

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 37/38 (1901)
Heft: 3

Inhaltsverzeichnis

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: 13.03.2025

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

INHALT: Reiseeindrücke aus den Verein. Staaten von Nordamerika. I. — „Die Gewinnung und Verwertung der elektrischen Energie“ an der Weltausstellung 1900. — Die Mehrphasen-Kraftverteilung der Deering Harvester Co. in Chicago. (Schluss) — Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Central-Museum in Genf. — Miscellanea: Elektrische Leitung von grosser Spannweite. Trinkwasser aus Urgestein. Die Schwebebahn Barmen-Elberfeld-Vohwinkel. Initiative für eine vereinigte elektrische Bahn Chur-Arosa und Surava. Ueberbrückung des kleinen Belt. Genuas Eisenbahnverbindungen. Schweizer. Bundesbahnen. Eidg. Polytech-

nikum. — Konkurrenzen: Neues Spitalgebäude in Lugano. Aufnahmegebäude der Bahn Châtel-Bulle-Montbovon. — Litteratur: Bergbahnen der Schweiz bis 1900. Eingegangene litterarische Neuigkeiten. — Vereinsnachrichten: Schweizer, Ingenieur- und Architekten-Verein. Gesellschaft ehemaliger Studierender der eidgen. polytechnischen Schule in Zürich: Stellenvermittlung. Hiezu ein* Tafel: Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Central-Museum in Genf.

Reiseeindrücke aus den Vereinigten Staaten von Nordamerika¹⁾.

Von Prof. F. Bluntschli.

I.

Vor mehr als drei Jahren wurde in einer Sitzung des Zürcher Ing.- u. Arch.-Vereins das Programm für die internationale Konkurrenz zur Universität von Kalifornien in Berkeley bei San Francisco vorgewiesen und erläutert.

Eine hochherzige Dame, Frau Phöbe Hearst, hatte der Universität eine Summe von 50000 Dollars (250000 Fr.) zur Verfügung gestellt, um diesen Wettbewerb — einen der grössten und idealsten, der je den Architekten vorlag — in Scene zu setzen.

Da mich die grossartige Aufgabe zur Bearbeitung eines Entwurfes anlockte, so beteiligte ich mich an dem Wettbewerb und hatte den glücklichen Erfolg, mit zu denjenigen elf Architekten auserwählt zu werden, unter denen der zweite, endgültige Wettkampf stattzufinden hatte.

Diesen elf Bewerbern war zu gleicher Zeit eine Reise nach Kalifornien zur Besichtigung des Bauplatzes für die Universität auf Kosten der Unternehmung im Programm zugesichert worden.

Von jener Einladung Gebrauch machend, unternahm ich die Reise nach den Vereinigten Staaten, über die ich berichten will. Zu Reisevorbereitungen hatte ich nur wenig Zeit; am 4. Oktober 1898 erhielt ich die frohe Botschaft und schon am 26. des gleichen Monats war ich nach dem fernen, mir sozusagen unbekanntem Lande unterwegs, nachdem mir der schweiz. Schulrat in verdankenswerter Weise einen Urlaub bis Mitte Januar bereitwilligst gewährt hatte.

Es ist keine kleine Aufgabe, diesen Reisebericht in Kürze zusammenzufassen, denn die Fülle der Eindrücke, die ich unterwegs empfangen, das viele Neue und zum Teil Unerwartete, was ich gesehen, ist so gross und mannigfaltig, dass der Stoff eine eingehendere Behandlung sehr wohl zuliesse. — Die ganze Reise musste etwas rasch und eilig von statten gehen, denn nach den Bestimmungen für den zweiten Wettbewerb sollten die neuen Entwürfe Anfang Mai 1899 abgeliefert werden, sodass für die Bearbeitung des zweiten Entwurfes nur eine knappe Zeit verblieben wäre. Inzwischen wurde nun allerdings diese Frist bis zum August 1899 hinausgeschoben. Bei der Eile der Reise ist es begreiflich, dass der Bericht nicht auf grosse Gründlichkeit Anspruch machen kann, sich vielmehr auf das Beschränken muss, was dem flüchtig Reisenden gerade vor Augen kam oder besonders auffiel.

¹⁾ Nach zwei Vorträgen, gehalten im Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein speciell für die Schweiz. Bauzeitung ausgearbeitet.

Eine besondere Gunst des Schicksals war es, dass ich nicht allein zu reisen brauchte. Mein Freund, Architekt Leonhard Friedrich und Herr Kaufmann, beide von Basel, schlossen sich mir als willkommene Reisegefährten an; der letztere kannte Amerika von einem längeren Aufenthalte her genau und half uns mit seinen Orts- und Sprachkenntnissen durch alle Schwierigkeiten glücklich hindurch.

Wie vieles auf der ganzen Fahrt in einem andern als dem gewohnten Masstab, manches fast masslos erscheint,

zeigt sich beispielsweise an den durchmessenen Entfernungen, die ich in Zahlen anführen will, womit zugleich die gewählte Reiseroute im grossen Ganzen angegeben wird:

Zürich-Basel 90 km;
 Basel-Hamburg-Bremerhafen 1076 km;
 Bremerhafen-New York 6596 km;
 New York-Boston-Chicago-St. Paul-Seattle-San Francisco 7312 km;
 San Francisco-Salzeestadt-Denver-St. Louis-New York 5842 km;
 New York-Gibraltar-Genua 7632 km;
 Genua-Chiasso-Zürich 203 + 234 = 437 km. Zusammen 28985 km.

| | |
|--|----------|
| Es kommen somit auf die Seefahrt | 14228 km |
| auf die Eisenbahn in Amerika | 13154 „ |
| auf die Eisenbahn in Europa | 1603 „ |
| Zusammen | 28985 km |

wobei der Weg durch die ganz durchquerte Schweiz 324 km (ungefähr den 90. Teil der Reise) beträgt.

Am 1. November schifften wir uns auf dem Norddeutschen Lloyd-Dampfer „Kaiser Wilhelm der Grosse“ ein und erreichten nach einer glücklichen Fahrt am Abend des 8. November New York. Das Schiff (Abb. 1—8) ist einer der grössten aller zur Zeit fahrenden Passagierdampfer und ein in jeder Hinsicht vorzügliches Boot, sowohl was die Bequemlichkeit der Ausstattung für die Reisenden, als was die Sicherheit des Betriebes und die Schnelligkeit der Beförderung anbelangt. Einige Daten mögen dies veranschaulichen. Die Länge beträgt 197,64 m, die Dampfkessel speisen mit einem täglichen Kohlenbedarf von 500 Tonnen die gewaltigen, 28000 P. S. entwickelnden Maschinen für die Fortbewegung, sowie für Beleuchtung, Lüften, Kühlen u. dgl. m. An 104 Stellen wird das Feuer fortdauernd unterhalten, wobei 119 Heizer in ständiger, keineswegs beneidenswerter Thätigkeit sind. Die Welle der zwei Schiffsschrauben hat einen Durchmesser von 60 cm, ist aus Nickelstahl und macht 78 Umdrehungen in der Minute. Jeder der vier über Deck aufragenden Schornsteine hat einen Durchmesser von etwa 4 m. — Im ganzen waren, die Mannschaft inbegriffen, etwa 1700 Personen an Bord.

Grossartig ist namentlich die innere Ausstattung; die Dekoration der einzelnen Räume ist zwar reich, aber keineswegs überladen und mit grossem Geschmack bis ins Einzelne durchgeführt. Die Harmonie des Ganzen, aber besonders das Einhalten eines einheitlichen und nicht zu

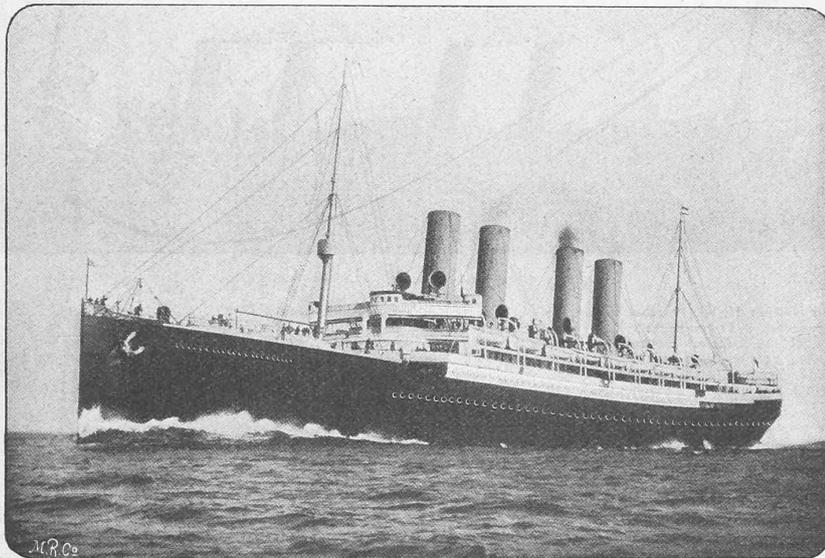


Abb. 1. Kaiser Wilhelm der Grosse, Doppelschrauben-Schnellpost-Dampfer des Norddeutschen Lloyd in Bremen.