

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **95/96 (1930)**

Heft 24

PDF erstellt am: **29.06.2024**

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.

Schichten, als die der landwirtschaftlichen Nutzpflanzen, und sie sind hierdurch, sowie durch ihr weites Ausstrecken und ihre Festigkeit in Grenzfällen vielleicht noch befähigt, das Entstehen von Rutschungen zu verhindern. Ist die Bewegung aber einmal im Gange, so bilden sich im Boden, sei er nun bewaldet oder nicht, stets tiefgreifende klaffende Spalten, die das abfließende Wasser abfangen und in die Tiefe leiten.

Unter allen Umständen, besonders auf lehmigem Untergrunde (Flysch), kann der Wald allerdings gegen die Gefahren der Abrutschung nicht schützen, und es kommt hier, wenn auch seltener als im Freilande, doch vor, dass der Boden in Bewegung gerät. Ein Beispiel hierfür bildet das Ausbrechen einer grösseren Plaike aus einer mit altem Buchenwalde gut bestockten Lehne am Gabberg, am Ostufer des Attersees, vor rund 30 Jahren. Dieses hätte allerdings verhindert werden können, wenn der durch lange Zeit fortschreitenden Vernässung des Bodens durch entsprechende Wasserableitung rechtzeitig Einhalt getan worden wäre.

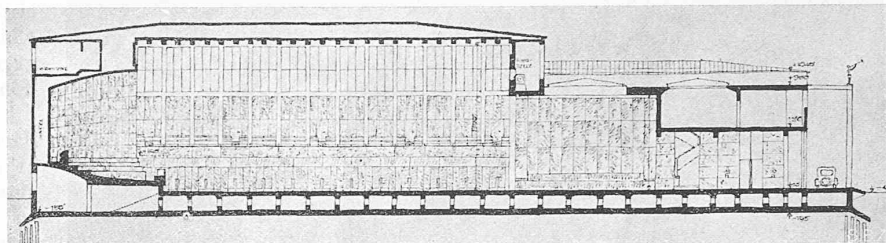
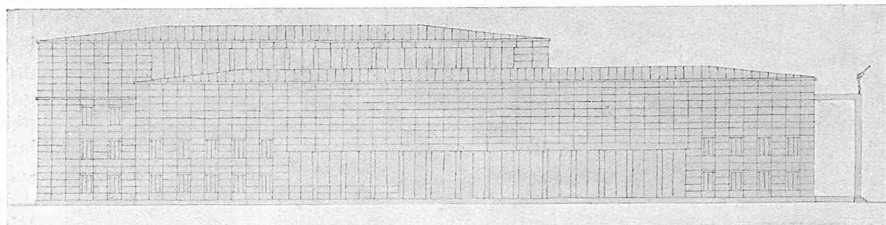
Der Wald ist natürlich auch nicht imstande, einen Schutz gegen Uferangriffe durch Hochwasser, sowie gegen Bodenbewegungen zu gewähren, die durch Fussunterwaschung der Hänge entstanden oder auf eine Durchtränkung des Bodens mit Sickerwässern zurückzuführen sind. Derartige Bodenbewegungen vermag er nicht aufzuhalten; dies erhellt daraus, dass auf solchen Rutschungen stehende starke Stämme mitunter durch den Zug des Bodens von der Wurzel aus auseinandergerissen und auf mehrere Meter Höhe gespalten werden. (Schluss folgt.)

Wettbewerb für ein Kunst- und Konzerthaus in Luzern. Bericht des Preisgerichtes.

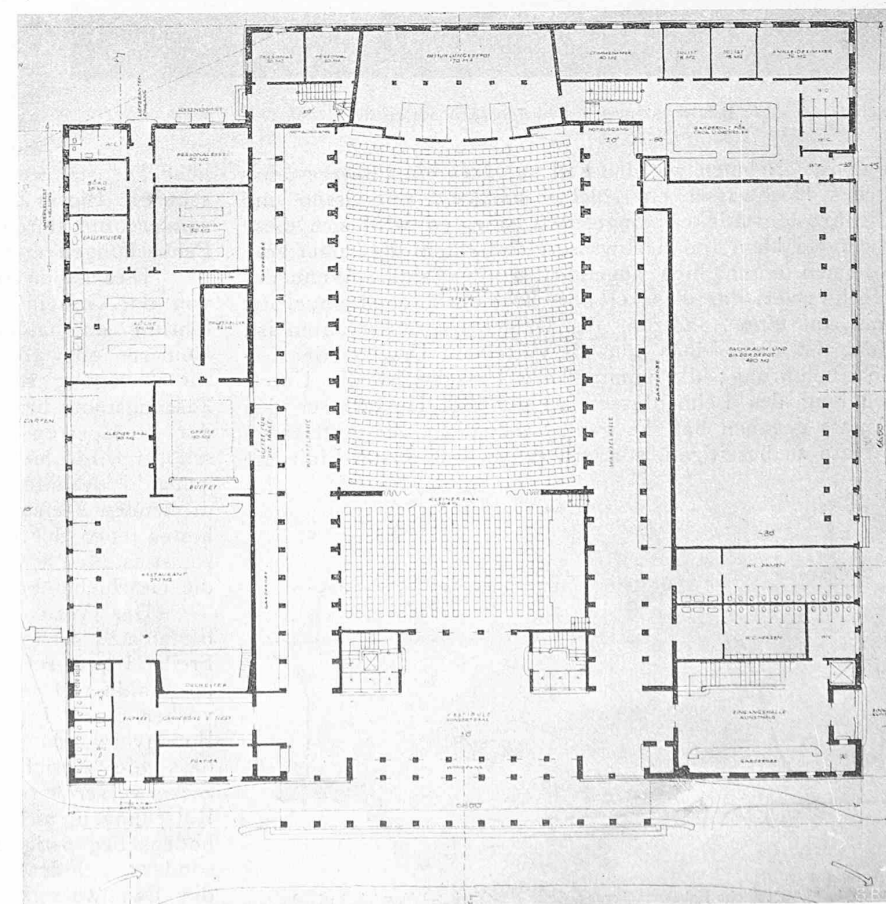
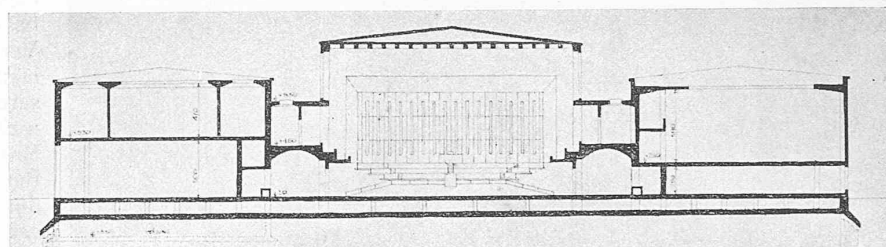
Das Preisgericht beginnt seine Arbeit Dienstag, den 25. März 1930, vormittags, im Rathaus, wo die Pläne der 33 rechtzeitig eingelaufenen Entwürfe übersichtlich ausgestellt sind. An Stelle des wegen Krankheit am Erscheinen verhinderten Professor Dr. h. c. Th. Fischer, München, amtet als Ersatzmann Nicolaus Hartmann, Architekt, St. Moritz.

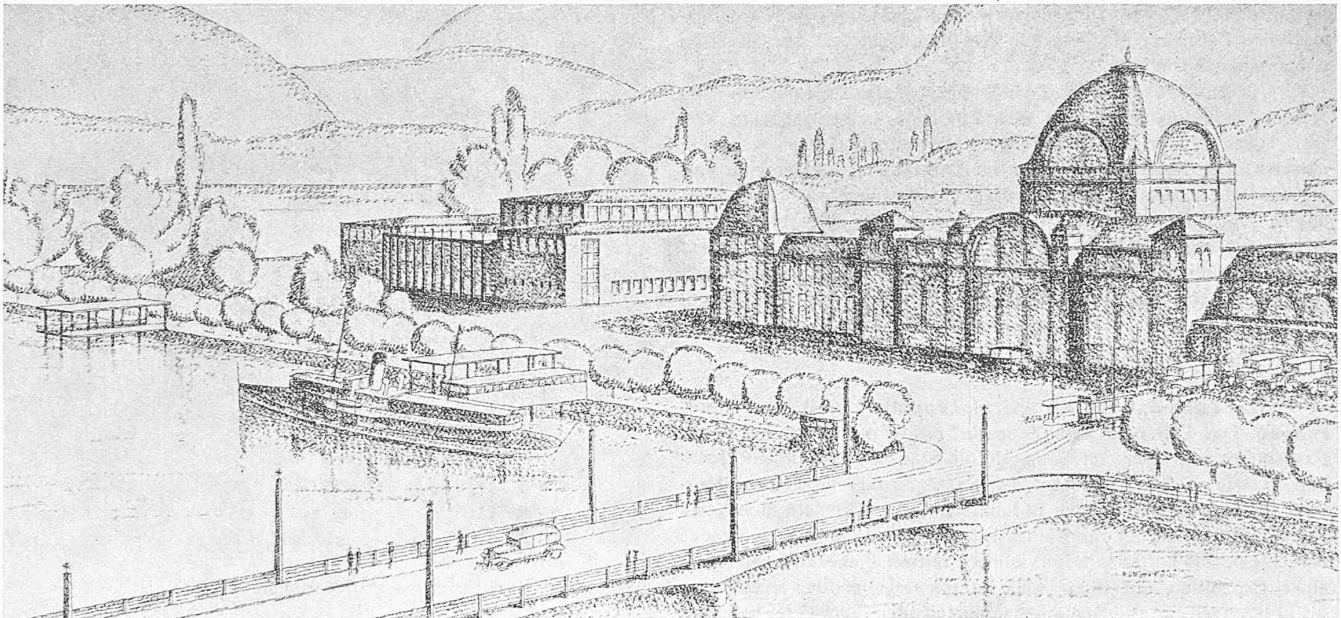
Eine Prüfung der Projekte durch die Baudirektion ergibt zahlreiche Programmüberschreitungen, die auf besonderer Liste zusammengestellt und den Preisrichtern mitgeteilt werden.

Eine erste Besichtigung ergibt einen ungewöhnlich hohen Prozentsatz so schwerer Programmüberschreitungen, dass sich das Preisgericht verpflichtet fühlt, im Interesse der Konkurrenten, die sich an die Programmbestimmungen gehalten haben, die betreffenden Projekte auszuscheiden. Wegen wesentlicher Ueberschreitungen der

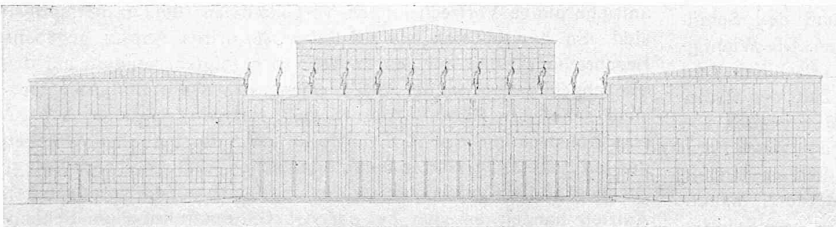


I. Preis (8000 Fr.), Entwurf Nr. 15. — Verfasser Architekt Armin Meili, Luzern.
Ostfassade (siehe Lageplan S. 320) und Längsschnitt; darunter Querschnitt und Erdgeschoss-Grundriss 1 : 600.





I. Preis (8000 Fr.), Entwurf Nr. 15. Verfasser Armin Meili, Architekt, Luzern. — Fliegerbild aus Nordwest auf Kunst- und Konzerthaus (links) und Bahnhof.



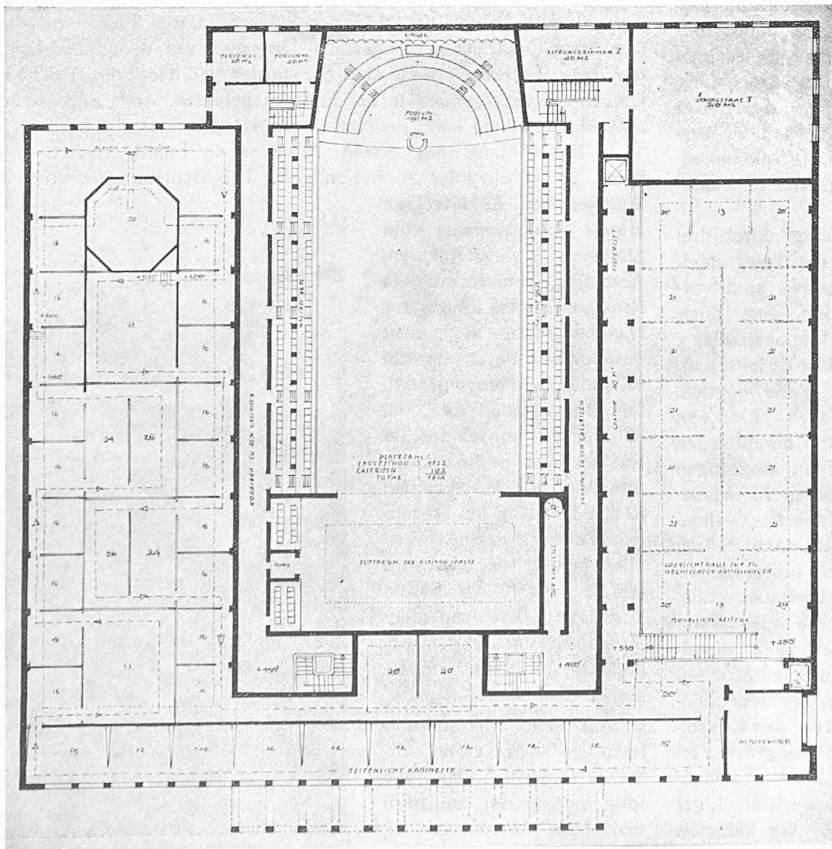
Baulinien geschieht dies für drei Entwürfe. Ausserdem werden wegen wesentlicher Ueberschreitung der Bauhöhen gegen den Bahnhofplatz drei, wegen wesentlicher Ueberschreitung der festgesetzten Baukosten neun Entwürfe ausgeschlossen. Ausgeschieden wurden nur solche Projekte, die auch nach Abzug der nicht bindend verlangten Garagen noch zu grossen Kubikinhalten haben.

Wegen zu kleiner Dimensionierung der Konzertsäle wird ein Projekt ausgeschieden; ein weiteres wegen zu kleiner Ausstellungsräume. Zwar weisen auch andere Projekte zu geringe Wandlänge in den Ausstellungsräumen auf, doch kann bei ihnen die vorgeschriebene Länge durch Stellwände erreicht werden.

Das Preisgericht beschliesst, die ausgeschiedenen Projekte nicht zur Prämierung, doch allenfalls zum Ankauf zuzulassen.

In einem *ersten Rundgang* werden wegen wesentlicher Mängel sechs Entwürfe ausgeschieden. Es verbleiben zur genauern Besprechung zehn Projekte.

Vorgängig der Einzelbeurteilung seien die *allgemeinen Gesichtspunkte* zusammengestellt, die sich aus dem Studium der verbleibenden Projekte ergeben haben: Es ist wünschbar, dass die Räume des Konzerthauses klar von denen des Kunsthauses getrennt werden. — Die beiden Konzertsäle liegen am zweckmässigsten im Erdgeschoss. — Der Eingang zum Kunsthaus muss an gut sichtbarer Stelle, am besten in der Nähe der Ecke Bahnhofplatz-Poststrasse, liegen. — Der Haupteingang zum Konzertsaal an der Poststrasse ist weniger erwünscht, da diese Strasse den ganzen Gepäckverkehr und den der Hotelwagen aufzunehmen hat. — Um den kleinen Konzertsaal als Erweiterung des grösseren benützen zu können, genügt es nicht, dass er im Grundriss daran anschliesst: Wenn eine tiefliegende Kopfpore über dem Durchgang angelegt wird, wie dies viele Projekte vorsehen, wird der räumliche und akustische Zusammenhang der Säle stark beeinträchtigt. — Dem Wirtschaftsbetrieb, speziell für die grossen Anlässe, ist meistens zu wenig Auf-



Grundriss des Obergeschosses, darüber Hauptfassade am Bahnhofplatz. — Masstab 1 : 600.

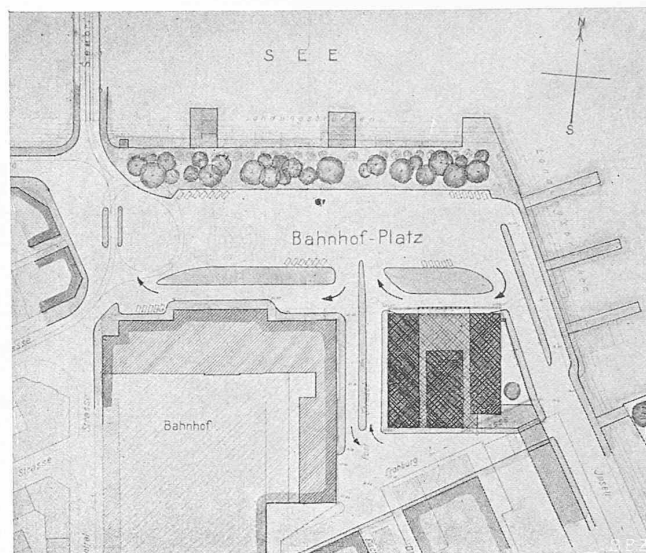
merksamkeit geschenkt worden. — In ihrer äussern Erscheinung haben viele Projekte zu provisorischen Charakter; ihre architektonischen Formen ermangeln der dem Bauobjekt und der Situation entsprechenden Würde.

Nr. 15 „Schall und Licht“. Sehr klare Organisation und Massengliederung, gute Lage aller Eingänge, lange, gedeckte Vorfahrt, gute Anlage der Windfänge. Ausstellungsräume im Hochparterre. Die Konzertsäle liegen im Erdgeschoss und können vorzüglich miteinander vereinigt werden; sie sind etwas zu eng bestuhlt. Die Gänge mit den Garderoben entlang den beiden Saalseiten sind etwas knapp, aber sehr gut disponiert. Ausgezeichnete Verbindung mit Restaurant und Küche; die Wirtschaftsräume etwas knapp. Einfache würdige Aussenarchitektur. (Schluss folgt.)

MITTEILUNGEN.

Die Funkstation des „Graf Zeppelin“ und ihre Neuerungen. Das Luftschiff „Graf Zeppelin“ nimmt nur ein paar Dutzend Passagiere mit, aber auf seiner Radio-Station herrscht ein Hochbetrieb, wie an Bord eines grossen Passagierdampfers. Eine Weltfahrt des Zeppelin ist jedoch in funktechnischer Hinsicht nicht etwa zu vergleichen mit der Fahrt eines Dampfers, der die gleiche Strecke zurücklegt. Die Luftreise trägt vielmehr zeitweise eher den Charakter einer Expedition mit allen sich daraus ergebenden erheblichen Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Funkstelle und des Funkpersonals. Es gilt nicht nur, den eigentlichen Telegraphendienst in Form von Presse- und Privat-Telegrammen abzuwickeln, der bei Anwesenheit von Pressevertretern einen beträchtlichen Umfang annimmt, sondern vor allem den Wetterdienst und den Schiffssicherungsdienst mit Hilfe des Radio durchzuführen. Die Wichtigkeit des *Wetterdienstes* für die Navigation des Luftschiffes geht schon daraus hervor, dass etwa ein Drittel der Zeit des Radiodienstes für ihn reserviert wird. Die Wetternachrichten werden von der Seewarte in Hamburg über Norddeich und den deutschen Kurzwellen-Stationen, von Paris, London und andern Städten empfangen. Auch von Schiffen werden Wetternachrichten angefordert; manchmal sammelt ein Schiff die Wetternachrichten von andern Schiffen längs der Strecke auf See und gibt sie an das Luftschiff weiter. Aus den eingegangenen Meldungen wird täglich dreimal und häufiger eine Wetterkarte für die vorliegende Strecke angefertigt. Der *Schiffssicherungsdienst* vollzieht sich durch Meldungen des Standortes nach der Heimat und nach andern Punkten in regelmässigen Zeitabschnitten mehrmals am Tage, sowie durch Entgegennahme von dienstlichen Mitteilungen. Desgleichen wird mit Dampfern in Verbindung getreten, um die Positionen abzufragen und zu vergleichen. Bei Nebel oder unsichtigem Wetter tritt der Telefunken-Radio-Bordpeiler in Funktion, mit dessen Hilfe gleichfalls der Standort des Luftschiffes bestimmt werden kann.

Dieser umfangreiche Radiodienst wird bewältigt durch drei Funkoffiziere, die sich gegenseitig ablösen, bei grossem Telegrammandrang aber gleichzeitig arbeiten. An Funkapparaten sind vorhanden: eine Langwellen-Sende- und Empfangstation, eine Kurzwellen-Sende- und Empfangstation sowie eine Radiopfeilanlage, sämtliche Geräte nach dem System der Telefunken-Gesellschaft. Telephonie ist sowohl mit langer wie mit kurzer Welle möglich. Das Luftleiter-System besteht aus drei Hauptantennen. Von diesen wird gebildet aus zwei Drähten, die 150 m frei herabhängen und durch eine elektromotorisch angetriebene Winde eingezogen werden können. Die beiden kleineren Antennen werden 75 m ausgefahren und dienen für den Empfangsdienst und den Kurzwellenverkehr. Für besondere Zwecke dienen Hilfsantennen nach Bedarf. Die elektrische Energie wird nicht wie früher von einer Luftpropellerdynamo geliefert, sondern von einer besondern Elektrizitätszentrale, die mit einem Benzinmotoraggregat einschl. Reserve ausgerüstet ist. Diese kleine elektrische Zentrale, die metallisch völlig eingekapselt mittschiffs hinter der Personengondel untergebracht ist, versorgt das ganze Luftschiff mit Elektrizität, also neben der Radiostation auch die Beleuchtungsanlage, die Hilfsmotoren, den Kreiselkompass und die Heizung der Küche. — Zur Ausübung des Verkehrs über grosse Entfernungen wird fast immer der Kurzwellensender benutzt. Mit ihm wurde auf der Weltfahrt ein wechselseitiger Telegrammverkehr über 10000 km durchgeführt. Für die kürzeren Entfernungen, bei Annäherung an die Küste und die Landungsplätze, wird der Langwellensender herangezogen.

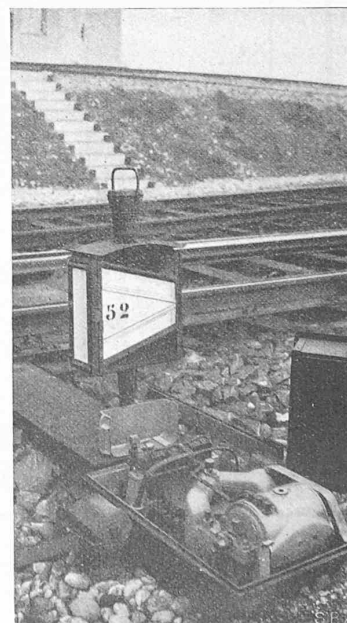


Wettbewerb b. Konzerthaus Luzern. Entwurf Nr. 15. — Lageplan 1 : 4000.

Vom neuen Rangierbahnhof Basel S. B. B. auf dem Muttenerfeld haben wir in Nr. 25 und 26 letzten Bandes ausführlich berichtet. Dabei sind in der Beschreibung der Weichenantriebe einige Verwechslungen vorgekommen, die zu berichtigen sind. So bezieht sich die auf Seite 326, dritter Absatz, gegebene Beschreibung nicht auf den in Abb. 16 gezeigten, sondern auf den hier abgebildeten, von der A.-G. Siemens & Halske in Berlin-Siemensstadt gelieferten Antrieb. Abb. 16 stellt vielmehr, wie auch Abb. 17, eine Konstruktion der A. E. G. Berlin dar, die bei allen Weichen der auf Seite 326 erklärten teilautomatischen Ablaufstellwerk-Anlage zur Verwendung gekommen ist. Im Gegensatz zu dem vorerwähnten Antrieb handelt es sich bei der A. E. G.-Konstruktion um Schnellläuferantriebe mit einer Umstelldauer von nur 0,4 sec. Auch werden hier die Weichenzungen nicht durch einen Spitzenverschluss, sondern durch den Antrieb selbst in den Endlagen festgehalten. Diese werden durch Kontakte des Steuerschalters überwacht, die den Stromkreis der Ueberwachungslämpchen auf dem Schalttisch nur dann schliessen, wenn sich der Antrieb und damit die Weichenzungen ordnungsgemäss in der Endlage befinden. Der Antrieb ist aufschneidbar und kann im Notfall von Hand umgestellt werden.

Der Anfang des ersten Absatzes in Spalte rechts von Seite 326 ist wie folgt zu berichtigen: Die Bedienung sämtlicher Weichen der Ablaufanlage erfolgt normalerweise vom Stellwerk IV aus. Auf dem Ablaufberg befindet sich ein Reservestellwerk III, das zur Handbedienung der sonst automatisch durch die abrollenden Fahrzeuge gestellten Bergweichen 82 a, 84, 85 und 87 sowie der im Rücken des Stellwerkwärters IV liegenden Weichen 82 b, 83 und 86 bei Störungen in der selbsttätigen Weichenstellung benützt wird (vergl. Abb. 13). Zur Verständigung zwischen dem Rangiermeister auf dem Ablaufberg und dem Weichensteller dient usw.

Auf Seite 327 soll der letzte Satz des ersten Absatzes in Spalte rechts wie folgt lauten: Bei den automatischen Weichen 82 a, 85, 87, 88, 103 und 116, die mit dem Rädchenschalter in



Elektrischer Weichenantrieb von Siemens & Halske, Berlin.