der projektierten Strassenbrücke¹⁾ unterhalb der Eisenbahnbrücke über die Aare noch zu verschieben. Dabei scheint der Umstand mitgewirkt zu haben, dass die damit zusammenhängende Frage der Erweiterung des Bahn-

hofes noch nicht abgeklärt sei; ebenso wurden Bedenken hinsichtlich der finanziellen Seite der Angelegenheit geäussert.

Normalspurbahn Willisau-Nebikon. Mit Botschaft vom 12. November beantragt der Schweizerische Bundesrat die Erteilung einer Konzession zur Erstellung einer Normalbahnstrecke zur direkten Verbindung der Station *Willisau* der Linie *Huttwil-Wolhusen* mit der Station *Nebikon* an der Linie *Luzern-Olten*. Die Verbindungsstrecke erhielt eine Baulänge von 7,250 km und würde an Bau- und Einrichtungskosten rund eine Million Fr. erfordern.

Auswechslung der Wettingerbrücke. Die auf Seite 270 lfd. Bandes angekündigte Arbeit ist in der Nacht vom 22. auf den 23. November programmgemäss vorgenommen worden. Ueber den Verlauf der Operation werden wir eine Notiz folgen lassen.

Konkurrenzen.

Bebauungsplan für Frauenfeld. Die Ortsgemeinde *Frauenfeld* eröffnet unter schweizerischen oder in der Schweiz niedergelassenen Fachleuten oder Firmen mit Eingabetermin zum 31. März 1913 einen Wettbewerb zur Erlangung von Bebauungsplänen für das Vorstadtgebiet südlich der S. B. B.-Linie *Winterthur-Romanshorn*, nämlich die Gebiete „*Wannenfeld-Junkholz-Herrenberg-Talacker, Reutenen und Algisser*“. Firmen im Auslande, denen Ausländer als Teilhaber angehören, sind von der Bewerbung ausgeschlossen. Das Preisgericht besteht aus den Architekten *O. Pflughard* und *O. Pfister* und Ing. *Carl Jegher* in Zürich, ferner gehören ihm mit beratender Stimme an Ortsvorsteher *Dr. K. Halter* und Gemeindegemeindeführer *H. Brenner* in *Frauenfeld*; Ersatzrichter ist Architekt *Hans Bernoulli* in *Basel*. Es hat das auf den Wettbewerbs-Grundsätzen des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins beruhende Programm geprüft und gutgeheissen. Verlangt wird die Einzeichnung der Strassenzüge und ihrer Gefällsverhältnisse, der charakteristischen Gebäudesituationen und die Bezeichnung der Gebiete für einstöckige Bauten mit *Kniestock* und für *Reihenhäuser*. Allfällige Vorschläge für Bauvorschriften sind erwünscht. Zur Prämiiierung von drei bis vier Entwürfen stehen 7000 Fr. zur Verfügung. Es ist beabsichtigt, einen der Preisträger bei der weiteren Bearbeitung des Bebauungsplans oder eines Teils desselben mitwirken zu lassen.

Programm und Planvorlagen (letztere gegen Hinterlegung von 20 Fr., die bei Einreichung eines Entwurfs zurückerstattet werden) 1:2000 und 1:1000, sowie *Siegfriedkarte* 1:25000 sind zu beziehen vom Stadtgeometer in *Frauenfeld*.

Neues königl. Opernhaus in Berlin (Band LIX, Seite 350 und Band LX, Seite 261). Das „*Zentralblatt der Bauverwaltung*“ berichtet: „Die Akademie des Bauwesens (zu der offenbar die auf Seite 261 von uns Genannten zählen. Redaktion der „*Schweizer. Bauztg.*“) hat die Begutachtung der ihr durch den Minister der öffentlichen Bauten zugefertigten Entwurfskizzen zum Neubau des kgl. Opernhauses in *Berlin* abgeschlossen und aus den 68 eingegangenen Arbeiten fünf als in erster Linie beachtenswert bezeichnet. Es sind dies in alphabetischer Reihenfolge die Entwurfskizzen der Herren *Martin Dülfer* in *Dresden*, *Jürgensen & Bachmann* in *Charlottenburg*, *Otto March* in *Charlottenburg*, *Karl Moritz* in *Köln* und *Richard Seel* in *Berlin*.“

In der „*Deutschen Bauzeitung*“ wird ausgesetzt, dass der für die Bauausführung zuständige Minister der ihm unterstehenden Akademie nicht die Frage vorgelegt habe: „Welches ist unter den eingelaufenen Entwürfen der Beste?“ oder „Ist ein Entwurf unter ihnen, der sich zur Grundlage der Bauausführung eignet?“ Dann hätte die Akademie eine bestimmte Antwort erteilen müssen, während durch Nennung von fünf Arbeiten ohne Rangabstufung ein eigentliches Urteil umgangen ist.

Literatur.

München und seine Bauten. Herausgegeben vom *Bayerischen Architekten- und Ingenieur-Verein*. Mit 1200 Abbildungen und einem vielfarbigen Staffelbauplan der Stadt *München* 1:20000. *München* 1912, Verlag von *F. Bruckmann A.-G.* Preis geb. 24 M.

Der *Bayerische Architekten- und Ingenieur-Verein* hat als Festgabe zur Münchener Tagung des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine die Herausgabe eines zusammenfassenden Werkes über die bauliche Entwicklung *Münchens* unternommen. Das erste Viertel des 800 Seiten starken Bandes füllt ein historischer Ueberblick; der Hauptteil des Buches ist den baulichen Schöpfungen unserer Tage gewidmet.

Der historische Teil, von *Trautmann-Willich* verfasst, gibt eine anschauliche Schilderung vom Werden der Stadt; alte Pläne und zum Teil bisher unveröffentlichte Prospekte illustrieren die Ausführungen. Neben den öffentlichen Bauten, den Kirchen, Kapellen, Bauten des Hofes, ist dann auch das bürgerliche Wohnhaus in

¹⁾ Siehe Darstellung des Wettbewerbs für eine *Lorrainebrücke* Bd. LVII, S. 323.