

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 59/60 (1912)
Heft: 18

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: 06.02.2025

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

späteren Fortsetzung gegen Martinsbruck oberhalb der Häuser vom Dorfe Schuls durchzukommen.

Die Fahrt Bevers-Schuls wird dem Reisenden manchen schönen Ausblick in die Gebirgswelt des Engadins bieten:

Bei Bevers auf die Berninagruppe, bei Zuoz auf die kühne Pyramide des Piz d'Esen, oberhalb Zernez auf den Piz Linard, bei Lavin und vor allem bei der Station Fetan, nach der Ausfahrt aus dem Tasnatunnel, auf die zackigen Dolomiten des Unterengadins. Von grosser Schönheit ist hier auch der Blick auf die Terrasse von Tarasp, mit ihren schmucken Weilern und dem malerisch gelegenen Schloss.

Die *Richtungsverhältnisse* der neuen Linie Bevers-Schuls sind ebenfalls günstig. Der kleinste Kurvenradius misst 160 m. Die Geraden überwiegen; 16 haben Längen von mehr als 400 m, sieben Längen von über 700 m, zwei Längen von mehr als 1000 m und die Gerade im Tasnatunnel eine Länge von 2257 m. Von der 49620 m betragenden Baulänge Bevers-Schuls liegen 29470 m oder 59,4 % in der Geraden und 20150 m, gleich 40,6 % in Kurven, ein für eine Gebirgsbahn günstiges Verhältnis. Auch hier sind kurze Bögen möglichst vermieden und kurze Geraden zwischen Bögen gleichen Sinnes durch flache Kurven ersetzt. Auch wird der Uebergang von der Geraden in den Bogen bei allen Kurven bis und mit 500 m Radius durch parabolische Uebergangskurven vermittelt.

Auf die verschiedenen Radien verteilen sich die Kurven wie folgt:

Radien	Anzahl	Länge m	% der Bahnlänge	Radien	Anzahl	Länge m	% der Bahnlänge
160	43	4495	9,1	Uebertrag	129	15322	31,0
180	2	230	0,5	500	8	1027	2,1
200	22	2807	5,7	600	11	1749	3,5
225	1	161	0,3	700	2	121	0,2
250	16	1679	3,4	800	1	170	0,3
265	1	119	0,2	900	1	109	0,2
300	24	2911	5,9	1000	10	1052	2,1
350	5	702	1,4	1500	4	559	1,1
400	14	2010	4,1	2000	1	41	0,1
450	1	208	0,4	Total	167	20150	40,6
Uebertrag	129	15322	31,0				

Das *Gefälle* der Bahn von der Station Bevers 1713,50 m ü. M. bis Station Schuls-Tarasp 1290,00 m ü. M. beträgt 423,5 m, das mittlere Gefälle 8,6 ‰, das Maximalgefälle 25 ‰. Dieses kommt nur auf der offenen Strecke Ardez-Schuls vor. In den Tunneln ist dasselbe auch hier auf 20 ‰ reduziert. Zwischen Cinuskel und Zernez, wo die Anwendung des Maximalgefälles von 25 ‰ auch in Frage kam, ist es, wie weiter oben bereits bemerkt, mit Hilfe einer Schleife im Spöltal (Abbildung 11) auf 20 ‰ ermässigt worden. Man hielt diese Reduktion, die 150000 bis 200000 Fr. Mehrkosten zur Folge hat, mit Rücksicht auf den in Zernez zu erwartenden Verkehrszuwachs und auf die zukünftige Bedeutung der Bahn, als durchgehende Linie Landeck-Chiavenna, für geboten. Die Strecke Schuls-Ardez, wo die Steigung von 25 ‰ nur mit unverhältnismässig grossen Kosten hätte reduziert werden können, ist von der Hauptstation Schuls-Tarasp aus leichter mit Vorspann zu bedienen. Gegensteigungen von 7 ‰ wurden vor der Station Ponte auf 1170 m Länge und vor dem Dorfe Süs auf 326 m Länge notwendig, ferner solche von 2 bis 5 ‰ im Crastatscha-Gonda-Magnacun- und Tasna-Tunnel auf zusammen 2026 m Länge. Gefälle und Steigungen verteilen sich wie folgt:

Gegensteigung	Steigung						Total
	hori- zontal	0—5 ‰	5—10 ‰	10—15 ‰	15—20 ‰	25 ‰	
2—7 ‰							
m	3522	18257	3312	4050	3825	13365	3097
%	7,1	37,0	6,7	8,2	7,7	27,0	6,3
							100

Strassen und Wege sind meist und wo immer tunlich über- oder unterführt. Einige wichtigere Uebergänge auf gleicher Höhe, die nicht vermieden werden konnten, erhalten Barrierenbedienung.

Die *Stationen* sind alle horizontal; nur bei der Station Fetan befindet sich die Einfahrtsweiche im Gefälle von 20 ‰; die Ausweichstelle Carolina erhält ein Gefälle von 1,2 ‰. Die Länge der Ausweichgeleise zwischen den Polzeipfählen beträgt bei allen Zwischenstationen 200 m. Die Stationen Zuoz und Zernez erhalten ein zweites Ausweichgeleise, letztere auch noch ein Ausstellgeleise und ein Geleise mit Drehscheibe und Lokomotivremise. Für die Station Schuls-Tarasp ist eine ausgedehnte Geleiseanlage mit mehreren Ausstellgeleisen, Drehscheibe und Lokomotivremise mit zwei Ständen in Aussicht genommen. Wasserstationen sind in Zernez und Schuls-Tarasp vorgesehen. Die Aufnahmegebäude werden im Stil der alten Engadinerhäuser massiv ausgeführt, in Zernez und Schuls mit getrenntem, sonst mit angebautem Güterschuppen. Die Haltestelle Madulein erhält keine Rampe und kein Rampengeleise, die Ausweichstelle Carolina zwei Wärterhäuser. Ausserdem werden noch fünf Wärterhäuser längs der Linie erstellt. Alle Stationen erhalten Abschlussignale.

Der *Oberbau* entspricht demjenigen von Ilanz-Disentis. In nassen Tunneln und in solchen von mehr als 200 m Länge werden imprägnierte Buchenschwellen gelegt.

Die Gesamtlänge der *Tunnel* beträgt 8003 m gleich 16,1 ‰, die Länge der Brücken 2616 m gleich 5,3 ‰, die Länge der Stützmauern 1834 m gleich 3,7 ‰ der Baulänge. Solide Bausteine sind längs der ganzen Linie erhältlich, am wenigsten in der Muschelkalkpartie zwischen Madulein und Cinuskel. Die Hausteine können von Gneis- und Granitfindlingen, die sich zahlreich in Bahneinschnitten und in der Nähe der Linie vorfinden, sowie aus Gneis-Steinbrüchen bei Zernez gewonnen werden.

Die *Betriebseröffnung* der Linie Bevers-Schuls ist auf 1. Juli 1913 in Aussicht genommen.

Die Strecke soll *elektrisch* betrieben werden und in ihrer Höhenlage von 1290 bis 1778 m ü. M. als Versuch dienen, um zu ermitteln, inwiefern der elektrische Betrieb, auch in den klimatisch schwierigen Verhältnissen der hohen Lagen des Netzes der Rhät. Bahn, den Anforderungen zu genügen im Stande ist, die man mit Bezug auf Oekonomie und hauptsächlich auch auf Zuverlässigkeit der Traktion für einen grösseren Verkehr stellen muss. Dabei war es gegeben, zugleich mit der neuen Linie auch die kurzen Strecken Bevers-St. Moritz und Samaden-Pontresina für den elektrischen Betrieb einzurichten. Als elektrisches System wurde der Einphasenwechselstrom mit 10000 Volt Spannung und 15 Perioden gewählt. Behufs Erleichterung des Einbaues stärkerer Motoren sah man von Motorwagen ab und wählte Lokomotiven von 300 und 600 PS. Für die Personenwagen ist elektrische Beleuchtung und elektrische Heizung vorgesehen.

Wettbewerb für einen Bebauungsplan des Waidareals in Zürich.

In Ergänzung unserer Berichterstattung in letzter Nummer bringen wir heute die beiden mit III. Preisen ex aequo ausgezeichneten Projekte Nr. 13 „I ha mis Lehe usw.“ der Architekten *Kündig & Oetiker* in Zürich (S. 244 und 245) und Nr. 1 „Dichtung und Wahrheit“ von Architekt *Charles Béguelin* z. Z. in Düsseldorf (S. 246 und 247) zur Darstellung und daran anschliessend den nachträglich durch den Stadtrat erworbenen Entwurf Nr. 20 „Zürich VI“ der Zürcher Architekten *Meier & Arter* (S. 248 und 249), der prämiert worden wäre, falls eine grössere Zahl von Preisen zur Verfügung gestanden hätte. Anhand des in letzter Nummer mitgeteilten Protokolls des Preisgerichts und anhand der Erläuterungsberichte mögen einige kurze Angaben die heutige Darstellung begleiten. Da die Längenprofile dieser Entwürfe zur Wiedergabe nicht geeignet waren,

Abb. 1 bis 7. Entwurf Nr. 13, III. Preis ex aequo. — Architekten Kündig & Oetiker, Zürich.

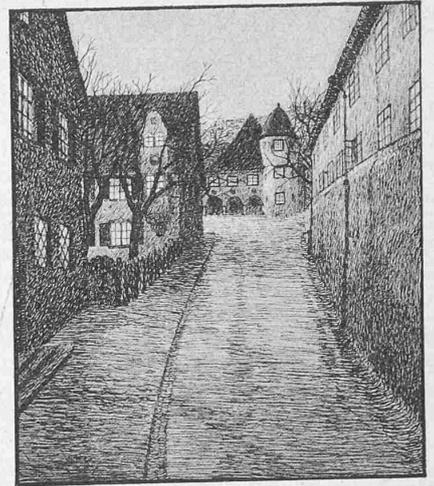
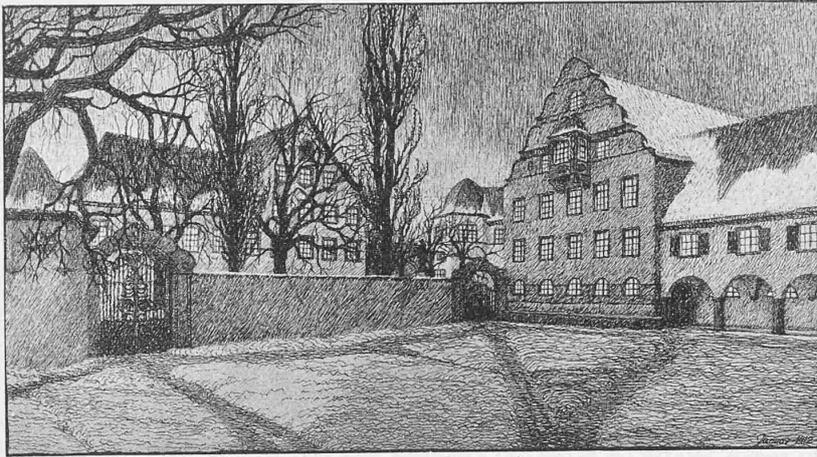


Abb. 7 (links) Spitalplatz, Blick in die Südwest-Ecke (Blick I). — Abb. 4 (rechts) Verlängerte Brunnenhofstrasse bzw. korrigierte Obere Waidstrasse nach Westen gegen den Weihersteig mit 10% steigend (Blick IV).

andererseits die Perspektiven die Gefällsverhältnisse nicht deutlich erkennen lassen, haben wir die den Längenprofilen bzw. Originalplänen entnommenen hauptsächlichsten Prozentangaben unter die Bilder gesetzt.

Entwurf Nr. 13 (Abb. 1 bis 7) versucht, für die Hauptstrasse den richtigen Anschlusspunkt im Bucheggplatz mit der bestehenden Wibichstrasse zu kombinieren, was zu einem

benützten Strassen ergeben derartige Schleifenlinien unzweckmässige Betriebsverhältnisse. Gelobt wird in diesem Entwurf die Aufteilung des Geländes, die geschickte Stellung der Wohnhäuser im Terrain, die reizvollen Architekturbilder und die bemerkenswerten Anregungen des Erläuterungsberichtes. Aus diesen sei hier eine erwähnt: Die talseitigen Baulinien liegen hier wie in verschiedenen andern Pro-



Abb. 5 (links). Obere Waidstrasse nach Westen gegen den Spitalplatz mit 9% fallend (Blick III).

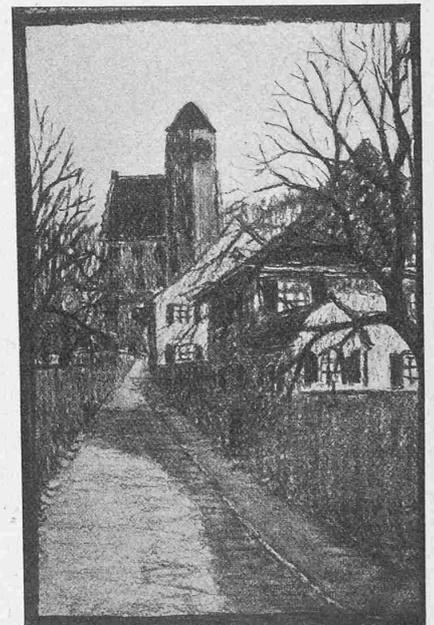


Abb. 6 (rechts). Alte Waidstrasse nach Norden gegen den Spitalplatz mit 12% steigend (Blick V).

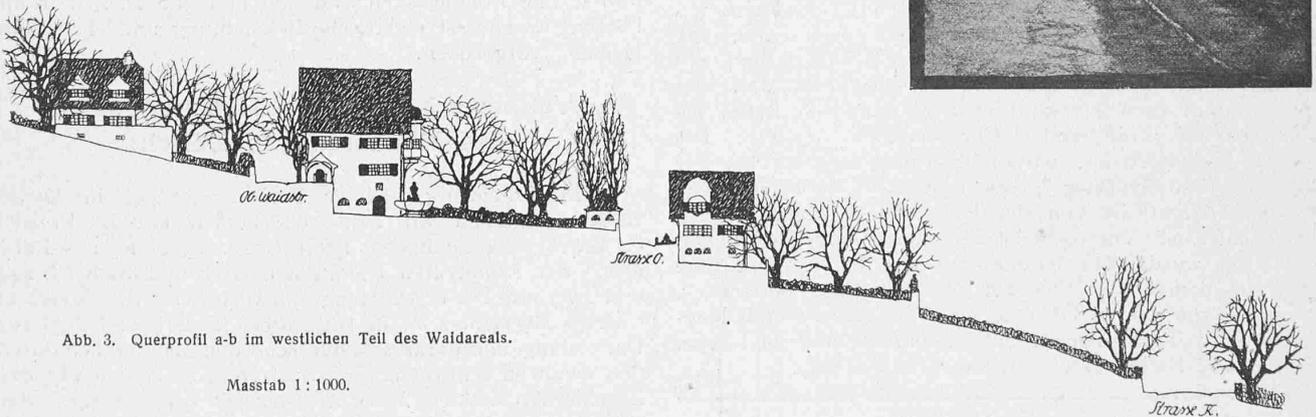


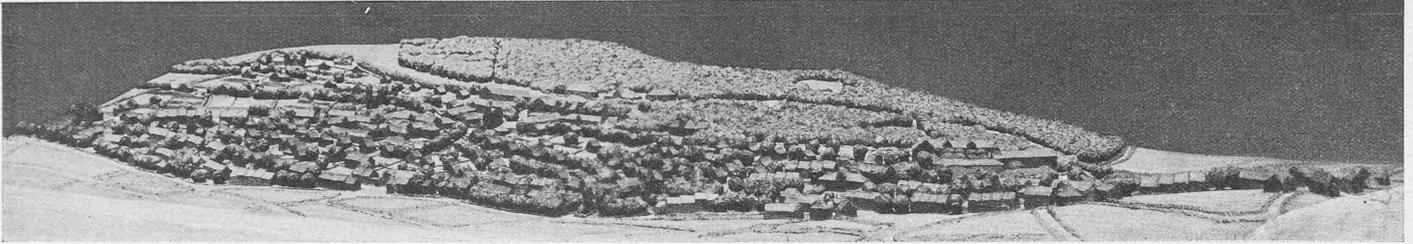
Abb. 3. Querprofil a-b im westlichen Teil des Waidareals.

Masstab 1:1000.

unzulässigen Gegengefälle des Verbindungsstückes zwingt; die Variante ist natürlich noch ungünstiger. Fehlerhaft ist auch die schleifenartige Rückführung der Strassenbahnlinie, denn abgesehen von den z. T. zu starken Gefällen der

jekten in der Strassengrenze. Ist nun auf dieser Seite schon gebaut, so darf auf der andern Seite ebenfalls ein Haus an die Strassengrenze gestellt werden, sofern von den Ecken dieses Gebäudes zu den links und rechts be-

Wettbewerb für einen Bebauungsplan des Waidareals in Zürich.



III. Preis ex aequo. Entwurf Nr. 13, Motto „I ha mis Lehe, drum fürcht i nüd de Hornig a de Zehe“. — Verfasser: Arch. Kündig & Oetiker, Zürich.

Abb. 1. Bebauungsplan 1:6000. — Abb. 2. Ansicht des Modells.



Wettbewerb für einen Bebauungsplan des Waidareals in Zürich.

III. Preis ex aequo. Entwurf Nr. 1, Motto „Dichtung und Wahrheit“. — Verfasser: Arch. Charles Béguelin aus Bern, z. Z. in Düsseldorf.

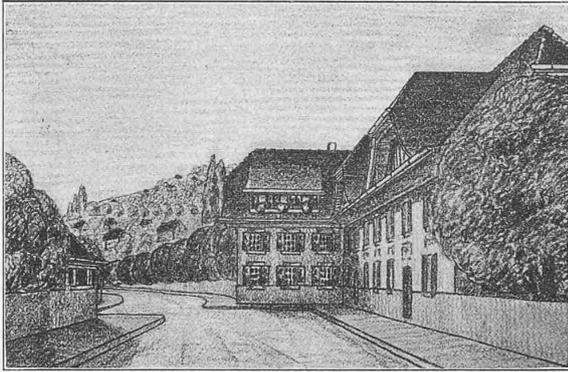


Abb. 13. Blick gegen Westen in die von der Versetzung weg mit 5,1% steigende Hauptstrasse B.

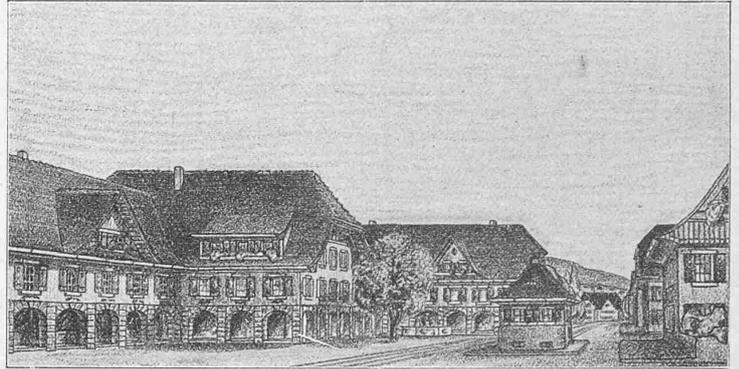


Abb. 12. Hauptplatz (Platz D), Blick gegen Osten in die mit 2,3% fallende Hauptstrasse B (verlängerte Wibichstrasse).

nachbarten Gebäuden der Talseise der Baulinienabstand, *schräg gemessen*, eingehalten wird. Lobenswert scheint uns auch, dass die Verfasser einen Vorschlag für Umgestaltung des im Osten ausserhalb des Areals liegenden, eigentümlich sternförmigen Platzes gemacht haben (Abb. 1). Der Landbedarf für Strassen und Plätze erreicht im Entwurf Nr. 13 etwa 13% des Gesamtareals.

Entwurf Nr. 1 (Abb. 8 bis 13, Seite 246 und 247). Als Vorzüge des Projektes werden bezeichnet die als ausgesprochene Hauptverkehrslinie das Gebiet in der Mitte durchziehende Strasse, die indessen vom unrichtigen Punkte ausgeht, die beiden Rampenstrassen von der Lehen- und der Nordstrasse nach dem Hauptplatz, die klare Ausscheidung zwischen Verkehrs- und Wohnstrassen. Auch die Art der Bebauung wird im allgemeinen gelobt. Der Entwurf beansprucht für Strassen und Plätze rund 12% des Gesamtareals.

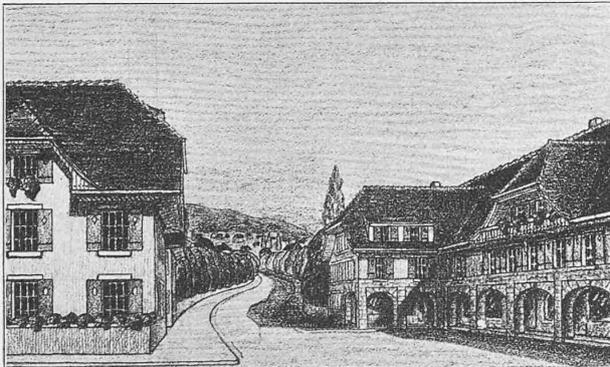


Abb. 11. Blick vom Weihersteig gegen N-W in die mit 5,7% steigende Hauptstrasse B (verlängerte Wibichstrasse).

Entwurf Nr. 20 (Abb. 14 bis 17, Seite 248 und 249). Dieser Entwurf wurde nachträglich angekauft wegen der im Gutachten hervorgehobenen vorteilhaften Verbindung seiner Hauptstrasse mit der Stadt im Bucheggplatz einerseits und der guten Verbindung mit den untern und obern Teilen von Höngg andererseits, die durch die Gabelung der Hauptstrasse am Spitalplatz erreicht wurde (vergl. Abb. 14). Weniger glücklich sei die Anordnung der Nebenstrassen, deren grosse Zahl zu geringe Blocktiefen im Gefolge hat, namentlich im steilen westlichen Teil des Gebietes. Strassen und Plätze erfordern in diesem Projekt rund 14% des gesamten Flächenareals.

Im Anschluss an unsere übliche, rein objektive Berichterstattung über diesen Wettbewerb möge das Gesamtergebnis kurz zusammengefasst werden. Die Frage, ob der Zweck erreicht worden sei, den die Stadt mit der Veran-

staltung des Wettbewerbs verfolgt hat, darf wohl bejaht werden. Sowohl aus dem Programm wie namentlich aus dem nachträglichen Ankauf des Entwurfes Nr. 20 geht hervor, dass das zu lösende Hauptproblem in der zweckmässigen Führung der Hauptstrasse mit Strassenbahn, zwecks Aufschliessung des Spitalareals und der obern Teile von Höngg lag. Hiefür bieten nun die Entwürfe Nr. 16 (Seite 225 bis 227) und Nr. 20 (Seite 248) wertvolle Anhaltspunkte. Beide zeigen vom Bucheggplatz ausgehende, ohne Gegengefälle gegen Westen ansteigende Tramstrassen, die das Spitalareal nach Süden begrenzen. Mit einer Abänderung im östlichen Teil, die sich ohne Schaden für den Entwurf leicht bewerkstelligen liesse, entspräche auch Entwurf Nr. 1 (Seite 247) diesen Hauptforderungen.¹⁾ So schön und zweckmässig, namentlich auch in seiner Verwertung der alten Wege, dieser Plan *für sich* betrachtet auch ist, seine Hauptstrasse nähert sich allzusehr (an der Stadtgrenze fast auf 100 m) der in der Nordstrasse projektierten Strassenbahnlinie. Mit Rücksicht auf diese muss aber die obere Tramstrasse möglichst in die Höhe des Gebietes geführt werden und es geht auch aus dem Gutachten hervor, dass hierin die Entwürfe Nr. 16 und 20 am meisten befriedigen.

Der Unterschied beider liegt darin, dass bei Nr. 20 der Spitalplatz etwa 10 m tiefer liegt, als bei Nr. 16. Dies bedingt, dass in Nr. 20 die Hauptstrasse mit der vorgeschriebenen Maximalsteigung von 6% die Terrasse beim Eingang zum alten Waidgut (Pfortnerhaus auf Koté 514, vergl. die Abbildung S. 214) nicht mehr gewinnen kann und dadurch in eine steile Böschung gerät, was für die Strasse zu ungünstigen Bauverhältnissen und hohen Baukosten führt,

¹⁾ Das im „Protokoll des Preisgerichts“ bei Entwurf Nr. 1 beanstandete „Fallen des westlichen Stückes der Tramstrasse“ (Seite 224) bezieht sich auf die *ausserhalb* des Areals, auf Gebiet der Gemeinde Höngg bloss *angedeutete Fortsetzung* der Strasse B, die im Entwurf bis an die Stadtgrenze ohne Gegengefälle ansteigt (vergl. Abbildung 13).

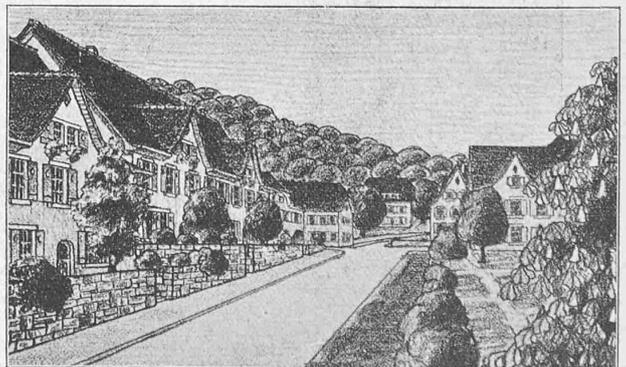
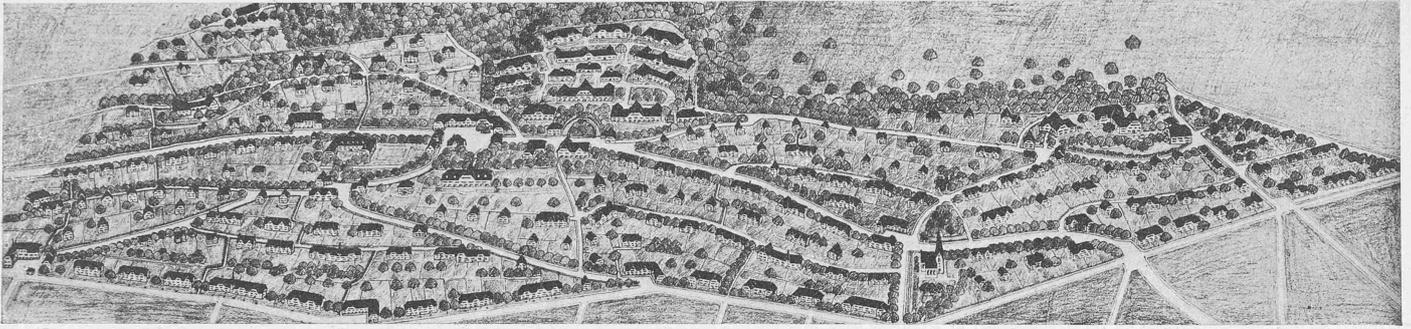
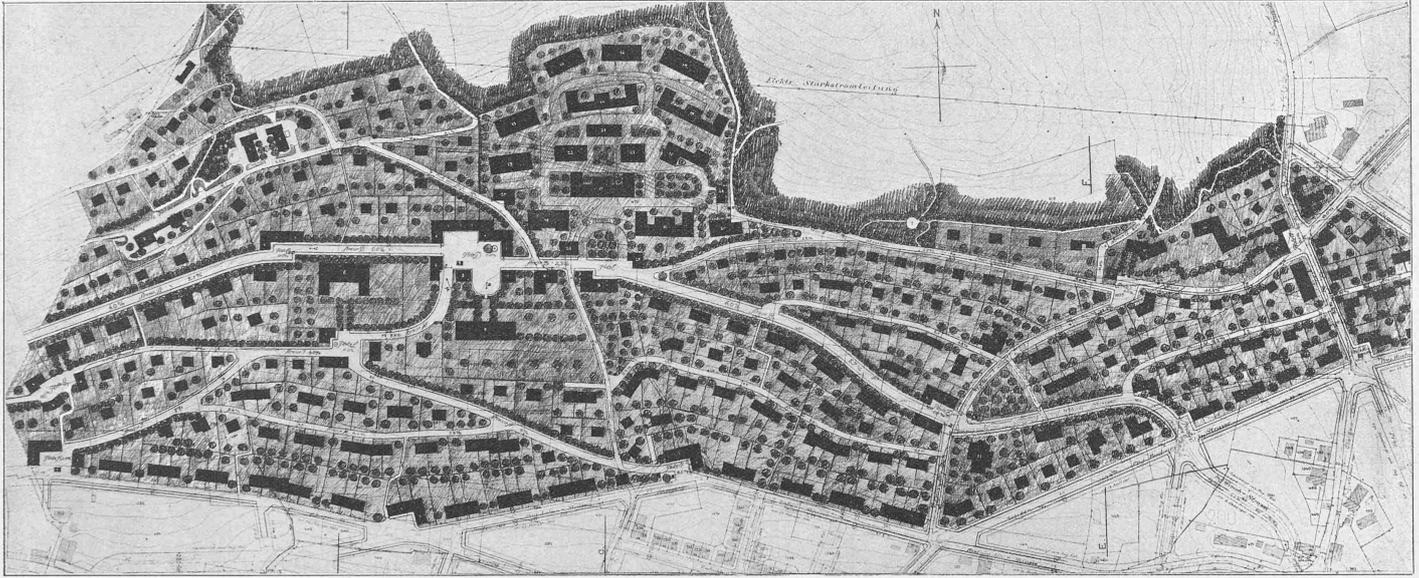


Abb. 10. Blick in die mit 5,5% gegen Norden nach dem Guggach ansteigende Rötelstrasse.

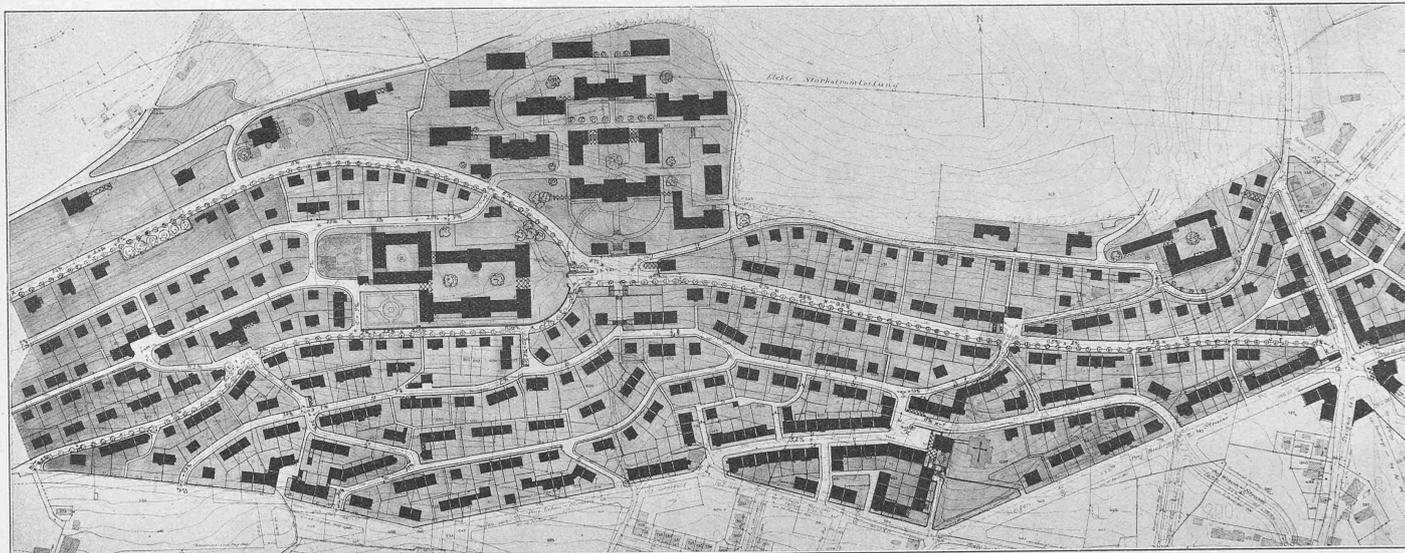


III. Preis ex aequo. Entwurf Nr. 1, Motto „Dichtung und Wahrheit“. — Verf.: Arch. Ch. Béguelin aus Bern, z.Z. in Düsseldorf. — Abb. 8. Bebauungsplan 1:5000. — Abb. 9. Vogelperspektive.





Angekaufter Entwurf Nr. 20, Motto „Zürich VI“. — Verf.: Arch. Meier & Arlet, Zürich. — Abb. 11. Bebauungsplan 1:5000. — Abb. 15. Ansicht des Modells.



Wettbewerb für einen Bebauungsplan des Waidareals in Zürich.

Angekaufter Entwurf Nr. 20, Motto „Zürich VI“. — Verfasser: Architekten Meier & Arter in Zürich.

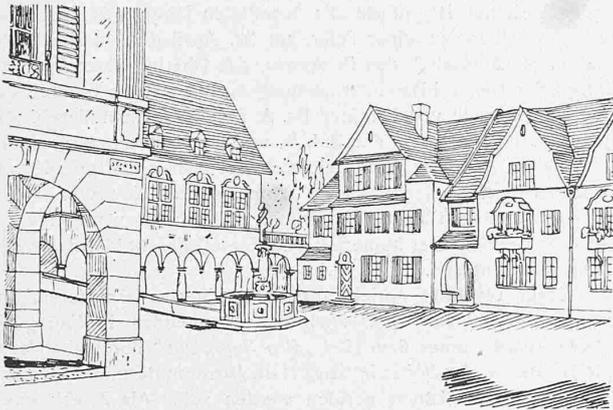


Abb. 16. Platz K, links die von der Kirche Wipkingen her mit 6% Gefälle einmündende Wibichstrasse.



Abb. 17. Blick von Süden in den Platz R an der Kreuzung der Buchegg- und Rötelstrasse.

auch das Bauland weniger vorteilhaft aufschliesst als bei Entwurf Nr. 16 (vergl. Profil I und Plan auf Seite 225). Auch mit Rücksicht auf etappenweise Bauausführung dürfte sich das Festhalten an jenem Höhenpunkt 514 und damit an der alten Waidstrasse empfehlen. Andererseits hat die tiefere Lage des Platzes im Entwurf Nr. 20 zur Folge, dass das Spitalareal weiter südlich begrenzt wird, somit eine weniger in die Länge gezogene Form erhält, als bei den Entwürfen Nr. 16 und 31, die beide etwas von dem Gehölz in Anspruch nehmen.

Es wird nun wohl zunächst zu prüfen sein, welche Anordnung der Spitalanlage hier die bessere ist, ob die mehr in die Tiefe entwickelte, wie z. B. nach Projekt Nr. 1 und Nr. 20, oder eine mehr in die Länge gezogene, wie sie die an erster Stelle prämierten Entwürfe Nr. 16 und besonders Nr. 31 aufweisen. Die letztere Anordnung, die möglichste Einschmiegung der Gebäudegruppe in die vorhandene Bodenmulde und Waldbucht, scheint wegen der den Westwinden stark ausgesetzten Lage des Bauplatzes ratsam, der nur im Nordwesten von hohem Wald, gegen Osten von minderwertiger, niederm Gehölz umsäumt ist. Ausserdem empfiehlt sie sich wegen der immerhin beträchtlichen Höhenunterschiede aus betriebstechnischen Gründen; z. B. wäre die zweckmässige Bedienung aller Gebäude aus einer Zentralküche (Profil II, Seite 225) bei einer Gruppierung etwa nach Entwurf Nr. 20 nicht mehr durchführbar. Aus all diesen Erwägungen erscheint es fraglich, ob die tiefere Lage des Spitalplatzes, die zudem, wie schon angedeutet, die Preisgabe der vorteilhaften Strassenführung auf Kote 514 mitbedingt, den Vorzug verdient. Die Strassenführung vom Spitalplatz östlich nach dem Bucheggplatz macht in beiden Fällen keine Schwierigkeit, nur ergibt eben die tiefere Lage der Strasse etwas knappe Blocktiefen im untern Teil (vergl. den Plan auf Seite 248).

Zum Schluss sei der Stadtbehörde der Dank ausgesprochen dafür, dass sie durch Veranstaltung des Wettbewerbs diese interessante städtebauliche Frage auch der Begutachtung durch die private Technikerschaft unterbreitet hat, der sie dadurch Gelegenheit gab, zu zeigen, wie mannigfaltig die Lösungs-Möglichkeiten sind. Den grössten Nutzen hat natürlich die Stadt selbst, denn trotz der Vielseitigkeit des Ergebnisses schält sich doch ziemlich klar das heraus, was man erkennen wollte. Noch ist die Aufgabe, wenn auch wesentlich abgeklärt, nicht restlos gelöst, noch bleibt für das *Stadtspital* die beste Form zu finden. Möge der Stadt beim Wettbewerb um diese Bauaufgabe, dessen Veranstaltung wir wohl als selbstverständlich voraussetzen dürfen, ein gleich guter Erfolg beschieden sein wie hier.

† Professor Dr. Joh. Rud. Rahn.

(Mit Tafel 53.)

Kaum ein Jahr ist dahin gegangen, dass wir dem geschätzten Lehrer an der Eidgenössischen Technischen Hochschule unsere Grösse und Glückwünsche zu seinem 70. Geburtstage darbringen konnten, den er in voller Rüstigkeit feiern durfte, und vor kurzem erst hatten wir von seinem Entschlusse zu berichten, von dem Lehramte zurückzutreten, um sich ganz seiner Forscherarbeit zu widmen, von der wir hofften, zu den reichen Gaben, die er uns schon geboten, noch manche schöne Frucht ernten zu können. Diese Erwartungen sind plötzlich zunichte geworden durch ein unheilbares Leiden, von dem die meisten seiner Freunde und Verehrer keine Kenntnis hatten und das seinem Leben nach kurzem Kranklager am 28. April ein Ziel gesetzt hat.

Einer angesehenen Zürcher Aertzfamilie entstammend, wurde Rahn am 24. April 1841 in Zürich geboren. Schon früh verlor er seine Eltern; eine Schwester seiner Mutter, die in Herisau lebte, nahm den Knaben zu sich, wo seine Empfänglichkeit für die Reize der ländlichen Umgebung früh geweckt wurde. Als er dann in Zürich die höhern Schulen durchlaufen hatte und in eine kaufmännische Lehre getreten war, blieb seine Liebhaberherholung das Zeichnen, das ihn zu wissenschaftlichem Durchforschen historischer und künstlerisch reizender Stellen der Vaterstadt führte. Seine Angehörigen, die bald seine Neigung erkannt hatten, ermöglichten es ihm seine Vorbildung für die Universität zu vervollständigen und im Jahre 1860 konnte er sich an dieser einschreiben lassen. Georg von Wyss, Büdinger, Hans Heinrich Vögeli und ganz besonders Lübke wurden seine Lehrer und es war die anregend lebenswürdige Weise des letztgenannten, die ihn für das damals eigentlich neue Fach der Kunstgeschichte gewann. Bei eifrigem Studium sass der fröhliche Student aber auch gerne im Kreise seiner Kameraden und die hier geschlossenen Freundschaften fanden nach der spätern Rückkehr in die Heimat in erweitertem Kreise eine schöne Fortsetzung.

Im Jahre 1863 entschloss er sich (wie M. v. K. in der N. Z. Z. schreibt, der die folgenden Daten entnommen sind), seine Studien auf deutschen Hochschulen fortzusetzen. Er begab sich zuerst nach Bonn, wo die ausgezeichnete Lehrkraft Anton Springers grosse Wirkung auf ihn ausübte, und ebenso ging er in den gewaltigen Eindrücken, die die Kunstwerke in Köln, am Rhein überhaupt, an der Mosel auf ihn ausübten, in eine vorzügliche Schule des Sehens und Zeichnens. In Berlin wurden hernach die Studien noch mehr konzentriert. Hier trat nun Rahn mit so feinen Geistern wie dem Kunsthistoriker Eggers, dem Numismatiker Friedländer, dann auch mit jüngern Fachgenossen, so dem Holbeinbiographen Woltmann, dem Mailänder Frizzoni, in fördernde Berührung. Allein ausserdem war da ein Kreis von jungen Architekten, zumeist aus Basel, aber auch deutschen Ursprungs, so der zu wohlverdientem Ruf gelangte Wallot, mit denen Stunden des besten Verkehrs zugebracht wurden.