

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 63/64 (1914)
Heft: 17

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: 17.05.2025

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

Ideen-Wettbewerb für ein Verwaltungs-Gebäude der Stadt Luzern.

(Schluss von Seite 216.)

Durch Wiedergabe der wichtigsten Pläne und Bilder der beiden mit III. Preisen in gleichem Rang bedachten Entwürfe „Leodegar III“ und „Sonniger Hof“ bringen wir die aktenmässige Darstellung dieses Wettbewerbs-Ergebnisses zum Abschluss (vgl. S. 160, 202 und 209).

Es war „der einhellige Wunsch des Preisgerichts, wir möchten das Urteil kommentarlos veröffentlichen und eine Besprechung, wenn nötig befunden, erst später vornehmen.“

Wir haben diesem Wunsche Rechnung getragen, umsomehr, als die Veröffentlichung des „Urteils des Preisgerichts“ in unserer Nummer 15 gerade auf das Osterfest fiel. Nachdem nun jene Tage des allgemeinen „Rechtsstillstandes“ vorbei, halten wir allerdings im Interesse der Würde unseres Wettbewerbswesens einige rein sachliche Bemerkungen für nötig. Wir bitten alle Kollegen, Beteiligte und Fernerstehende, sich ihr Urteil selbst zu bilden, namentlich auch auf die bevorstehende Wettbewerbs-Diskussion am 9. Mai in Olten¹⁾ hin.

Von den vier prämierten Entwürfen sind drei programmwidrig. Bei zweien, „SPQR“ (Seite 209 bis 212) und „Leodegar III“ (Seite 240 bis 242) besteht der Verstoss im Anbauen an das Nachbargrundstück am Obergrund, von

¹⁾ Vergl. Vereinsnachrichten auf Seite 190.

dem laut Wettbewerbsprogramm ein Abstand von 3,5, bzw. 7 m vorgeschrieben war. Diese Verstösse sind allerdings materiell belanglos, da die betr. untergeordneten Räume, wie eine Variante zu „Leodegar III“ zeigt, unschwer gegen den Hof untergebracht werden können. Vermutlich ist hier die Varianten-Taktik mehr aus strategischen Gründen gewählt worden, berechnet auf die ausgesprochene Vorliebe einzelner Preisrichter für Programm-Verletzung.

Anders verhält es sich mit der Ueberschreitung der Baulinie an der Obergrundstrasse um rund 5 m durch den Mittelbau des Entwurfes „Hof“ (Seite 213 bis 215), angesichts der klaren Programm-Bestimmung: „Die eingezeichneten Baulinien dürfen nicht überschritten werden.“ Die offensichtlich erst nachträglich als flüchtige Bleistift-Pause beigegegebene „programmgemässe“ Sicherheits-Variante (Seite 215) muss als ein Versuch mit untauglichen Mitteln bezeichnet werden.

Hätte irgend ein Bewerber diese undiskutierbare „Lösung“ für den Sitzungssaal des Grossen Stadtrates als Haupt-Projekt gebracht, er wäre unfehlbar schon im ersten Rundgang ausgeschaltet worden. Es ist doch klar, dass das Projekt „Hof“, dessen Qualitäten wir nicht im geringsten kritisieren wollen, mit seinem Mittel-Vorbau steht und fällt; also hat es laut Programm zu fallen. Es hätte dem Preisgericht freigestanden (ebenfalls laut Programm), es anzukaufen; seine Prämiierung aber ist einfach eine Rechtsverletzung. Ein derartiger Programm-Verstoss durch die Jury ist einem Vertragsbruch gegenüber den gewissenhaften Konkurrenten gleichzuachten.

Dass dieser wunde Punkt im Entwurf „Hof“ der Aufmerksamkeit des Preisgerichts nicht etwa entgangen ist, steht im „Urteil“ selbst. Zwar heisst es dort (vergl. Seite 213) von dem Vorbau ganz harmlos nur, er stehe „über dem Trottoir“, statt: *über der Baulinie*, was doch im Hinblick auf die Konkurrenz-Bedingungen das Wesentliche daran ist!

Wir glauben, die Architekten des Preisgerichts seien ihren Kollegen eine Rechtfertigung ihrer Handlungsweise schuldig, von der wir nur wünschen, sie möchte unsere Bedenken als unbegründet zerstreuen. C. J.

EINLADUNG

zum

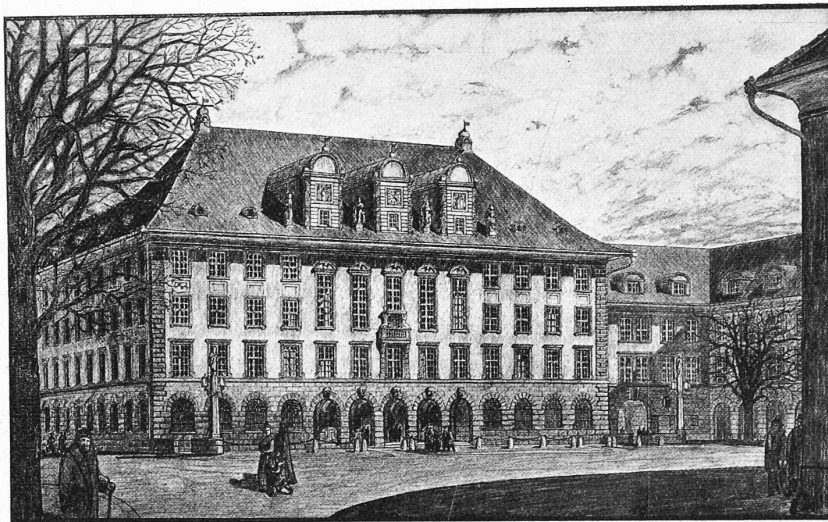
Beitritt zu einer Leonhard Euler-Gesellschaft.¹⁾

Im September 1909 hat die Schweizerische Naturforschende Gesellschaft zu Lausanne den Beschluss gefasst, die gesamten Werke *Leonhard Eulers* herauszugeben und hierdurch einen wiederholt und dringend geäusserten

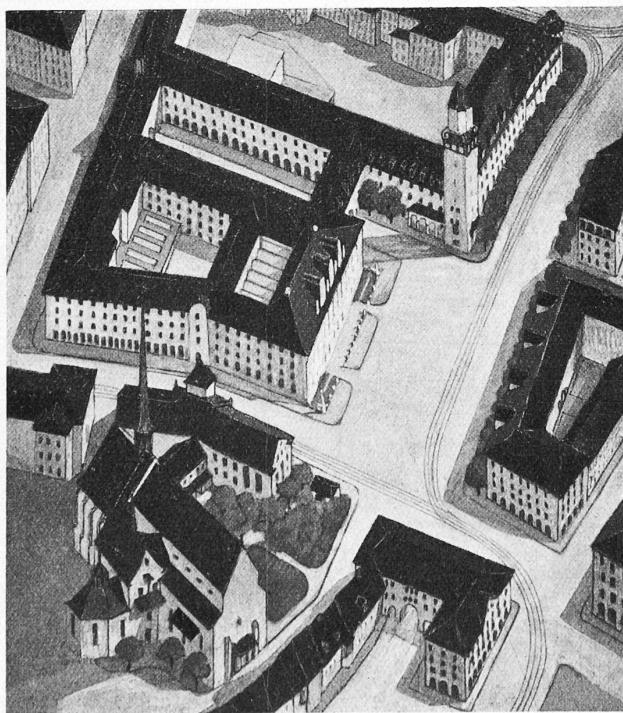
¹⁾ Gerne entsprechen wir dem Wunsch der Leonhard Euler-Kommission, ihrer Einladung zum Beitritt Raum zu gewähren, und empfehlen sie der besondern Beachtung unseres Leserkreises, namentlich den grössern industriellen Firmen, sowie den schweizerischen technischen und wirtschaftlichen Verbänden. Eine grössere Anzahl derselben, unter andern auch die G. e. P., sowie viele Einzelmitglieder aus dem Kreise unsrer Kollegen haben bereits der Einladung Folge geleistet.

Anmeldungen sind an den Schatzmeister E. His-Schlumberger in Basel zu richten. Die Redaktion.

III. Preis ex aequo. Motto „Leodegar III“. — Fassade am Obergrund.



Architekten Pflughard & Häfeli, Zürich; Mitarbeiter Jos. Kaufmann.



Gesamtbild aus Westen zum Entwurf „Leodegar III.“

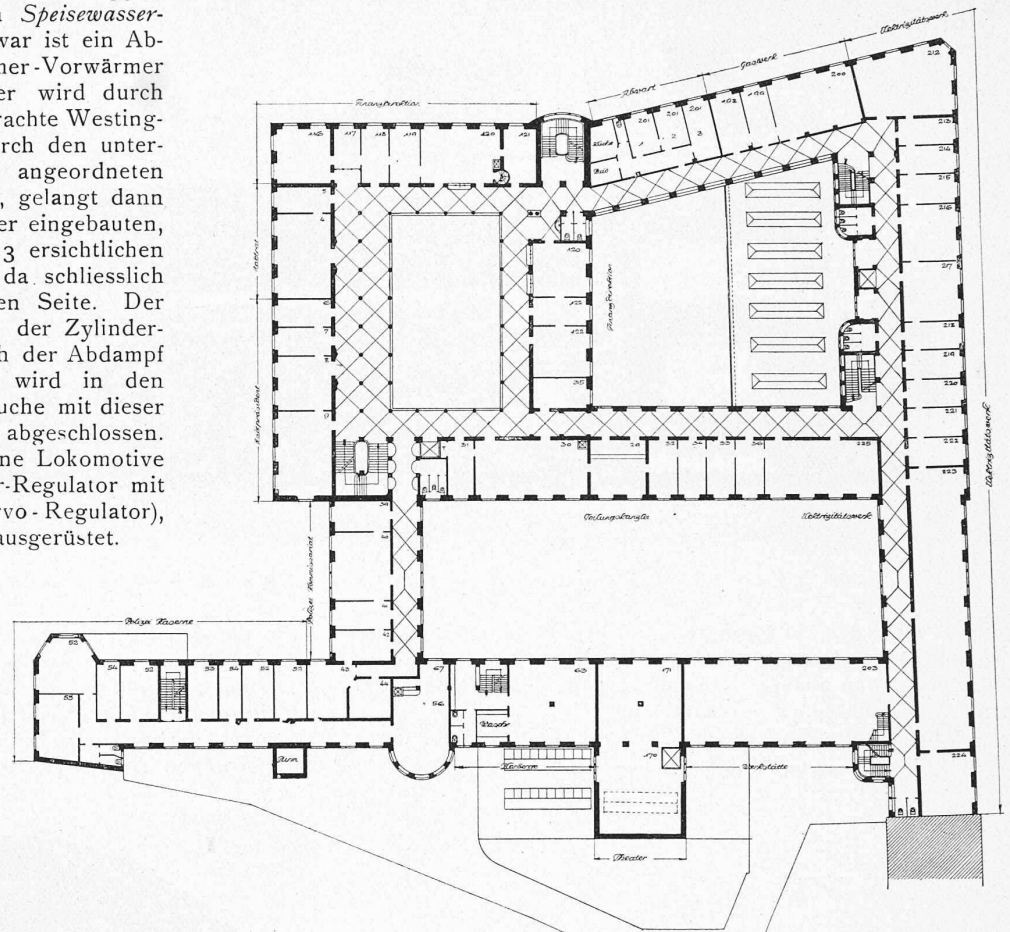
Versuchsweise wurde eine der Doppel-Zwillinglokomotive mit einem *Speisewasser-Vorwärmer* ausgerüstet und zwar ist ein Abdampf- und ein Rauchkammer-Vorwärmer angebracht. Das Speisewasser wird durch eine vor der Luftpumpe angebrachte Westinghouse-Wasserpumpe zuerst durch den unterhalb des rechten Laufstegs angeordneten Abdampf-Vorwärmer gefördert, gelangt dann durch den in der Rauchkammer eingebauten, aus Abbildungen 5 bis 7 und 13 ersichtlichen zweiten Vorwärmer und von da schliesslich zum Speisekopf auf der linken Seite. Der Dampf zum Vorwärmer wird der Zylinder-Ausströmung entnommen, auch der Abdampf der Luft- und Speisepumpe wird in den Vorwärmer geleitet. Die Versuche mit dieser Einrichtung sind noch nicht abgeschlossen. Ebenfalls versuchsweise ist eine Lokomotive statt mit dem Doppelschieber-Regulator mit einem Ventil-Regulator (Servo-Regulator), System Schmidt & Wagner, ausgerüstet.

Die Anordnung der Armaturen im Führerstand ist aus den Abbildungen 16 u. 17 ersichtlich. Alle Ventile, Hähne und Handgriffe sind durch entsprechende Aufschriften kenntlich gemacht.

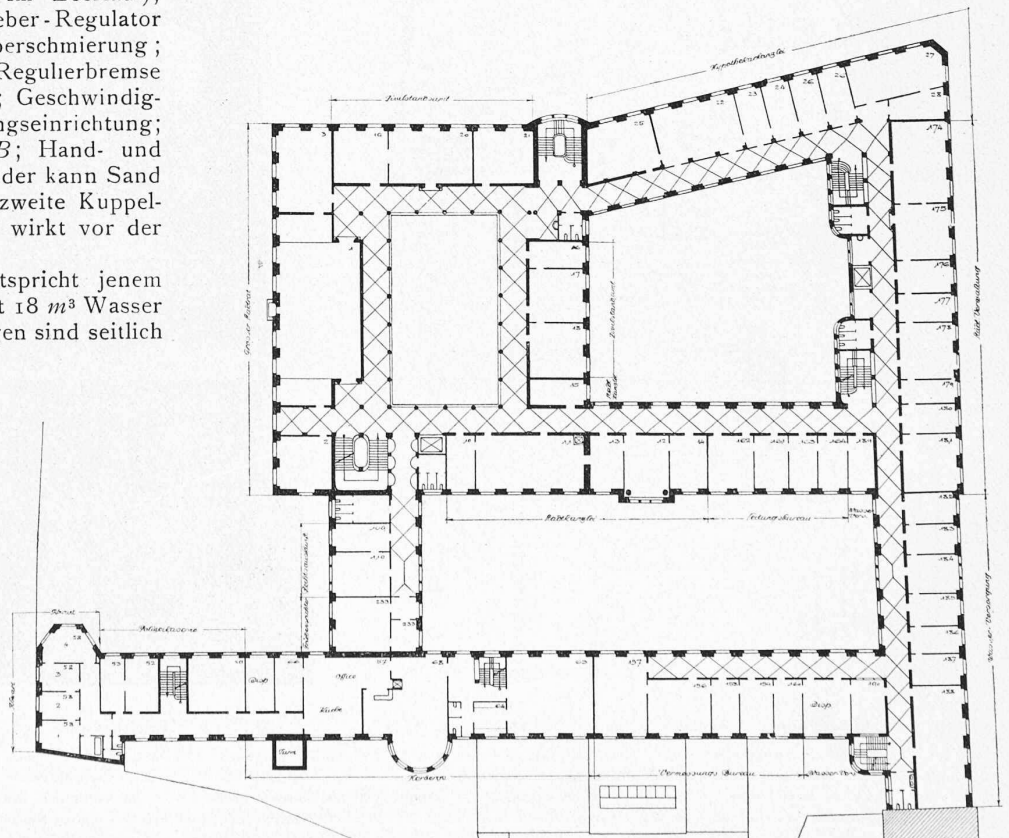
Die Lokomotiven sind ausgerüstet mit: Zwei Friedmann-Injektoren *HH* Nr. 9 (Lokomotive 2902 mit Speisewasser-Vorwärmer hat statt des Injektors auf der linken Seite Speisepumpe mit Dampfventil); zwei Friedmann-Schmierpumpen zur Zylinder- und Schieber-schmierung (mit Zerstäubung im Leerlauf); Handschmierpresse für Schieber-Regulator und als Reserve zur Schieberschmierung; Westinghouse-Doppelbremse (Regulierbremse nur auf Tenderräder wirkend); Geschwindigkeitsmesser Klose; Dampfheizungseinrichtung; Rauchverbrenner Langer-*SBB*; Hand- und Luft-Sandstreuer. Der Luftsander kann Sand vor die erste oder erste und zweite Kuppelachse werfen, der Handsander wirkt vor der zweiten Achse.

Der dreiachsige *Tender* entspricht jenem der $A\frac{3}{5}$ -Lokomotiven. Er fasst 18 m^3 Wasser und 7 t Kohle; die Füllöffnungen sind seitlich angeordnet mit vom Führerstand aus bedienbaren Deckeln. Im Kohlenraum ist ein weites Rohr eingebaut zur Aufnahme der Feuer-Werkzeuge, die also direkt in die Feuertüröffnung eingeführt werden können, ohne gedreht werden zu müssen. Als Tender-Radkörper sind flusseiserne, gewalzte Radscheiben verwendet. Zwischen den beiden hintern Achsen sind Ausgleichhebel zu den Tragfedern angeordnet, um eine gleichmässige Lastverteilung zu erhalten.

Die $5\text{ C}\frac{5}{6}$ -Lokomotiven wurden gegen Ende des Jahres 1913 abgeliefert und dem Kreis V (ehemalige Gott-



Grundriss vom ersten Stock. — Masstab 1:800.



III. Preis ex aequo. „Leodegar III“. — Grundriss vom zweiten Stock. — 1:800.

hardbahn) zugeteilt, da sie auf den langen Steigungen Erstfeld-Göschenen und Biasca-Airolo dringend nötig sind. Während eine der alten, im Güterzugdienst fast ausschliesslich verwendeten $D\frac{1}{4}$ -Vierkuppplerlokomotiven Güterzüge von 180 bis 200 t befördert, beträgt die Belastungsnorm der $C\frac{5}{6}$ -Lokomotiven im Güterzugdienst 300 t, im Schnell-

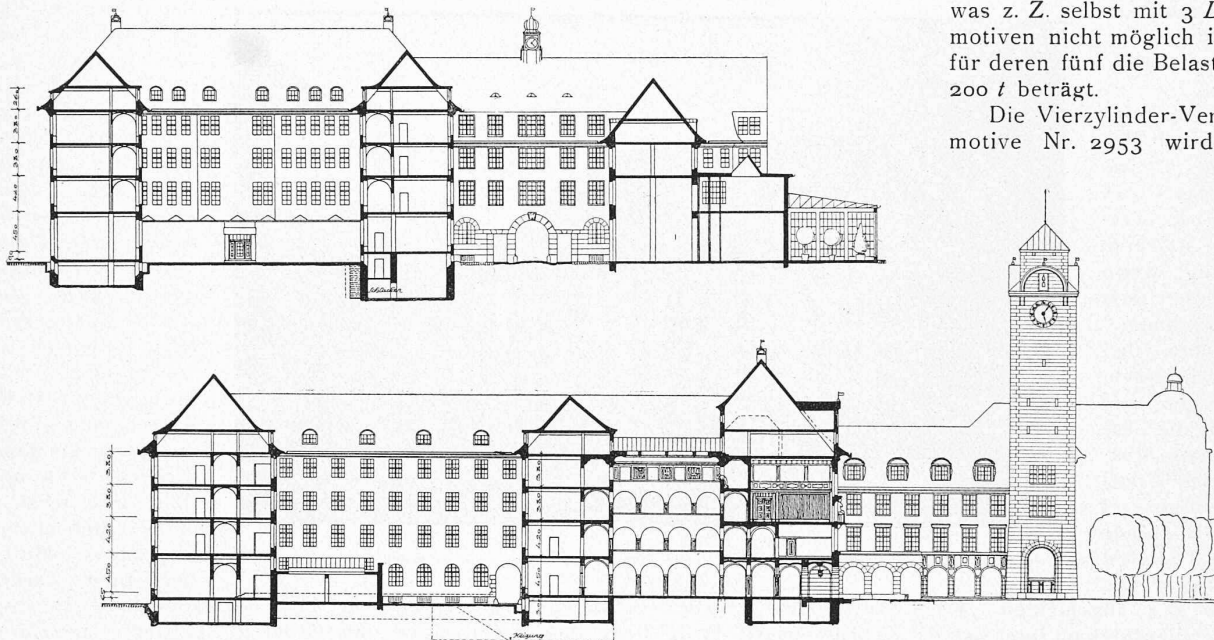
zugsdienst 220 t. Die Fahrzeit kann für die $C\frac{5}{6}$ -Lokomotive für direkte Güterzüge auf den Bergstrecken erheblich gekürzt werden, was für die Fahrplanbildung für diese äusserst stark befahrenen Strecken von besonderem Wert ist, der allerdings erst recht zur Geltung kommen wird, wenn der $C\frac{5}{6}$ -Typ in grösserer Zahl vorhanden sein wird.

Als dann können die mit $C\frac{1}{5}$ -Lokomotiven nach Erstfeld gebrachten 600 t-Güterzüge mit 2 $C\frac{5}{6}$ -Lokomotiven weiter geführt werden, was z. Z. selbst mit 3 $D\frac{1}{4}$ -Lokomotiven nicht möglich ist, da nur für deren fünf die Belastungsnorm 200 t beträgt.

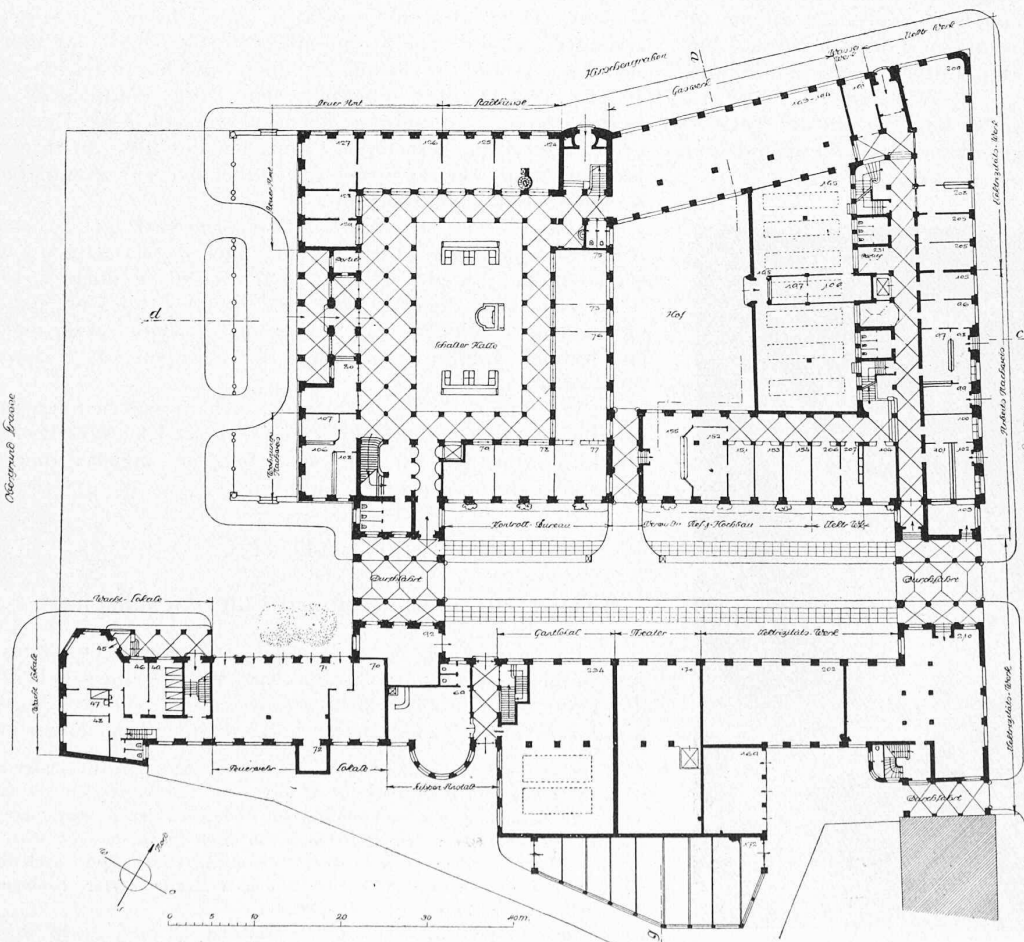
Die Vierzylinder-Verbundlokomotive Nr. 2953 wird an der

Ideen-Wettbewerb für ein Verwaltungs-Gebäude der Stadt Luzern.

III Preis ex aequo. „Leodegar III“. — Arch. Pflughard & Häfeli, Zürich; Mitarbeiter Jos. Kaufmann.



Schnitte a-b (oben) und c-d (darunter) 1:800, vergl. Schnittlinien im Erdgeschoss-Grundriss.



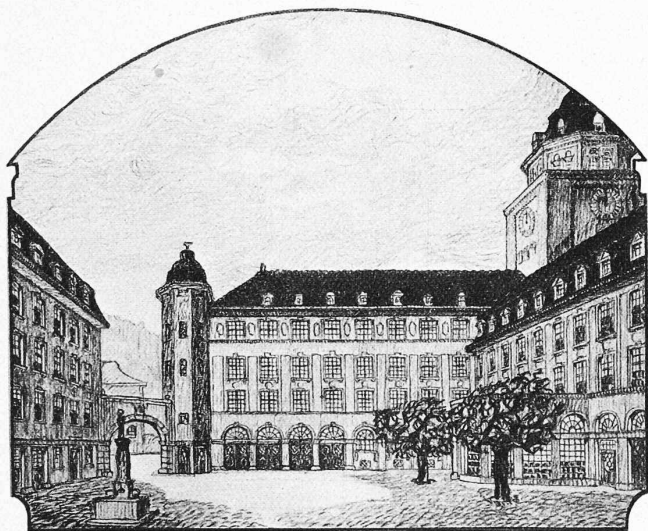
III. Preis ex aequo. „Leodegar III“. — Grundriss vom Erdgeschoss. — Masstab 1:800.

Schweiz. Landesausstellung in Bern ausgestellt.

Für das Jahr 1914 sind weitere zehn Stück $C\frac{5}{6}$ -Verbund-Heissdampf-Lokomotiven nachbestellt worden. Bis zur Vollen- dung der Elektrifizierung der Strecke Erstfeld Bellinzona werden diese Lokomotiven am Gotthard noch vorzügliche Dienste leisten. Später werden sie auf andern Linien zweck- entsprechende Verwen- dung finden dank ihrer Eigenschaften, die es ermöglichen, sie für verschiedene Zugsgat- tungen zu gebrauchen. In Frankreich ist bei- spielsweise der nämliche Typ in grosser Zahl in Gebrauch und wird dort nicht nur auf Strecken mit grossen Steigungen, sondern auch auf Flachland- strecken verwendet zur Beförderung direkter Güterzüge von 1200 t Belastung.

Wunsch der ganzen mathematischen Welt zu erfüllen. Eulers ausserordentlich vielseitige Arbeiten haben das fast einzigartige Schicksal, nicht zu veralten; sie bilden auch heute noch, nachdem der 100jährige Todestag des gefeierten Mathematikers schon hinter uns liegt, eine bei weitem nicht erschöpfte Quelle für wissenschaftliche Forschung und Erkenntnis. Viele Arbeiten Eulers sind in heute sehr selten gewordenen Zeitschriften des 18. Jahrhunderts verborgen,

III. Preis ex aequo. „Sonniger Hof“. — Hofansicht.



Architekten Theiler & Helber in Luzern.

und so war der Wunsch, alles, was von Eulers Hand stammt, leicht zugänglich und übersichtlich geordnet zu besitzen, ein in der Tat durchaus berechtigter.

Die vorläufige Berechnung des Umfangs einer Gesamtausgabe der Eulerschen Werke schätzte die Anzahl der hiefür nötigen Bände auf 40 bis 45, und auf dieser Basis erfolgte die Finanzierung des Unternehmens. Die Gesamtkosten wurden auf ungefähr eine halbe Million Franken berechnet,

welche Summe durch Abonnemente und durch freiwillige Beiträge gedeckt erschien.

Bis jetzt sind neun Bände herausgegeben worden, welche in jeder Hinsicht, sowohl was die kritische Durcharbeitung, als auch, was die Schönheit des

Druckes betrifft, überall ungeteilten Beifall gefunden haben. Der zehnte ist im Erscheinen begriffen. Allein es hat sich dabei leider herausgestellt, dass die Kosten höher sind, als angenommen

war, sodass trotz unsern 362 Abonnenten diese neun Bände (Abonnementspreis per Band 25 Fr.) ein Defizit von etwa 57 000 Fr. mit sich gebracht haben, welches aus dem Euler-Fonds gedeckt werden musste. Dieser Fonds, gestiftet durch Beiträge von Behörden, wissenschaftlichen und industriellen Gesellschaften und Privatpersonen, ist heute schon auf 84 000 Fr. zusammengeschmolzen. Hierzu kommt, dass die angenommene Zahl der Bände nicht ausreichen wird, um sämtliche Werke des fast unerschöpflichen Ge-

lehrten aufzunehmen, wenn man sie nicht will ungebührlich anschwellen lassen. Die Kaiserl. Akademie der Wissenschaften von St. Petersburg hat eine grosse Zahl bisher unbekannter Manuskripte der Euler-Kommission zur Verfügung gestellt, Briefe Eulers kommen überall zum Vorschein; aber auch die bereits im Druck erschienenen Arbeiten Eulers nehmen in der neuen Ausgabe, namentlich in Folge der nachträglich gewählten, dem monumentalen Charakter eines solchen Werkes besser entsprechenden grösseren Schrift, sowie wegen der Vorreden und der unumgänglich notwendigen Anmerkungen der Herausgeber usw. einen bedeutend breiten Raum ein, als anfänglich war angenommen worden.

So stehen wir heute vor der unerfreulichen Tatsache, dass die Gesamtkosten fast das Doppelte der ursprünglichen Schätzung betragen werden, nämlich ungefähr 900 000 Fr., und unser voraussichtliches Defizit wird vermutlich die Höhe von etwa 200 000 Fr. erreichen, da eine Erhöhung des Bandpreises wegen der gegenüber den Abonnenten eingegangenen Verpflichtungen ausgeschlossen ist.

Wenn die Euler-Kommission der Schweizerischen Naturforschenden Gesellschaft trotzdem den Mut nicht verliert, die Riesenaufgabe zu einem glücklichen Ende zu führen, so entspringt diese Zuversicht der Ueberzeugung, dass damit etwas wahrhaft Grosses und Nützlichendes geschaffen wird, und sie wurzelt in der festen Hoffnung, dass es an Freunden nicht fehlen werde, die dem Unternehmen tatkräftige Hilfe zu leisten gesonnen sind.

In dieser Ueberzeugung haben wir beschlossen, für die Dauer der Herausgabe der Eulerschen Werke (etwa 15 Jahre) eine *Leonhard Euler-Gesellschaft* ins Leben zu rufen, deren Mitglieder sich zu einem Jahresbeitrag von *wenigstens 10 Fr.* verpflichten. Die Mitglieder werden jährlich einen kurzen Bericht über den Stand der Herausgabe erhalten; es sollen ihnen auch sukzessive die verschiedenen Portraits, die von Euler vorhanden sind, in guten Reproduktionen als Dank zugestellt werden.

So hoffen wir denn, dass nicht nur die Mathematiker, sondern auch zahlreiche Freunde der Wissenschaft überhaupt, in- und ausserhalb der Schweiz, unserer Einladung zum Beitritt Folge leisten werden, und dass namentlich

auch die mathematischen, physikalischen und astronomischen Gesellschaften, die

Ingenieurvereine, die Versicherungs-gesellschaften und die grossen industriellen Unternehmungen, die sich auf den mathematischen Wissenschaften aufbauen, sich als Kollektivmitglieder anschliessen werden, damit das gewaltige Denkmal, das einem der grössten Gelehrten aller Zeiten errichtet werden soll, nicht ein Stückwerk bleibe, sondern fertig ausgebaut werden könne, zum dauernden

Ruhme Eulers und zur Ehre und Förderung der mathematischen Wissenschaften.

Basel und Zürich, im November 1913.

Im Namen der Euler-Kommission der Schweiz. Naturf. Gesellschaft

Der Präsident:

Fritz Sarasin.

Im Namen des Redaktions-Comités der Euler-Kommission

Der Präsident:

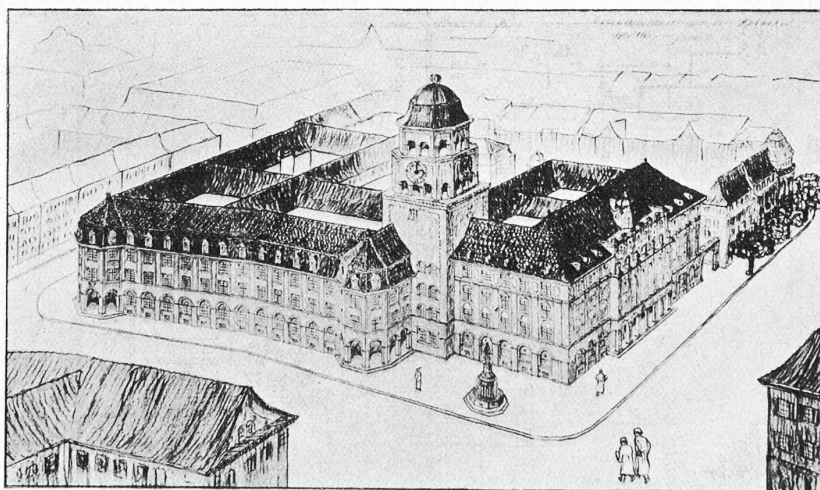
Ferdinand Rudio.

Der Schatzmeister:

Eduard His-Schlumberger.

Ideen-Wettbewerb für ein Verwaltungs-Gebäude der Stadt Luzern.

Gesamtbild aus Westen zum Entwurf „Sonniger Hof“.



Schifffahrt auf dem Oberrhein.

Wir haben in Nr. 13 dieses Bandes auf Seite 186 die Rede des Ministers von Bodman in der Badischen Kammer wiedergegeben, in der er die Auffassung der badischen Regierung hinsichtlich der Schiffbarmachung des Rheins von Strassburg bis in den Bodensee darlegte.

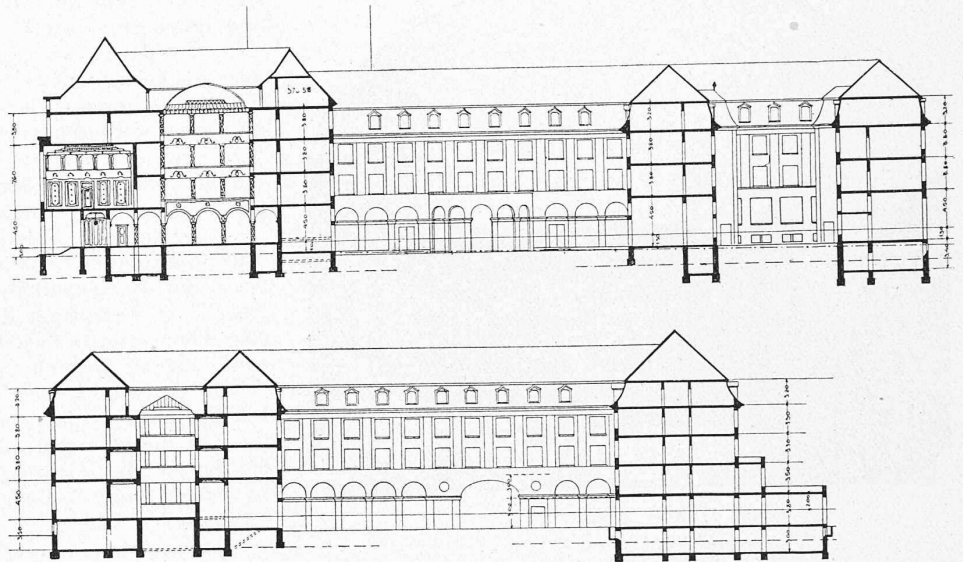
Heute sind wir im Fall, auf eine Aeusserung der „Köln. Ztg.“ hinzuweisen, welche die Bedeutung der Angelegenheit für die deutsche und die holländische Rheinschifffahrt, für den Handel in Rotterdam, sowie für die Industrie und den Bergbau am deutschen Niederrhein hervorhebt. Genanntes massgebende Blatt schreibt:

„In dem Gesetz über den Ausbau der deutschen Wasserstrassen vom 23. Dezember 1911 ist bekanntlich auch die Schiffbarmachung des Oberrheins bis Konstanz in Aussicht genommen. Dieses in handelspolitischer Beziehung hochbedeutende Projekt hat weit über die örtlich beteiligten Kreise hinaus das lebhafteste Interesse erregt. Wie gemeldet wird, hat auch der Verein zur Wahrung der Rheinschifffahrtsinteressen, der in Duisburg-Ruhrort seinen Sitz hat, beschlossen, diese Frage auf die Tagesordnung seiner nächsten ausserordentlichen Hauptversammlung zu setzen, die im Mai oder Juni in Köln stattfinden soll. Es duldet keinen Zweifel, dass die Ausdehnung der Rheinschifffahrt bis in den Bodensee, wodurch ein direkter Bahnanschluss auch nach Oesterreich erreicht werden könnte, für die zahlreichen Reedereien der Rheinschifffahrt sowohl wie namentlich auch für die Partikularschiffer, die in den letzten Jahren wegen allzu starker Vermehrung des Schiffsparks über eine Schmälerung des Verdienstes zu klagen hatten, vom grössten Vorteil wäre.“

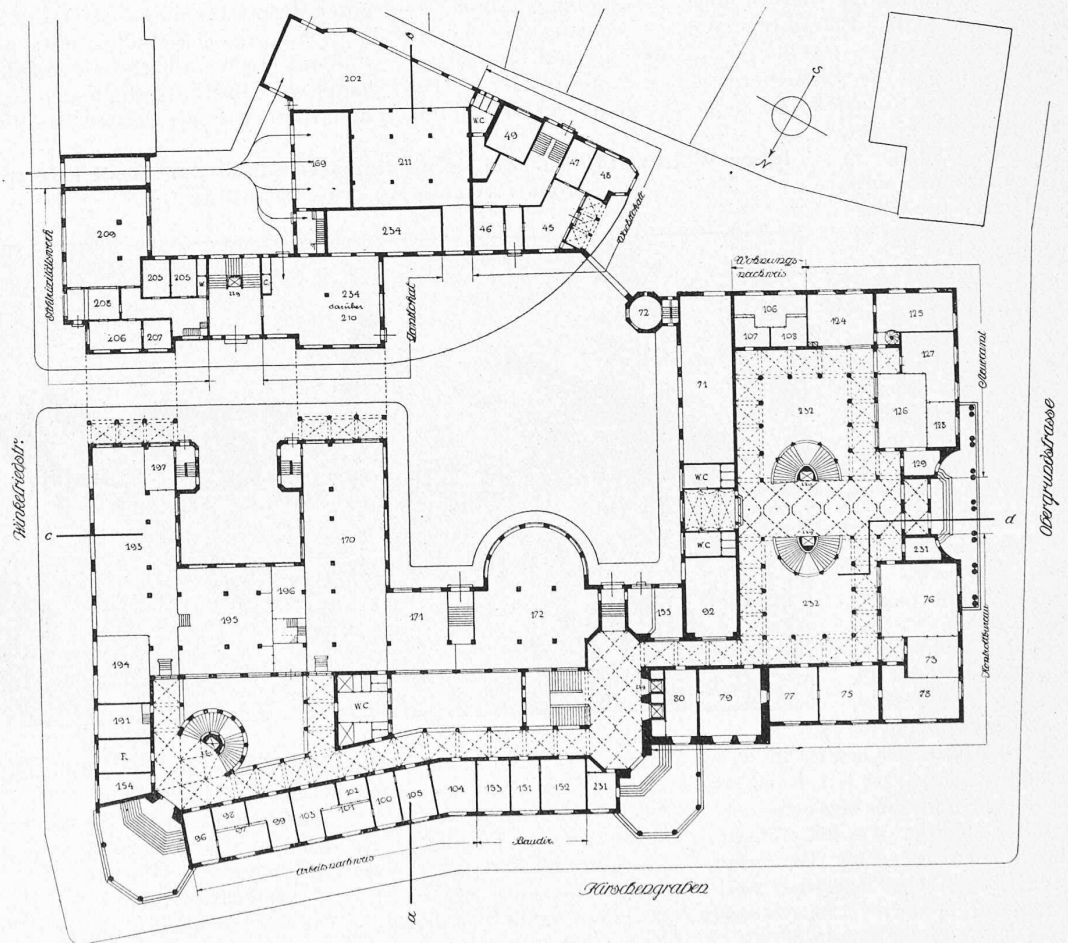
„Der Ausbau der Rheinschifffahrt bis zum Bodensee steht allerdings in engstem Zusammenhang mit der Frage der Schifffahrtsabgaben, weil erst durch die Erhebung von Abgaben die Mittel zur Deckung der nicht unbedeutlichen Baukosten gewonnen werden könnten. Indes ist anzunehmen, dass die grossen Vorteile, welche dem Rotterdamer Handel und der sich ständig entwickelnden holländischen Rheinschifffahrt durch einen leistungsfähigen Wasserweg nach dem Bodensee geboten würden, auch von den Holländern auf die Dauer nicht verkannt werden können und dass diese Einsicht auch ihre Stellung

zur Frage der Schifffahrtsabgaben in günstigem Sinne beeinflussen wird.“

In diesem ganz hervorragenden Interesse, das die Schiffbarmachung des Oberrheins für die holländische und die deutsche Rheinreederei und für die Produkte der deutschen rheinländischen Montanindustrie bietet, liegt die Gewähr für das schliessliche Zustandekommen des grossen Werkes. Zugleich ist der Nachdruck, der auch in vorstehender Aeusserung auf die Einführung von deutschen Schifffahrtsabgaben gelegt wird, für die Schweiz ein sehr zu beherzigender Hinweis darauf, wo sie ihrerseits einzusetzen



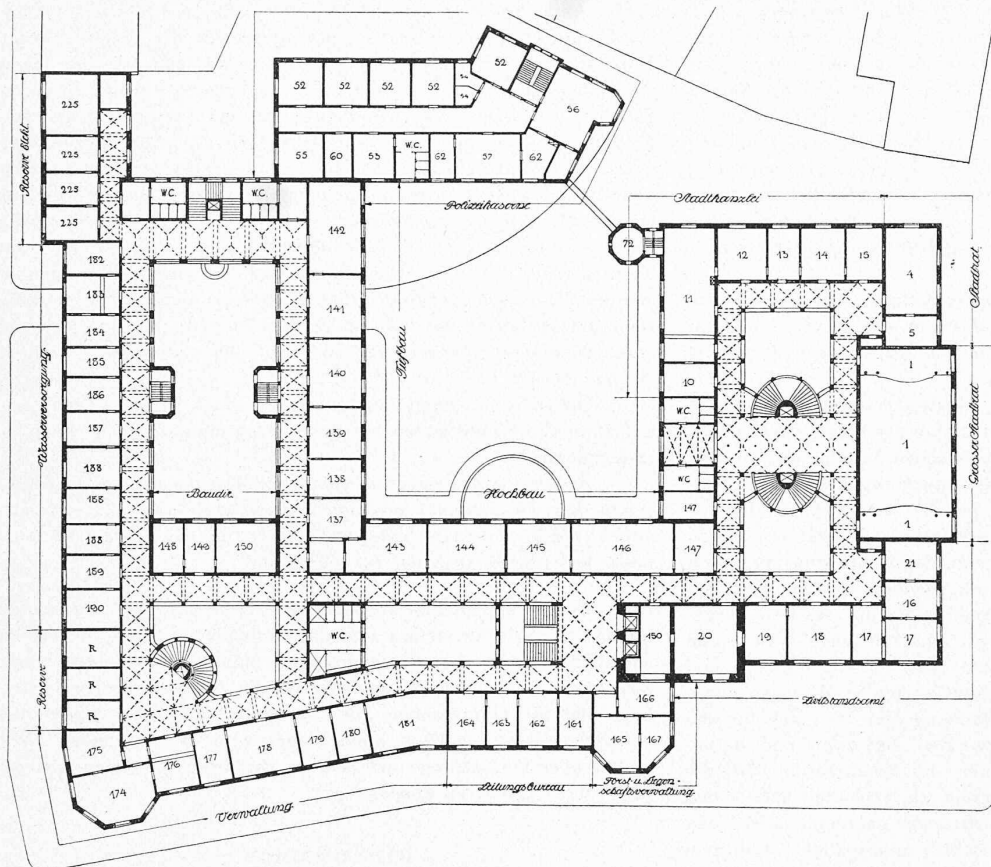
Schnitte d-c (oben) und a-b (darunter). — Masstab 1:800.



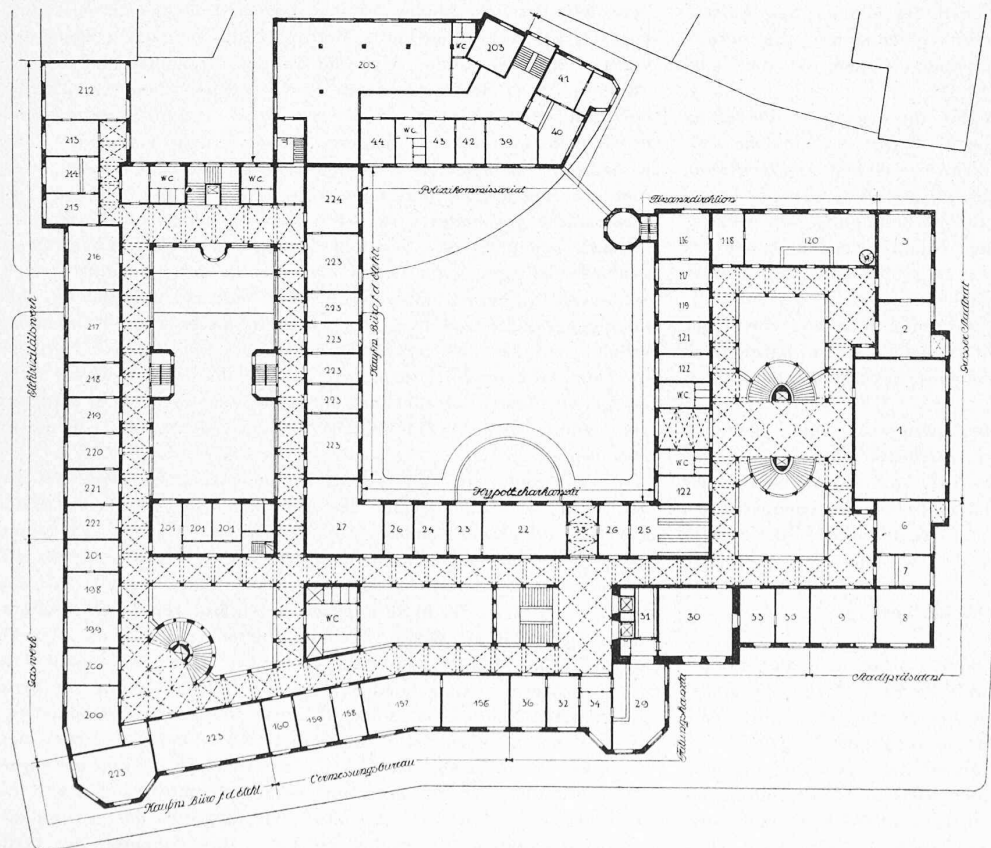
III. Preis ex aequo. Motto „Sonniger Hof“. — Erdgeschoss-Grundriss. — Masstab 1:800.

Ideen-Wettbewerb zu einem Verwaltungs-Gebäude der Stadt Luzern.

III Preis ex aequo. Motto „Sonniger Hof“. — Architekten Theiler & Helber in Luzern.



Grundriss vom II. Stock. — Masstab 1:800.



Grundriss vom I. Stock. — Masstab 1:800.

hat, um an der durch die Rheinschiffahrtsakte gewährleisteten freien Schifffahrt auf dem Strom vom Meere bis nach Basel tunlichst geringe Einbusse zu erleiden. Der Umstand, dass von der Schweiz eine tatkräftige Mitarbeit erwartet wird und zwar, wie Minister von Bodman erklärt, für die Arbeiten von Strassburg bis Konstanz, gibt uns ein Anrecht, auch hinsichtlich der beabsichtigten Schifffahrtsabgaben mitzusprechen, die den Flussverkehr unter Umständen so belasten könnten, dass die für uns aus diesem erwarteten Vorteile wesentlich beschränkt, wenn nicht ganz aufgehoben würden.

Dass es der Schweiz ernst ist mit ihrer Mitwirkung, davon hat sie einen ersten Beweis erbracht durch Erbauung der Grossschiffahrtsschleuse bei Augst, die ganz aus schweizerischen Mitteln erstellt wurde. Die nächste, weit schwerere Arbeit wird es sein, die staatsvertraglichen Grundlagen zu gewinnen, auf denen die grosse Gesamtarbeit durchzuführen sein wird. Der sofortige gänzliche Ausbau weiterer Grossschiffahrtsschleusen bei den im Bau begriffenen andern oberrheinischen Wasserkraftwerken, wie ihn Ingenieur Gelpke in den „Rheinquellen“ gelegentlich einer Besprechung des Laufenburger Werkes verlangt, wäre unserer Ansicht nach nicht dringlich, ja wir hielten ihn sogar für unklug und unwirtschaftlich. Es genügt durchaus, wenn durch Einbauen von geeigneten Schleusenoberbauten, wie in Laufenburg, die Möglichkeit gewährleistet wird, den Ausbau der Grossschiffahrt zu seiner Zeit vornehmen zu können. Heute schon die Kraftwerke oder die Uferstaaten mit bezüglich grossen Ausgaben zu belasten, die im besten Falle auf Jahrzehnte hinaus wie die Augster Schleuse brach liegen müssten, wäre durchaus nicht begründet. Derartige grosse Unternehmungen müssen schrittweise ausgeführt werden. Zuerst und bevor grosse Arbeiten auf der obren Strecke in Angriff genommen werden, muss die ungehemmte Grossschiffahrt bis Basel, wenn auch nicht gänzlich durchgeführt, so doch auf einen bestimmten Termin vertraglich unter allen beteiligten Staaten endgültig festgelegt, gesichert sein.