

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 61/62 (1913)
Heft: 9

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: 30.01.2025

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

† **W. Heene.** Zu St. Gallen ist am 11. Februar nach kurzer Krankheit Architekt und Baumeister Wendelin Heene in seinem 58. Lebensjahr gestorben, ein Mann, der sich bei natürlicher praktischer und künstlerischer Veranlagung durch grossen Fleiss aus eigener Kraft emporgeschwungen und in seiner zweiten Heimat St. Gallen und den angrenzenden Kantonen einen hervorragenden Namen, sowohl als Architekt wie als auch Baumeister, gemacht hat.

Heene stammte aus Nordböhmen, wo er am 4. März 1855 zu Schönlingen geboren wurde. Die dortigen Schulen besuchte er mit gutem Erfolge. Mit 15 Jahren entschied er sich für Ergreifung des Baufaches und trat, da die bescheidenen Verhältnisse seiner Familie zunächst weitere Studien nicht ermöglichten, bei einem Maurermeister in die Lehre. Während er im Sommer praktisch arbeitete, besuchte er in den Wintern 1870/71 und 1871/72 die Gewerbeschulen in Zittau und Dresden. Mit den besten Zeugnissen dieser Schulen ausgestattet finden wir ihn schon im 17. Altersjahr in Wien als Bauführer. Mit 18 Jahren kam er nach St. Gallen zur Baufirma Forster zum Apfelberg, in der er jahrelang als Angestellter tätig war, bis er 1887 mit dem Sohne Carl Forster das Bau- und Architektenbureau Forster & Heene gründete. Von diesem wurde u. a. der bekannte Bau der „Unionbank“ am Multertort und das „Washingtongebäude“ erstellt. Im Jahre 1894 löste sich die genannte Firma auf und es entstand das „Architektur- und Baugeschäft Heene“, das sich sowohl mit dem architektonischen Entwerfen und Leiten von Bauten der mannigfachsten Art als auch mit Uebernahme von Bauarbeiten befasste. Heene verstand es für sein Bureau nach jeder Richtung tüchtige Kräfte zu gewinnen und festzuhalten, sowie dank seinem im Verlaufe der Jahre erworbenem gründlichen Wissen, seinem unermüdeten gewissenhaften Schaffen und seinem ruhigen, entgegenkommenden Wesen das Vertrauen der Kundschaft in immer wachsendem Masse zu erwerben. Aus der überaus grossen Zahl der von ihm als Architekt und Bauleiter durchgeführten Bauten seien in der Stadt St. Gallen nur beispielsweise genannt das Haus zur Waage an der Multergasse-Neugasse, das Marktplatz-Konsumgebäude, das Kasino an der Rorschacherstrasse, eine grosse Anzahl Geschäftshäuser, Villen und Fabrikgebäude u. a. Zeugen seiner Tätigkeit sind ebenso zahlreiche Um- und Neubauten in Flawil, Degersheim, Arbon, Hohenems, Heerbrugg u. s. w. Speziell als Bauunternehmer hat Heene ebenfalls einen regen Anteil an der in den letzten Jahren umfangreichen baulichen Entfaltung St. Gallens genommen, sowohl bei den Hochbauten, wie auch bei den Bauten des Tiefbauwesens, wo er oft umfangreiche Leistungen namentlich an Maurerarbeiten und Steinmetzarbeiten übernahm.

Leider waren seine physischen Kräfte diesen grossen vielseitigen Arbeitsleistungen nicht gewachsen; schon 1902, kurz nachdem das traute Heim, das er seiner Familie an der Laimatstrasse erbaut hatte, von ihm bezogen war, musste er eine schwere Krankheit durchmachen und sein Gesundheitszustand nötigte ihn von da an wiederholt zu langwierigen Kuren in Davos, in Karlsbad und zuletzt in Arosa. Im April 1911 war er geheilt von da wieder heimgekehrt und konnte seine berufliche Tätigkeit mit erneuter Kraft wieder aufnehmen. Am 4. Februar d. J. aber befahl ihn die Influenza, die am 11. Februar den Tod zur Folge hatte. Unter seinen Freunden und Fachgenossen wird der Heimgang des trefflichen Mannes tief betrauert.

† **B. Gmür.** In Schänis starb nach längerer Krankheit am 17. Februar d. J. Ingenieur Berthold Gmür, Chef der mechanisch-elektrischen Werkstätten Gmür & Cie.

Gmür wurde in Schänis am 7. Januar 1856 geboren; er besuchte die Kantonsschule in St. Gallen und machte darauf bei J. Amsler-Laffon in Schaffhausen die Lehre als Mechaniker durch. Von 1876 bis 1879 studierte er an der Maschinenbau-Abteilung der Technischen Hochschule in Dresden, an der er das Diplom als Maschinen-Ingenieur erwarb. Seine erste praktische Betätigung führte ihn nach St. Denis bei Paris, wo er als Konstrukteur für Schiffsmaschinen arbeitete. Getrieben von dem Wunsche, zu Edison in Beziehung zu treten, siedelte er 1882 nach New York über und war so glücklich, in Edisons Laboratorium im Menlopark einige Monate und dann während anderthalb Jahren auf Edisons Privat-Konstruktions-Bureau in New York arbeiten zu können. Im Herbst 1884 kehrte er heim und gründete in Schänis die seither zu grossem Ansehen gelangten mechanisch-elektrischen Werkstätten Gmür & Cie, die für schweizerische und ebenso für ausländische Elektrizitätswerke immer stark beschäftigt sind.

Konkurrenzen.

Rheinschiffahrt Basel-Bodensee. Wir konnten auf Seite 38 dieses Bandes über die Zusammensetzung des internationalen Preisgerichtes berichten für den Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen zur Schiffbarmachung des Rheins von Basel bis zum Bodensee.

Nunmehr hat das grossherzogliche badische Ministerium des Innern dem Internationalen Rheinschiffahrts-Verbande mitgeteilt, dass das Preisgericht den vorläufigen Entwurf zum Programm des Wettbewerbs festgestellt hat, der nach Einfügung der noch fehlenden Materialien den beteiligten Regierungen zur Kenntnis gebracht werden soll.

Es wurde von dem Preisgericht in Aussicht genommen, s. Z. das Programm in drei technischen Fachschriften, im „Zentralblatt der Bauverwaltung“ in Berlin, der „Schweiz. Bauzeitung“ in Zürich und der „Zeitschrift des Vereins österreichischer Ingenieure“ in Wien zu veröffentlichen.

Die Prüfung der Entwürfe und das Vorgehen des Preisgerichtes überhaupt sollen nach den vom „Verband deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“ im Jahre 1904 festgestellten „Grundsätzen für das Verfahren bei Wettbewerben“ erfolgen.

Wir werden uns beeilen, über das Programm ausführlich zu berichten, sobald es festgestellt und wir in dessen Besitz gelangt sein werden.

Schulhaus mit Turnhalle an der Hofstrasse in Zürich (Band LX, Seite 261, Band LXI, Seite 78). Das Preisgericht konnte am Montag den 24. Februar zusammentreten und am 25. Februar folgenden Entscheid fällen:

- I. Preis (2800 Fr.) Motto: „Schaffed, Buebe-n-und Chinde, so chönnd-ih-er eu durs Läbe finde“. Verfasser: *Kündig & Oetiker*, Architekten in Zürich.
- II. Preis (2000 Fr.) Motto: „In gedrängter Form“. Verfasser: *J. Freytag*, Architekt in Zürich.
- III. Preis (1800 Fr.) Motto: „Vorfürhling“. Verfasser: *Gebrüder Messmer*, Architekten in Zürich.
- IV. Rang (ohne Geldpreis) Motto: „Sternli“. Verfasser: *Kündig & Oetiker*, Architekten in Zürich.
- V. Rang (ohne Geldpreis, weil Verfasser nicht in Zürich wohnhaft) Motto: „Obe, nüd unte“. Verfasser: *R. Calini*, Architekt in Basel.
- VI. Rang = IV. Preis (1400 Fr.) Motto: „Brunnenplätzli“. Verfasser: *Gebrüder Bräm*, Architekten in Zürich.

Die Ausstellung sämtlicher Entwürfe findet statt im II. Stock des „Rudolf Mosse-Hauses“ (Limmatquai-Oberer Mühlesteig) in Zürich, dauert vom 1. bis 11. März und ist geöffnet täglich von 9 bis 11 und von 1 bis 5 Uhr, Sonntags von 10 bis 12 $\frac{1}{2}$ und 2 bis 5 Uhr.

Quai-Anlagen zwischen der Promenade du lac und dem Port noir in Genf. Die Genfer Regierung hatte, mit Einreichungstermin vom 25. Januar 1913, einen allgemeinen Ideen-Wettbewerb eröffnet zur Gewinnung von Entwürfen für die Ausgestaltung der Quai-Anlagen zwischen der Kantonsstrasse von Genf nach Hermance und der Fortsetzung des Quais von Eaux-Vives. (Wir haben leider erst heute von dieser Ausschreibung Kenntnis erhalten.) Im Preisgericht sassen: Regierungsrat *Charbonnet*, Chef des Baudepartements, *H. Maillard*, Architekt in Genf, *J. Taillens*, Architekt in Lausanne, *L. de Coulon*, Landschafts-Architekt in Neuchâtel und *J. Crosnier*, Kunstmaler in Genf. Von der zur Verfügung gestellten Preissumme wurden aus der Zahl von 17 Bewerbern folgende Preise zuerkannt:

- I. Preis (2000 Fr.) dem Entwurf der Architekten *Alfred Olivet* und *Alexander Camoletti* in Genf.
- II. Preis ex æquo (1500 Fr.) dem Entwurf der Architekten *de Morsier frères & Weibel* in Genf.
- II. Preis ex æquo (1500 Fr.) dem Entwurf der Architekten *Garcin & Bizot* in Genf.

Ferner wurden mit Ehrenmeldungen ausgezeichnet die Arbeiten der Architekten *Guyonnet & Torcapel* und der Landschafts-Architekten *Achard & Dumarest*, beide in Genf.

Sekundarschulhaus Wattwil. Der Sekundarschulrat Wattwil hat unter fünf Architektenfirmen zur Erlangung von Entwürfen für ein neues Sekundarschulhaus einen beschränkten Wettbewerb veranstaltet mit Einreichungstermin auf 31. Januar 1913. Im Preisgericht, das aus fünf Mitgliedern bestand, sassen die Architekten Professor *R. Rittmeyer*, Winterthur, Stadtbaumeister *M. Müller* und Kantonsbaumeister *Ehrensberger*, St. Gallen. Jede der zur Beteiligung

eingeladenen Firmen erhielt ein Honorar von 350 Fr., ausserdem wurden mit Preisen von 300, 200 und 100 Fr. bedacht die Entwürfe der Architekten *Höllmüller & Hännly*, St. Gallen, *Paul Truniger*, Wil, und *Pflegard & Häfeli*, Zürich. Zur Ausführung empfahl das Preisgericht einstimmig das erstprämierte Projekt *Höllmüller & Hännly*.

Literatur.

Gegen den Gotthardvertrag von *J. Leuzinger*, Zürich. Mit fünf graphischen Darstellungen. Zürich 1913, Selbstverlag des Verfassers, in Kommission bei Rascher & Cie. Preis geh. 2 Fr.

Der Gotthardvertrag wird hier von ganz neuen, bisher gar nicht berücksichtigten Gesichtspunkten kritisiert. Vor allen Dingen ist interessant, wie der Verfasser die Verkehrsarbeit, den Transitverkehr, den Verkehr nach Warengattungen, die spezifischen Einnahmen, Ausgaben und Betriebsüberschüsse, sowie die finanziellen Hauptergebnisse von 1885 bis 1908 aus den Jahresberichten der Gotthardbahngesellschaft graphisch darstellt und daraus die zu erwartenden bezüglichen Werte bis 1930 konstruiert. In diesen Abbildungen ist besonders anschaulich der Einfluss der Lötschbergbahn von 1914 bis 1930 auf die Gotthardbahn dargestellt, und von 1930 an auch noch jener einer Ostalpenbahn angedeutet.

In einer Zahlentafel führt Leuzinger die wichtigsten Betriebsergebnisse der Jahre 1885 und 1908 an und vergleicht damit die entsprechenden Werte für das Jahr 1930 für die Gotthardbahn allein, also ohne Lötschbergbahnkonkurrenz und besondere Ereignisse. Darnach würden betragen 1930 die Einnahmen 41,5, die Ausgaben 31 und der *Betriebsüberschuss 10,5 Mill. Fr.* In einer besondern Tabelle wird gezeigt, dass von 1885 bis 1908 die Verkehrsarbeit in Personenwagentonnenkilometern pro Personenkilometer infolge Anschaffung schwererer Personenwagen um 50% zugenommen hat, die Einnahmen pro Pers.-km aber infolge Abwanderung der Reisenden nach der III. Klasse von 8 Rp. auf 5,8, also um 27% abgenommen haben. Es beträgt nämlich die Zunahme von 1885 bis 1908 der Reisenden I. Klasse 62%, II. Klasse 183% und III. Klasse 360%.

Die Konkurrenz der Lötschbergbahn bewirkt nach Leuzinger für die Gotthardbahn infolge Entzuges von 35% Transitreisenden und 25% Transitgütern einen Betriebsüberschuss-Verlust von 1914 bis 1930 von jährlich 1,6 bis 2,2 Mill. Fr. Die Kapitalamortisation steigt von 1912 bis 1930 von 560 000 bis 980 000 Fr. und für ausserordentliche Abschreibungen sind 200 000 Fr. angenommen. Darnach kommt er zu dem Ergebnis, dass nach Verzinsung des Obligationen-Anleihens von rund 117 Mill. Fr. (zu 3,5% mit 4,1 bis 3,9 Mill. Fr.) für das Aktienkapital von 50 Mill. Fr. noch ein Betrag von 2,4 bis 3,2 Mill. Fr. verbleibt, der die Verteilung einer Dividende von 1914 bis 1930 von 5 bis 6,4% ergeben würde (Abb. 5 der Broschüre).

Ferner wird in der Leuzinger'schen Schrift ausführlich erläutert, dass der weitere Ausbau der Gotthardbahn auf durchgehendes zweites Geleise (Monte Cenere und Brunnen-Flüelen), Bahnhofserweiterungen usw. mindestens 30 Mill. Fr. erfordert und daher den Betriebsüberschuss um weitere etwa 2 Mill. Fr. vermindern würde. Sodann zeigt er, dass zukünftige oberitalienische Binnenkanäle die Gotthardbahn viel mehr konkurrenzieren als befruchten werden und dass im Jahre 1930 vielleicht mit der Eröffnung einer Ostalpenbahn zu rechnen ist, die der Gotthardbahn ebenfalls einen bedeutenden Verkehr entziehen würde. Die Einwirkung dieser zwei Verkehrskonkurrenzen würde den Betriebsüberschuss der Gotthardbahn um mindestens weitere 2,5 bis 3 Mill. Fr. schmälern. Aber selbst ohne Berücksichtigung der letztern drei Faktoren erscheint darnach die Ausrichtung einer Superdividende vollständig ausgeschlossen.

Diese Ausführungen stehen somit in scharfem Gegensatz zu den von Herrn Bundesrat Forrer in verschiedenen Volksversammlungen abgegebenen Versicherungen, „dass wir nach altem Vertrag die Bergzuschläge um ebensoviel reduzieren müssten wie nach dem neuen Vertrag und dass wir an die Subventionsstaaten Superdividenden in Massen bezahlen müssten“. Der Verfasser berechnet aus der im neuen Vertrag vorgesehenen Bergzuschlagsreduktion von 25 und 32 km = 10% der ganzen Bahnlänge für die Gotthardbahn für die Zeit von 1920 bis 1930 weiter einen Betriebsüberschuss-Ausfall von rund 1,9 Mill. Fr., was gleichbedeutend ist *einer Entwertung der Gotthardbahn um 48 Mill. Fr.*

Die unmittelbare Folge der Bergzuschlagsreduktion bei der Gotthardbahn war, dass auch bei der Lötschbergbahn der Distanz-

zuschlag reduziert wurde und dass auch bei der Ostalpenbahn eine Bergzuschlagsherabsetzung vorgesehen ist. Aus diesem Grunde berechnet Leuzinger für die Lötschbergbahn eine Entwertung von 13 Mill. und bei der Ostalpenbahn von 26 Mill. Fr.

Dann weist Leuzinger in einer Tabelle nach, dass die beiden Staaten Italien und Deutschland mit jährlich 440 und 280 Mill. Fr. Ausfuhr über den Gotthard im Verhältnis zum geleisteten Subventionskapital drei- bis viermal grössere Exportwerte über den Gotthard aufweisen als die Schweiz mit nur 80 Mill. Fr. Ausfuhr und dass sie infolgedessen den drei- bis vierfachen wirtschaftlichen Vorteil geniessen. Die Frachtersparnisse betragen im Mittel rund $\frac{1}{1000}$ bis $\frac{1}{400}$ des Warenwertes, so beispielsweise bei der Kohle, dem niedrigstwertigen Massengut über den Gotthard 85 Rp./t, d. i. in bezug auf den Kohlenwert in Oberitalien von etwa 50 Fr. 1,7%, und auf den Detailverkaufspreis von 7 bis 8 Fr. für 100 kg etwa 1%. Bei den höherwertigen Gütern spielt die Tariffdistanzreduktion von im Mittel 28 km für Versender wie Empfänger und Konsumenten erst recht keine Rolle mehr.

Berichtigung.

Bei unserer letzten Nummer ist durch Versehen der Druckerei an den Kopf des Textteils Seite 95 das Heft als **Nr. 9** bezeichnet worden statt mit **Nr. 8**.

Wir bitten die Leser mit Rücksicht auf späteres Einbinden die Korrektur vornehmen und den Fehler freundlichst entschuldigen zu wollen.

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

Vereinsnachrichten.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

Bericht über das Examen

der

wirtschafts-wissenschaftlichen Musterklasse BZJAV.

Die etwa 60 Mitglieder und Gäste, die am Mittwoch den 12. Februar d. J. zu einem vergnügten BZJAV¹⁾ sich zusammenfanden, hatten ihr Erscheinen nicht zu bereuen. Zwar entbehrte die Einladung der Vergnügungskommission jeden poetischen Schwunges und liess damit auf eine bedenklich kurze Vorbereitungszeit schliessen. Das mag in manchem Mitglied den Gedanken geweckt haben, die ersten Zeiten hätten ihren Einfluss auch auf das Vergnügungskomitee ausgeübt. Wer aber etwa vorzeitig von dem rettenden Einfall gehört hatte, der den Veranstaltern des diesjährigen BZJAV aus der Not geholfen, und deshalb aus Furcht vor den gestrengen Examinatoren zu Hause geblieben, der ist wohl neben die Examenspein, aber auch neben den „Weggen“ gekommen.

So gegen 8 Uhr waren tit. Gemeinderat und Schulpflege, der Herr Lehrer Gujjer, der Herr Visitor Pfarrer K. Jäger, sowie die Schüler der Musterklasse BZJAV soweit beisammen, dass mit dem schönen Liede: „Alle Vögel sind schon da“ das Examen eröffnet werden konnte. Selbstverständlich hätte die Prüfung in der Religion den Anfang machen sollen. Da aber dem Herr Pfarrer seine besten Schüler das Examen geschwänzt hatten (allgemein wurde das Fehlen unserer zahlreichen Kollegen im städtischen Dienst bedauert), sorgte er selbst für die allgemeine Erbauung und las ein Kapitel aus dem ältern Testament vor, dessen Inhalt wir hier nur kurz skizzieren können. Es handelte von der Bagdadbahn, die im Lande der Engeniter, so von Milch und Honig floss, verlegt werden sollte nach dem Wunsch ihres Aeltesten mit dem weissen Bart, dessen Hütte dicht neben der Bahn lag; von dem Propheten Pflögäas, dessen zündende Worte das Volk ermahnten: wendet euer Angesicht von allen euern Greueln; von dem Landpfleger Cloetus, der des römischen Rechtes waltete; von Bachëim, dem Baukünstler, so Gräben grub 10 Ellen tief und Pfähle dareinschlagen wollte, aber sie gingen nicht; von dem Komplott des Engeniter-Aeltesten mit dem weissen Bart und seinem Bruder mit dem andern weissen Bart, so im hohen Rate der Bagdadbahn Tätschmeister war; von der List des Engeniter-Aeltesten, da er zu seinem Volke sprach: „Ihr Toren! Wisset Ihr nicht, dass geschrieben steht im Projekt I Nr. 27 $\frac{T}{III}$ der Bagdadbahn, dass die Mauern auf Pfähle gesetzt werden müssen in unserm Lande, so von Milch und Honig fliesst, denn dieses ist kein guter Baugrund.

¹⁾ Der Mode entsprechende Bezeichnung für das Bankett des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins. Red.