

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 59/60 (1912)
Heft: 22

Sonstiges

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>

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 Berichtersteller, 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.

Quecksilberdampfampfen 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 Gemeindevorsteher *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 Düller* 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 *Müchens* 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.



PROFESSOR DR WILHELM FIEDLER

Von 1867 bis 1907 Lehrer der Darstellenden Geometrie
an der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich

Geb. am 3. April 1832

Gest. am 19. Nov. 1912

Seite / page

302(3)

leer / vide /
blank

seinen Wandlungen durch die Jahrhunderte verfolgt. Besonders herausgearbeitet sind die Wechselbeziehungen zwischen Hofbauten und Privathäusern; mit grosser Lebendigkeit und innerer Anteilnahme ist das Eindringen, Zurückfluten und schliessliche Ueberhandnehmen fremder — italienischer und französischer — Einflüsse geschildert. Durch die Zeit der „Abwendung von der Tradition“, die Willich für München vom Einsetzen der Bautätigkeit Ludwig I. an rechnet, werden wir bis an die Schwelle unserer Generation herangeführt.

Der „moderne Teil“ gibt eine reiche und gute Zusammenstellung der neuern und neuesten Gebäude Münchens, zu Gruppen zusammengefasst, die jeweils von zum Teil recht gut bekannten Verfassern bevorwortet sind. So hat unter den Privatbauten F. von Thiersch „Wirtschaften, Hotels und Cafés“ behandelt, der Abschnitt „Familienhaus“ ist von G. von Seidl zusammengestellt, Littmann hat die „Theater- und Saalbauten“ bearbeitet; dieses Kapitel bringt eine etwas weiter ausholende Spezialgeschichte des Münchener Theaters. Dem Artikel über Saalbauten ist eine ausserordentlich instruktive Darstellung der grössern Säle — alle in gleichem Masstabe — vorangestellt. Unter den Staatsbauten nehmen Justizpalast und Nationalmuseum die erste Stelle ein. Dann folgen Universität, Hofbräuhaus, Verkehrsministerium, das neue Zollgebäude, Kasernen und als Abschluss ein Artikel über das Deutsche Museum. Die städtischen Bauten machen in dieser gedrängten Zusammenstellung — wie es sich denken lässt — einen ganz besonders vorteilhaften Eindruck; denn hier sind nun all die Schulen aufgeführt, die Friedhöfe, Brunnen und Brücken. Ein kurzer, aber bedeutsamer Abschnitt ist der jüngsten Stadterweiterung und der neuen Staffelbauordnung gewidmet, ergänzt durch den Staffelbauplan 1 : 20 000 in mehrfarbiger Ausführung.

Die Darstellung der einzelnen Bauten ist so durchgeführt, dass je auf eine Seite übereinander angeordnet Schaubild, Grundriss des Hauptgeschosses und der vom betreffenden Architekten selbstverfasste zugehörige knappe Text zu stehen kommen, eine Massnahme, die dem Werke ausserordentlich zustatten kommt. Auf einen Blick kann jedes Bauwerk in seinen wesentlichen Teilen erfasst werden, das lästige Nachschlagen des Textes fällt weg. Zudem treten nur je zwei gleichartige Bilder ins Gesichtsfeld, sodass trotz der Grösse des bearbeiteten Materials jedes einzelne Bauwerk zur Wirkung gelangt. Grosse Sorgfalt ist der Anordnung des Satzes im Einzelnen, den Ueberschriften, der Wiedergabe der naturgemäss ziemlich kleinen Bilder gewidmet, von denen die Abbildungen 1 bis 17 auf den Seiten 294 bis 301 einige Proben geben.

So wird das Buch, das solch reiches Material meistert, jedem der München kennt und liebt — und bei welchem Architekten sollte beides nicht zutreffen — hochwillkommen sein. *H. B.*

Berichtigung.

In unserer Notiz betreffs *Gotthardvertrag* auf Seite 288 der letzten Nummer hat sich in der linken Spalte Zeile 32 von oben, ein Druckfehler eingeschlichen. Es soll daselbst heissen:

„2. Der Kreis V führt getrennte Rechnung in Bezug auf *Einnahmen* (die *Ausgaben*-Rechnung ist sowieso kreisweise getrennt).“

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER.
Dianastrasse Nr. 5 Zürich II.

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Zirkular des Central-Comité
an die

Sektionen des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins.
Werte Kollegen!

In der Delegierten-Versammlung vom 14. Dezember 1912 in Olten wird Ihnen über den Stand der Publikation des *Bürgerhauses* in der Schweiz referiert werden; eine nähere Orientierung darüber dürfte im gegenwärtigen Zeitpunkt allgemein erwünscht sein. Es ist Aussicht vorhanden, dass auf den Termin der Versammlung der zweite Band des Werkes „Genf“ vorgelegt werden kann.

Wir machen noch ausdrücklich darauf aufmerksam, dass das „Bürgerhaus“ nicht nur die bekannten Publikationen bezweckt, sondern dass die Anlegung einer wohlgeordneten Sammlung neuerer und alter Abbildungen und Photographien von Bürgerhäusern, bezüglichen Strassenbildern usw. zu den Hauptaufgaben gehört. Hiefür werden auch einzelne geeignete Amateuraufnahmen dankbar entgegengenommen.

Für die Bürgerhauskommission wäre es nun ebensowohl erwünscht, wenn an der Versammlung auch die Sektionen sich darüber aussprechen könnten, was sie in nächster Zeit zu leisten vermögen und beabsichtigen.

Da das Werk jetzt in rascherem Tempo und ununterbrochen durchgeführt werden soll, ist es notwendig, dass das Material von den verschiedenen Sektionen nun sukzessive eingeht. Diejenigen Sektionen, die mit der Inventarisierung der in Betracht kommenden Werke oder mit der Sammlung von Material und Aufnahmen zuerst bereit sind, werden in der Publikation zuerst berücksichtigt. Es ist deshalb wünschenswert, dass womöglich schon in der Delegierten-Versammlung von den Sektionen darüber referiert werde, was ihrerseits bereits gearbeitet und vorbereitet worden ist und auch darüber, mit welchen Beträgen Sie in der Folge wieder bereit sein werden, das Werk zu unterstützen.

Mit kollegialem Gruss!

Zürich, den 25. November 1912.

Für das Central-Comité des S. I. & A.-V.

Der Präsident: Der Sekretär:
H. Peter. Ing. *A. Härry.*

Zirkular des Central-Comité an die

Sektionen des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins.
Werte Kollegen!

Die Delegierten-Versammlung vom 26. August 1911 in St. Gallen hat das Central-Comité beauftragt, die Frage der Einrichtung der *Stellenvermittlung* zu prüfen und der nächsten Delegierten-Versammlung Bericht und Antrag zu stellen.

Grundsätzlich war man damals einig, dass die Einführung dieser Institution für den Verein zu empfehlen sei, erhofft man doch damit nicht nur den Angestellten und Arbeitgebern einen Dienst zu erweisen, sondern man erwartet namentlich auch einen vermehrten Eintritt von jüngern Mitgliedern.

Ueber die *Organisation der Vermittlung* bestanden an der letzten Delegierten-Versammlung noch keine bestimmten Vorschläge.

Das Central-Comité hat sich nunmehr nach mehrfachen Beratungen und Verhandlungen entschlossen, den Antrag zu stellen, es sei die Vermittlung gemeinsam mit der Gesellschaft ehemaliger Studierender der Eidg. Technischen Hochschule einzurichten und auf Techniker und technisches Hilfspersonal auszudehnen.

Die Vorteile einer auf derart breiter Basis gegründeten Vermittlung liegen vor allem darin, dass die Konkurrenzierung einer befreundeten Vereinigung von Kollegen vermieden wird, dass Angebot und Nachfrage vermehrt, die Aussichten einer erfolgreichen Vermittlung verbessert und die Arbeitgeber von bereits bestehenden Vermittlungsstellen unabhängiger gemacht werden können.

Das Ergebnis mehrfacher Verhandlungen zwischen einer Delegation der Gesellschaft ehemaliger Studierender der Eidg. Technischen Hochschule und des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins sind die Entwürfe eines Vertrages und eines Reglementes, durch welche die grundsätzlichen Punkte der Organisation der Vermittlung festgelegt werden. Vertrag, sowie Reglement bedürfen noch der Genehmigung des Ausschusses der G. e. P.

Wir unterbreiten beide Entwürfe der Delegierten-Versammlung vom 14. Dezember 1912 in Olten und übermitteln Ihnen inliegend die notwendige Anzahl Exemplare zu Händen der Mitglieder Ihrer Sektion.

Abänderungsanträge sind bis *spätestens 7. Dezember 1912* schriftlich an das Central-Comité zu richten.

Mit kollegialem Gruss!

Zürich, den 27. November 1912.

Für das Central-Comité des S. I. & A.-V.

Der Präsident: Der Sekretär:
H. Peter. Ing. *A. Härry.*

Zirkular des Central-Comité an die

Sektionen des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins.
Werte Kollegen!

Nachdem durch die Gewährung einer eidgen. Subvention von 5000 Fr. auf die Dauer von zehn Jahren an unsern Verein die Fortsetzung des Unternehmens für die *Aufnahme des schweizerischen Bürgerhauses* als gesichert erscheint, hielten wir es für geboten, die gegenseitigen Beziehungen zwischen dem Central-Comité und der Bürgerhauskommission neu zu ordnen und die Kompetenzen und Verantwortlichkeiten festzustellen.

Aus mehrfachen Beratungen und Besprechungen mit der Bürgerhauskommission ist der Entwurf für ein Reglement dieser Kommission vom 26. November 1912 hervorgegangen, den wir der Delegierten-Versammlung vom 14. Dezember 1912 in Olten zur Genehmigung unterbreiten.

Im Prinzip lehnt sich das Reglement an die bestehende Organisation an. Es beschränkt sich auf die Regelung weniger grundsätzlicher Punkte und lässt der Kommission die möglichste

Aus dem Werk „München und seine Bauten“, Verlag von F. Bruckmann A.-G. in München.¹⁾

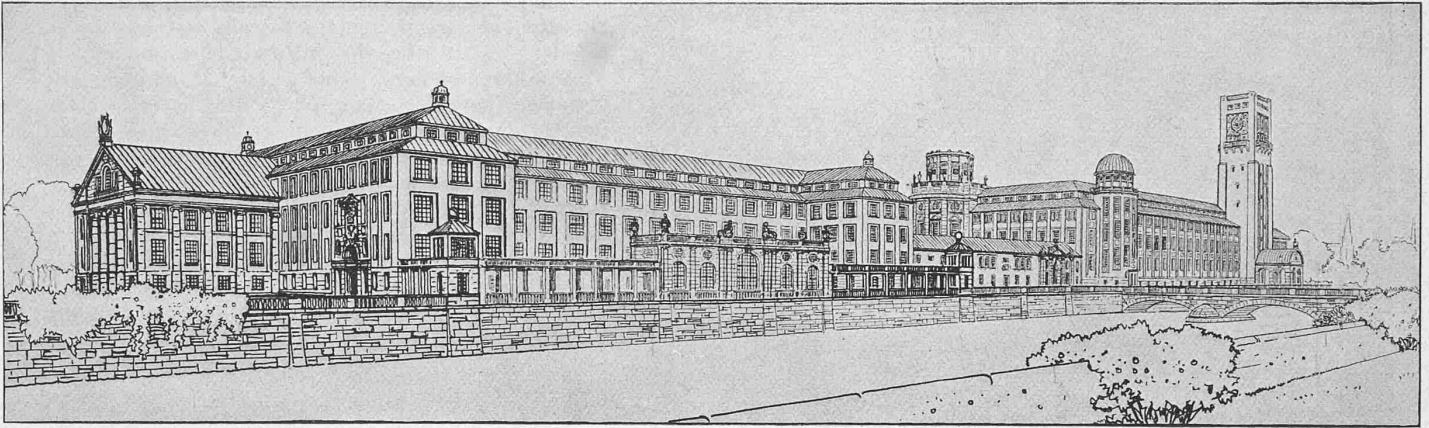


Abb. 1. Gebäudekomplex des Deutschen Museums in München. Architekt Prof. Dr. Gabriel v. Seidl. — Gesamtbild von Westen.

Vom Deutschen Museum in München.

Aus einem Vortrag von Architekt Rud. Linder in Basel, gehalten im Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein am 6. November d. J.¹⁾

Das „Deutsche Museum für Meisterwerke der Naturwissenschaft und Technik“ ist in seiner Anlage und Ausführung wohl das grösste wissenschaftlich-technische Museum der Welt. Es bringt in seinen Sammlungen die hervorragendsten Erzeugnisse und Erfindungen auf dem Gebiete der Naturwissenschaft und Technik in ihrem Werdegang zur Veranschaulichung.²⁾ Daneben soll der zurzeit noch in Ausführung begriffene Bau selbst ein Meisterwerk der Technik darstellen, ein Werk, das den hohen Stand deutscher Baukunst in allen Teilen bekunden soll.

Neben dem Bauprogramm gehört zum Verständnis des Bauwerks Kenntnis von Lage, Umgebung und Beschaffenheit der Baustelle, der früher Kohleninsel, künftig Museumsinsel genannten Isarinsel zwischen der Ludwigs- und der Corneliusbrücke. Als Vorzüge sind zu nennen ihre freie, für allezeit lichtumflossene Lage. An den Hauptadern des Verkehrs gelegen, den das Museum sucht weil es ihm dienen will, bietet die langgestreckte Insel von ungefähr 38 200 m² Fläche den Bauten doch die notwendige Ruhe und einzigartige Abgeschlossenheit. Die Kohleninsel spielt in der Geschichte Münchens eine wichtige Rolle. Den Namen verdankt sie ihrer frühern Benützung durch die Isarflösser und Köhler von Mittenwald, Tölz usw., die hier ihre Holzkohlen ländeten und aufstapelten. Seit etwa 200 Jahren diente sie zur Aufnahme von Kasernen, die einheimische und fremde Heere in bunter Abwechslung, in friedlichen

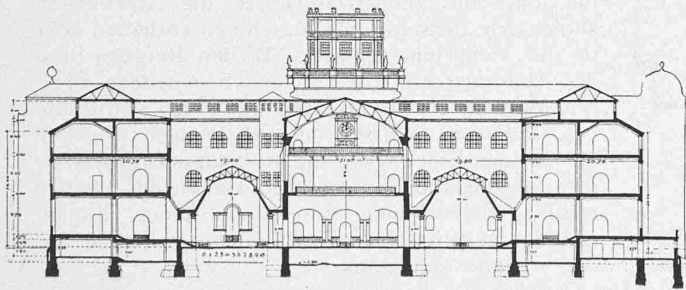


Abb. 3. Querschnitt durch das Sammlungsgebäude. — 1:1200.

wie stürmischen Zeiten beherbergten. Dies zu wissen ist deshalb von Wert, weil diese mannigfache Verwendung der Insel im Laufe der Jahrhunderte schichtenweise Ablagerungen von mehreren Metern Mächtigkeit zum grossen Teil organischer Stoffe zur Folge hatte, welche die Gründungsarbeiten wesentlich beeinflussten und erschwerten.

¹⁾ Vergl. Sitzungsberichte auf S. 274 und S. 304 dieses Bandes.

²⁾ Vergl. Exkursionsbericht des Z. I.- & A.-V. auf S. 298 dieser Nr.

Im baulichen Organismus besteht das Deutsche Museum nach seinem Zweck aus zwei Hauptbaugruppen, nämlich aus der Gruppe für die Ausstellung der Sammlungen und aus der Gruppe für die Studien (Abb. 1 und 2).

Das gesamte Bauareal misst 30 000 m ² ,	
nämlich das Ausstellungsgebäude	12 000 m ²
das Studiengebäude	9 500 „
die Verbindungsbauten	2 500 „
und der freie Hofraum zwischen den	
obigen Gebäuden	6 000 „
welche Masse zusammen obige	30 000 m ² ergeben.

Der umbaute Raum misst rund 600 000 m³, von der Kellersohle bis zum Hauptgesims.

Die beiden Ehrhardsbrücken, die ihren Verkehr mitten über die Insel leiten, werden im Zusammenhang mit dem Museum-Neubau neu in Steinmaterial erstellt, sind aber alsdann nicht mehr für den Fuhrwerkverkehr, sondern nur mehr für den Fussgängerverkehr bestimmt.

Das Studiengebäude. Der vordere, an die Ludwigsbrücke mündende Teil der Gesamtbauanlage, dessen Ausführungspläne und Modelle zur Zeit noch in Bearbeitung sind, umfasst die Bibliothek mit den Lesesälen und Büchermagazinen, die Plansammlung mit den Zeichensälen, die Plandepots, Säle für Patentschriften, Portraits und Festschriften, Kongress-, Vortrags- und Sitzungssäle. Die Bibliothek soll, das Anschauungsmaterial der Sammlungen ergänzend, den wissenschaftlichen Zielen des Museums dienen, sie umfasst jetzt rund 250 000 Bände wissenschaftlich technischen Inhalts und will die Ergebnisse der Naturwissenschaft und Technik dem Fachstudium zugänglich machen. Die Plansammlung, ähnlich der Bibliothek, ein Archiv ausgeführter und projektierte Werke der Technik wird dem Industriellen wie dem Arbeiter Gelegenheit bieten, sich an Hand der Pläne, Werkzeichnungen, Berechnungen und Kostenanschläge Rat zu holen.

Die Kongress-, Vortrags- und Sitzungssäle mit 750, 350 und 250 m² Bodenfläche fassen zusammen 3000 Personen; sie sind mit ausgiebigen Vorbereitungsräumen, Nebenräumen und Garderoben versehen und durch Fahrstühle und Geleiseanlagen unterirdisch mit dem Sammlungsgebäude, den Laboratorien, Werkstätten und Magazinen verbunden, um einen bequemen Transport der für die Vorträge notwendigen Apparate und Ausstellungsgegenstände zu ermöglichen. Diese Säle sollen in erster Linie der Volksbildung zur Verfügung stehen. Daneben enthält das Studiengebäude die Verwaltungsräume, die kaufmännischen und technischen Betriebsräume, Werkstätten zur Anfertigung von Modellen,

¹⁾ Die Abb. 1 bis 17 auf den Seiten 294 bis 301 dieser Nr. entnehmen wir mit freundl. Genehmigung des Verlages F. Bruckmann A.-G. in München dem Werk «München und seine Bauten», das unter Literatur auf S. 303 dieser Nr. besprochen wird. Red.

Die Südfront gegen die Corneliusbrücke bildet durch die Form der mächtigen Fenster des halbrunden Vorbaues, der Galerien, speziell aber durch den vorspringenden, mit einer Säulenhalle versehenen Giebelbau einen äusserst wirkungsvollen Abschluss. Die Vorhalle des Giebelbaues wird zur Aufnahme von Reliefs und Gedenktafeln dienen.

Am südlichen Ende der Westfront tritt der quadratische 65 m hohe Turm, der mit seinem untern Teil in das Sammlungsgebäude eingebaut ist, in Erscheinung. Dieser Turm wird nicht nur das Wahrzeichen für den Neubau des Deutschen Museums bilden, sondern er bereichert tatsächlich auch infolge seiner Gestaltung die Silhouette des Stadtbildes angenehm. Die durch zwei Fahrstühle und eine Treppenanlage bequem erreichbare oberste Plattform des Turmes soll zur Vorführung physikalischer und optischer Experimente dienen. Zu den Experimenten und Versuchen werden Apparate für Geodäsie, Meteorologie, für Signalwesen, drahtlose Telegraphie und Telephonie, für den freien Fall und für die Durchdringung der Luft aufstellung finden. Die Westfront findet reiche Belebung durch den Vorbau des Turmes, die halbrunde Treppenanlage und die Balkone (Abbildung 1, Seite 295).

Die Nordfront des Ausstellungsgebäudes wird in der Hauptsache unterbrochen durch den vorspringenden Ehrensaal, der den Mittelpunkt dieser Baugruppe bildet. Im Erdgeschoss dieses Gebäudeteils befindet sich das mit einem Säulenumgang versehene Vestibül mit Kassen und Garderoben; von hier entwickelt sich der Hauptzugang zu den Sammlungen, von hier aus führt eine ununterbrochene Führungslinie durch alle Abteilungen des Ausstellungsbaues, ohne dass eine Abteilung zweimal berührt wird. Diese Führungslinie bringt die Besucher unter Verwendung der verschiedensten Transportmittel, wie elektrischer Aufzüge, Paternosterwerk und Trottoir roulant am Schluss wieder zum Ausgangspunkt, zur Garderobe zurück.

Ueber dem Vestibül, erreichbar durch die im Vorraum befindliche dreiarmlige Prachtterrasse und die Fahrstühle erhebt sich der ovale Ehrensaal mit seinen Galerien, eine „Walhalla“ für die Bahnbrecher auf dem Gebiete der Naturwissenschaft und Technik, die bestimmt ist, Bildnisse von hervorragenden Forschern und Förderern aufzunehmen, den nachkommenden Geschlechtern zum Vorbild und Nacheiferung. Ueber dem Ehrensaal erhebt sich, die gesamte Baugruppe beherrschend, der Astronomiebau mit zylindrischer, drehbarer Kuppel.

Diese „Astronomie“-Abteilung soll der Allgemeinheit eine Sternwarte in ihrer jahrhundertlangen Entwicklung bis zu ihrem heutigen hohen Stande vorführen und dem Publikum zur Benützung in einer Weise zugänglich gemacht werden, wie es bisher wohl nirgends der Fall war. Der mittlere zylindrische Dunkelraum wird in Halbkugelform den Sternenhimmel zeigen, unter dem mittels eines grossen Telluriums die Bewegung der Erde und des Mondes um die Sonne zur Darstellung gelangt.

Die „Astronomie“ im Deutschen Museum will nicht nur die Wissenden, sondern auch die Laienwelt in die Wunder des Weltalls einführen. An Hand der beiden Systeme, des Ptolemäischen mit seinen scheinbaren und des Kopernikanischen mit seinen tatsächlichen Bewegungen der Himmelskörper, zeigt sie uns auch auf diesem Gebiet die Entwick-

lung der Vorstellung der verschiedenen Hauptepochen menschlicher Erkenntnis. Wie die Astronomie-Abteilung im Deutschen Museum den Bau schon äusserlich durch ihre Lage krönt, so soll sie auch in geistiger Beziehung gewissermassen das grossartige Unternehmen krönen, indem sie uns in einer bisher wohl noch nicht gebotenen Weise mit Hilfe der heute hochentwickelten Technik den Lauf der Gestirne veranschaulicht und uns einen Blick tun lässt in die Grossartigkeit auch dieses Teils der Wissenschaft, der wir die Einteilung unserer Zeit in Jahre, in Sommer und Winter und in die kleineren Zeitabschnitte, in Tage, in Tag und Nacht verdanken. Im obersten Stockwerk mit der zylindrischen, drehbaren Kuppel wird ein Refraktor mit 4 bis 500-facher Vergrösserung aufstellung finden. Die übrigen Räume des Astronomieaufbaus sind

für die Darstellung der Entwicklung der astronomischen Instrumente bestimmt. Von der Terrasse des Astronomieaufbaues gelangt man durch zwei Gänge unter den Dachfirsten der Nordbauten auf die an der Ost- und Westfront befindlichen Treppenhäuser, die in ihrem obersten Stockwerk als Nebensternwarten ausgebildet sind. In diesen Sternwarten werden ausser Meridianinstrumenten und Refraktoren, Instrumente für astrophysikalische und photographische Zwecke Aufnahme finden.

Ueber die *Erstellungskosten* des Neubaus des Deutschen Museums in München, den Wert der Ausstellungsobjekte natürlich ungerechnet, ist es ausserordentlich schwer, zuverlässige Angaben zu bekommen. Heute spricht man von 12 Millionen Mark, aber voraussichtlich wird diese Summe nicht hinreichen, obgleich alle Frachten durch das ganze deutsche Reich gratis geschehen, sodass dem Museum eine Materiallieferung von Danzig oder von irgend einem entlegenen Teil des Reiches, sozusagen billiger zu stehen kommt, als eine solche Lieferung per Achse aus einem der Vororte Münchens und ungeachtet grossartiger Gratislieferungen sehr vieler deutscher Industrieller. Dennoch ist es den Behörden nicht eigentlich bange, denn das Deutsche Museum ist eine nationale Unternehmung, die sich der Sympathie aller Bevölkerungskreise erfreut. In diesem Geiste arbeiten Alle daran.

Hiervon zeugt auch der geniale Entwurf Prof. *Gabriel v. Seidl's*, die peinlich abwägende Ausbildung und Anpassung desselben an die Ansprüche und Bedürfnisse des Museums seitens der ausführenden Architekten, die Sorgfalt der Ausführung und nicht minder die Einstimmigkeit des Volkes, wenn es gilt, die erheblichen materiellen Mittel zu bewilligen.

Aus: „München und seine Bauten“.



Abb. 4. Geschäftshäuser Oskar Schmid, Ecke Thiersch- und Liebherrstrasse. Erbaut 1910 durch die Architekten Höning & Söldner, München.

Ans dem Werk: „München und seine Bauten“.

Verlag von F. Bruckmann A.-G. in München.

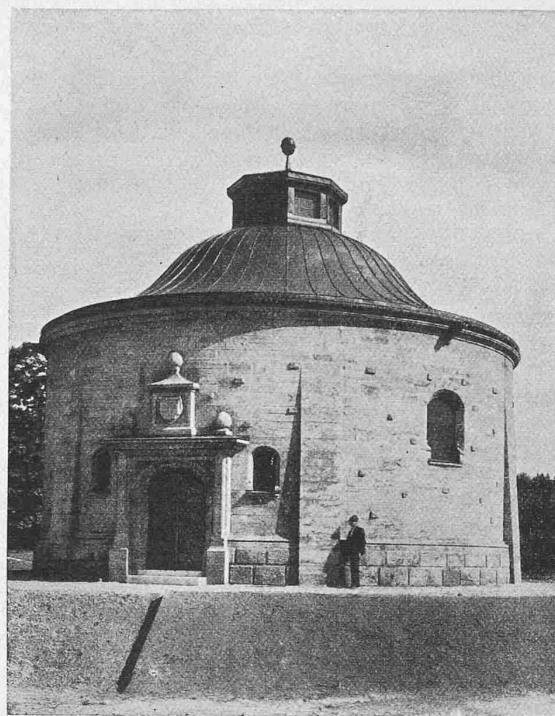
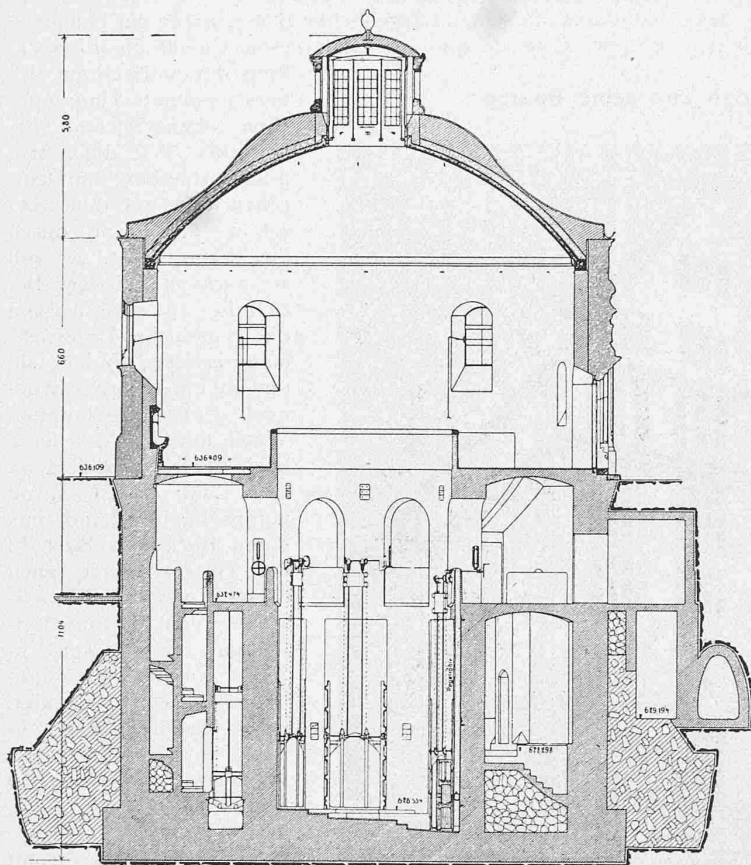
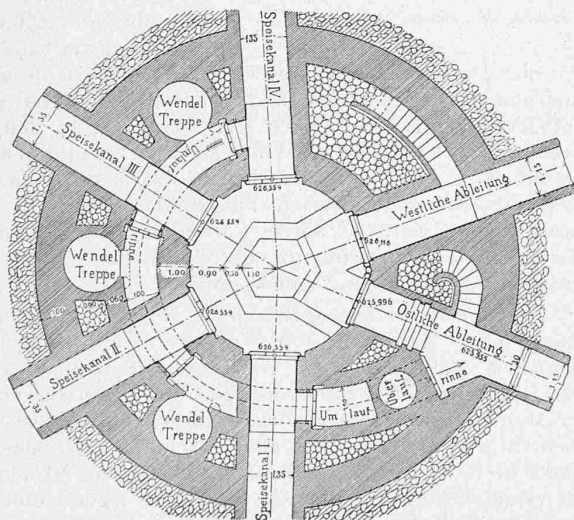


Abb. 8 und 9. Vertikal- und Horizontalschnitt 1:200.

Abb. 10. Ansicht des Aufbaues über dem Hauptverteilungsschacht der Grundwasserfassung Reisach.



Vom Ausflug des Zürcher Ingenieur- und Architekten Vereins nach München

vom 9. bis 13. Oktober 1912.

Am Mittwoch den 9. Oktober fuhren mit dem Reiseziel München etwa 20 Kollegen des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins im Hauptbahnhof Zürich ab, denen sich unterwegs noch ebensoviel weitere Mitglieder aus andern Sektionen zugesellten. In St. Margrethen wurden wir von den gestrengen Zollwächtern gründlich, aber erfolglos auf Saccharin untersucht, dagegen mussten in Lindau unter fröhlichem Gelächter der Zuschauer zwei unserer Kollegen, die gar zu sehr für ihr Wohlbehagen gesorgt hatten, ihre

neuen Pantoffeln verzollen. Der Tag war trübe und neblig, die Lokomotive pustete unter starkem Rauche den Berg hinan und im Wagen qualmten die Ingenieure und Architekten, als ob sie mit der Rauchentwicklung ein rascheres Fahren des Zuges herbeiführen könnten. Den Nichtraucherern kam es nach einigen Stunden vor, als ob sie ihren Aufenthalt in einem Rauchkamin gewählt hätten. Den weniger Belebten wurde auch die Sitzgelegenheit in dem Drittklasswagen allmählich unangenehm, und alle atmeten erleichtert auf, als wir endlich abends 5 Uhr 15 Minuten in dem langersehnten München anlangten.

Hier erwarteten uns der Vertreter eines Reisebureau und ein Hotelier, welcher letzterer die Mehrzahl der Teilnehmer nach seinem ziemlich entfernten Hotel beförderte, das einen pompösen Namen führte, ihn aber sicherlich nicht verdiente. Eingang und Treppenhaus liessen sehr zu wünschen übrig, ein Vestibule gab es überhaupt nicht; die Zimmer aber waren glücklicherweise sauber und bequem, sodass Verschiedene, die die Absicht geäußert hatten, am folgenden Tage andere Unterkunft zu suchen, beschlossen, zu bleiben, wohl in Erwägung, dass die allgemeinen Räume dieses Hotels infolge unserer steten Abwesenheit vor Mitternacht unser künstlerisches Empfinden kaum nachteilig beeinflussen dürften.

Ohne nennenswerte Erlebnisse brach der *Donnerstag* an, und wir versammelten uns gegen 9 Uhr an der Zweibrückenstrasse zur Besichtigung der Sammlungen des *Deutschen Museums*, die bis zur Vollendung des Neubaus in einer alten Kavallerie-Kaserne Unterkunft gefunden haben.

Auf uns alle haben die Reichhaltigkeit und Vollständigkeit dieser Sammlungen einen grossen Eindruck gemacht, und jedem wurde es klar, welche ganz hervorragende Wichtigkeit solche Sammlungen für die Technik und Wissenschaft haben. Der Grundsatz, das, was auf jedem Gebiete der Technik von den Anfängen an bis heute geleistet wurde, in Modellen in zeitlicher Folge zu veranschaulichen, darf gewiss als eine grosse und glückliche Idee bezeichnet werden. Einem Jeden wird es so ermöglicht, in ganz kurzer Zeit in einem Gebiete zu sehen, was darin bis heute gefunden und