

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Band: 67/68 (1916)
Heft: 3

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>

Uferschutzbauten mit Drahtschotterbehältern. Gemauerte Uferschutzkonstruktionen oder Buhnen haben den Uebelstand, dass die dafür aufgewendeten Kosten sehr oft in keinem Verhältnis zu der zu erzielenden Wirkung stehen. Im Laufe der letzten Jahre ist nun bei verschiedenen Stauwerken, Uferkorrekturen und Wildbachverbauungen namentlich in Italien, aber auch in Oesterreich, Spanien und Frankreich ein neues, vom italienischen Ingenieur *Palvis* erdachtes Verfahren angewendet worden, das den Vorzug der Billigkeit hat und sich gut bewährt haben soll. Nach diesem Verfahren werden laut der „Z. d. Oesterr. I. u. A. V.“ Behälter aus verzinktem Drahtnetzgeflecht, die mit dem an Ort und Stelle vorhandenen Flussschotter gefüllt werden, durch Neben- und Uebereinanderlagern zur Bildung von Mauern, Dämmen, Buhnen usw. ohne Mörtel verwendet. Die Bauweise hat den Vorteil, dass sie sich überall, selbst an schwer zugänglichen Orten durchführen lässt, und dass die Massen nicht starr sind, sondern sich leicht in jeder Weise dem Boden anschmiegen.

Die Elektrizitätswerke der Vereinigten Staaten von Nordamerika. Nach den jetzt für das Jahr 1912 vorliegenden Angaben des Bureau of Census in Washington, das alle fünf Jahre eine ausführliche Statistik herausgibt, ist in den Vereinigten Staaten in den Jahren 1902 bis 1912 die Zahl der Elektrizitätswerke (ohne Bahnkraftwerke) von 3620 auf 5221, die Leistung der Primärmotoren von 1,845 Mill. auf 7,529 Mill. PS, jener der elektrischen Generatoren von 1,212 Mill. auf 5,135 Mill. kW gestiegen. Die abgegebene Jahresleistung belief sich 1902 auf 2507 Mill. kWh, 1912 auf 11533 kWh. Von der genannten Leistung der Primärmotoren entfallen 3,054 Mill. PS auf Dampfturbinen, 1,893 Mill. auf Dampfmaschinen, 2,471 Mill. PS auf Wasserturbinen, 0,111 Mill. auf Verbrennungsmotoren, von jener der elektrischen Generatoren 0,474 Mill. kW auf Gleichstrom und 4,661 Mill. kW auf Ein- und Mehrphasenstrom-Maschinen.

Turbodynamos von 35 000 kW. Dem Beispiel von Philadelphia folgend,¹⁾ soll nun auch das Nordwest-Kraftwerk in Chicago ein Dampfturbinenaggregat von 35 000 kW Leistung erhalten. Die der Westinghouse Electric and Mfg. Co. in Auftrag gegebene Gruppe umfasst eine Parsons-Turbine in Tandem-Verbundanordnung, berechnet für Dampf von 15,5 at Ueberdruck, 110° Ueberhitzung und 96,8% Vakuum, sowie einen Drehstromgenerator von 35 300 kW Dauerleistung bei $\cos \varphi = 0,85$, für 12 000 V, 60 Per, 1200 Uml/min. Die ganze Maschinengruppe wird 22,9 m Länge, 5,6 m Breite, und 6,4 m Höhe über alles aufweisen.

Die Eisenbahnbrücke über den Ohio bei Sciotoville. Auf Seite 201 letzten Bandes (Nr. 13 vom 23. Okt. 1915) brachten wir neben den wichtigsten Daten auch eine Skizze der gegenwärtig bei Sciotoville in Bau begriffenen Eisenbahnbrücke über den Ohio River. Wir wollen nun nicht unterlassen, unsre Leser nachträglich noch auf die ausführlichen Mitteilungen hinzuweisen, die die Dezembernummer der Monatsschrift „Der Eisenbau“ über die Ausführung dieser sowohl durch ihre Abmessungen als durch ihre Ausgestaltung als kontinuierlicher Träger bemerkenswerten Brücke veröffentlicht.

Der Hauenstein-Basistunnel ist am 8. d. M. dem Verkehr übergeben worden. Trotzdem wegen einer Dammsenkung zwischen Gelterkinden und Sissach noch einspurig gefahren werden muss, verkehren die Züge fahrplanmässig. Bei Fahrzeiten Basel-Olten von etwa 43 Minuten für Schnellzüge und etwa 70 Minuten für Personenzüge beträgt der Zeitgewinn etwa 10 Minuten.

Konkurrenzen.

Bebauungsplan Zürich und Vororte. Wir erinnern daran, dass sämtliche Unterlagen zu diesem internationalen Wettbewerb bis Ende des Monats öffentlich ausgestellt sind im Stadthaus Fraumünsteramt, und zwar im nördlichen Korridor des III. Stockes. Es können also dort alle Drucksachen, sowie die reichhaltigen Unterlagspläne ungestört besichtigt und studiert werden; auch sind dort Programme kostenlos erhältlich. Die Programmbeilagen, Drucksachen und Pläne können vom Tiefbauamt der Stadt Zürich bezogen werden gegen Einzahlung von 100 Fr.; werden diese Unterlagen innert vier Wochen nach Empfang unbeschädigt zurückgesandt, so wird ein Betrag von 80 Fr. zurückerstattet. Die für den Wettbewerb ausgesetzte, unter allen Umständen zur Verteilung gelangende Preissumme beträgt 65 000 Fr.; zum Ankauf oder zur Erhöhung der Preise sind weitere 15 000 Fr. bewilligt. Als Einlieferungstermin ist der 30. Juni 1917 festgesetzt.

¹⁾ Vergl. Band LXIV, S. 11.

Nekrologie.

† **Adolf Kellenberger.** In Chur wurde am 19. Dezember v. J. Architekt Adolf Kellenberger zur letzten Ruhestätte begleitet. Er ist nach kurzem Unwohlsein im 80. Lebensjahre ruhig entschlafen. — Geboren in Chur am 22. Oktober 1836 besuchte er dort die städtischen Schulen und die Kantonsschule, um nach deren Absolvierung am Eidg. Polytechnikum in Zürich sich als Architekt auszubilden, unter gleichzeitiger praktischer Betätigung im Baubureau von Oberst Wolf. Die hierauf folgenden Studienreisen führten ihn zunächst nach Basel und Meiningen. Von dort rief ihn der Brand des elterlichen Hauses („Stadt Riga“) zur Mitarbeit an dessen Wiederaufbau nach Chur zurück. Dann treffen wir ihn in St. Gallen bei Baumeister Kubli und später (1868/70) wieder im Ausland, nämlich in Kroatien (Karlstadt-Fiume). Im Dienste der Schweizer. Zentralbahn leitete er die Stationshochbauten Linien Olten-Solothurn (1874/77), im Dienste der Schweizer. Nordostbahn die Hochbauten auf der Linie Muri-Rothkreuz (1879/82) und im Dienst der G.B. wirkte er in Göschenen beim Neubau des Stationsgebäudes (1883/84).

Das endliche Erwachen des Heimatkantons aus seiner seit dem Ruhen des bündner. Alpenbahngedankens bestandenen Lethargie im Bahnwesen und als erste Folge davon, der Bau der Schmalspurbahn Landquart-Davos riefen den im Bahnhochbauwesen gereiften Architekten im Jahre 1889 in seinen Heimatkanton zurück, dem er bis zum Lebensende treu blieb. Als Vorstand des Hochbaubureaus der Rhätischen Bahn (damals „Schmalspurbahn Landquart-Davos“) fielen ihm zunächst die Entwürfe und die Bauleitung der Bahnhochbauten in Davos-Dorf und Davos-Platz zu und später sukzessive, in Anlehnung an die von der Churer Firma Kuoni & Cie. erstellten Hochbauten der Strecke Landquart-Laret, in den Jahren 1894/96 die Hochbauten auf Landquart-Thusis, ferner 1901/03 die Hochbauten der Zwischenstationen der Albulabahn.

Die Haupttätigkeit Kellenbergers konzentrierte sich aber seit 1891 auf die Projektierung und Ausführung der Bauten der Niederlassung Landquart (Gemeinde Igis) mit der grossen Hauptwerkstätte, den Lokomotivdepots, Lagerhäusern und dem schmucken Wohnquartier der Rhätischen Bahn daselbst. Wo im Jahre 1888 neben den Stationsbauten der Ver. Schweizerbahnen zwei unbedeutende Gasthöfe und zwei Wohnhäuser standen, sehen wir heute eine zwar bescheidene, aber doch schmucke Gartenstadt von gegen 800 Einwohnern mit Schulhaus (Elementar-, Sekundar- und Fortbildungsschule), Kirche, Volkshaus, Schlachthaus, Feuerweherschuppen, grossen Werkstätten, ausgerüstet mit Druckwasserleitung, Kanalisation und elektrischer Zentrale für Licht und Kraft usw. Hier in dem grösstenteils von ihm gebauten Heim liess sich unser, Jungeselle gebliebener Kellenberger nieder und war trotz der Lockungen der naheliegenden Kantonshauptstadt und der Familie seines dort wohnenden Bruders (Herr Dr. Kellenberger), selbst nach seiner vor zwei Jahren erhaltenen Pensionierung, nicht zu bewegen, das ihm zur zweiten Heimat gewordene Landquart zu verlassen. Erst am Tage vor seinem Tode fuhr er wegen eines leichten Unwohlseins, dem Rate seines Bruders folgend und von ihm begleitet, nach Chur, um am folgenden Tage sanft zu entschlafen.

Kellenberger hat in allen innegehabten Stellen es verstanden, sich durch seine Kenntnisse, seine Erfahrung und seine unbedingte Zuverlässigkeit bis in jedes Detail, sowie durch seinen lauterer Charakter und sein bescheidenes Wesen das volle Zutrauen seiner Vorgesetzten und die Achtung und Anhänglichkeit seiner näheren und weiteren Wirkungskreise zu erwerben und zu sichern.

Man kann sein inniges Verhältnis zur Bevölkerung des ihm so wert gewordenen Landquart nicht besser schildern, als es ein Kenner und Freund unseres Kellenberger in der Prättigauer-Zeitung mit folgenden kurzen Sätzen getan hat:

„Architekt Kellenberger darf der Vater von Landquart genannt werden, ist er ja der Erbauer der schmucken Gartenstadt. Er fühlte sich aber auch mit unserer Ortschaft unzertrennlich verbunden; sie ist ihm zur zweiten Heimat geworden. Stets unterstützte er mit freigebiger Hand alles, was zur Hebung und Pflege des gesellschaftlichen und geistigen Lebens unsrer jungen Siedelung unternommen wurde. Auch war er ein stiller Wohltäter, seine Rechte hat manches getan, was seine Linke nicht vernahm. Ein goldlauterer, gerechter, gerader Charakter, geachtet und geliebt von allen, die ihn kannten, ist mit Papa Kellenberger ins Grab gestiegen. Wir werden ihn noch oft vermissen.“

S.