

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **45/46 (1905)**

Heft 8

PDF erstellt am: **17.04.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

sonst alles unverändert geblieben ist, auf die Veränderlichkeit der Lagerreibung zurückzuführen.

Immerhin sind die Abweichungen von der Geraden namentlich in der mittleren Partie der Kurven so geringe, dass man einen Mittelwert ableiten kann. Es ergeben sich hiermit als angenäherte Gleichungen von y :

für Versuch	I	$y = 4,83 - 0,05672 t$
"	II	$y = 4,38 - 0,05600 t$
"	III	$y = 4,70 - 0,05640 t$
"	IV	$y = 4,42 - 0,05200 t$
"	V	$y = 6,00 - 0,05500 t$
"	VI	$y = 4,90 - 0,05220 t$

Vergleichende Untersuchungen an Reaktions-Niederdruckturbinen.

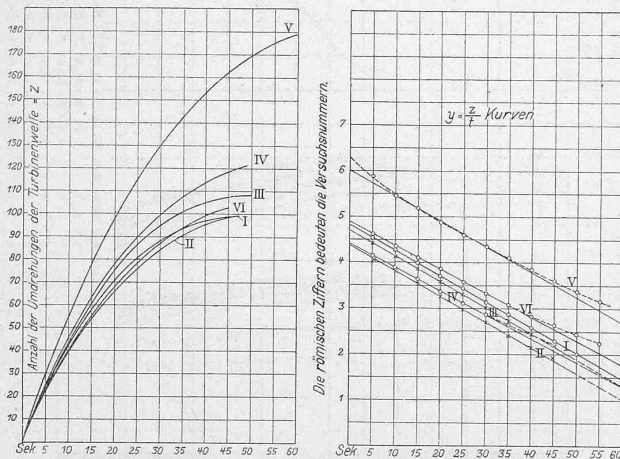


Abb. 19. Ablaufdiagramm für Rad III.

Da nun allgemein $y = \frac{\omega_0}{2\pi} - \frac{M_w}{4\pi J} t$ ist, so folgt für den absoluten Wert des Widerstandsmoments:

Aus Versuch	I	$M_w = 4\pi \cdot 0,05672 J = 0,713 J$
"	II	$M_w = 4\pi \cdot 0,05600 J = 0,704 J$
"	III	$M_w = 4\pi \cdot 0,05640 J = 0,709 J$
"	IV	$M_w = 4\pi \cdot 0,05200 J = 0,653 J$
"	V	$M_w = 4\pi \cdot 0,05500 J = 0,691 J$
"	VI	$M_w = 4\pi \cdot 0,05220 J = 0,656 J$

oder im Mittel $M_w = 0,688 J$ und hieraus mit dem für das Massenträgheitsmoment gefundenen Mittelwert $J = 15,108 \text{ kg/m}^2 \cdot \text{Sek}^2$; $M_w = 0,688 \cdot 15,108 = 10,4 \text{ kg/m}$.

In diesem Moment ist nun allerdings auch der Ventilationsverlust im Laufrad inbegriffen; um hierüber einen, wenn auch nur qualitativen Aufschluss zu erhalten, wurden an Rad IV Ablaufversuche bei offenem und bei geschlossenem Leitapparat gemacht, die folgende Resultate ergeben haben:

Bei offenem Leitapparat ist	$M_w = 7,69 \text{ kg/m}$,
geschlossenem Leitapparat ist	$M_w = 8,35 \text{ kg/m}$.

Die Vermehrung des Momentes bei geschlossenem Leitapparat ist auf den Widerstand zurückzuführen, den die Luftströmung im Spalt und in den engen Zwischenräumen der auf Schluss gestellten Drehschaufeln erfährt.

Während der Ablaufversuche mit Rad III war der Leitapparat immer ganz geöffnet und es erhellt aus der Abweichung der Werte von M_w für offenes Leitrad, dass jedenfalls der Einfluss der Lagerveränderung, wie derselbe durch die Montage bei Auswechseln der Räder herbeigeführt wurde, von grösserem Einfluss ist als der Ventilationsverlust. Vorbehältlich näherer Untersuchung dieser Frage wurde in spätern Untersuchungen als Widerstandsmomentenwert der um etwa 15% verminderte Wert des für Rad III gefundenen Momentenwertes, also

$$M_w = 8,9 \text{ kg/m}$$

eingesetzt.

Berücksichtigt man noch ferner, dass das Totalgewicht des Bremszeuges samt Bremsscheibe rund 1340 kg be-

trägt, während bei den Ablaufversuchen 2490 kg in Rotation waren, so kann man das Moment der den erstern Gewichten entsprechenden Widerstände mit

$$M_w = 4,8 \text{ kg/m}$$

schätzen, welches Moment bei einer minutlichen Umdrehungszahl der Turbine von 175, einer Leistung von 1,17 P. S. entspricht, was bei rund 40 P. S. disponibler Leistung einen der Turbine zukommenden Mehrbetrag an Wirkungsgrad von 2,9% ergibt.

Die Resultate der eigentlichen Bremsversuche kommen im nächsten Kapitel zur Schilderung. (Forts. folgt.)

Wettbewerb für das Börsengebäude am Fischmarkt zu Basel.

I.

Wir veröffentlichen nachstehend das Gutachten des Preisgerichtes zu diesem Wettbewerb und beginnen unsere Darstellung der preisgekrönten Arbeiten mit der Publikation der hauptsächlichsten Ansichten, Grundrisse und Schnitte des mit einem II. Preise „ex aequo“ ausgezeichneten Projektes Nr. 33 mit dem Motto: „La bourse ou la vie“ von Architekt Erwin Heman in Basel. Den erstprämiierten Entwurf, zu welchem wir die Bildstöcke nicht sofort erhalten konnten, werden wir in unserer nächsten Nummer veröffentlichen.

Gutachten des Preisgerichtes.

Das zur Beurteilung der Konkurrenzpläne für ein Börsengebäude am Fischmarkt in Basel ernannte Preisgericht trat auf Einladung des Baudepartements des Kantons Basel-Stadt am 23. Januar 1905, vormittags 9 Uhr vollzählig im Ausstellungssaal der Allgemeinen Gewerbeschule, wo die eingelaufenen 61 Projekte gut und übersichtlich aufgehängt waren, zusammen. Der Vorsteher des Baudepartements, Herr Reg.-Rat Reese, begrüßte im Namen des Regierungsrates das Preisgericht und sprach den Wunsch aus, dasselbe möchte nach Prüfung der Arbeiten seine Ansicht äussern über die prinzipielle Frage einer Ueberbauung der Spiegelgasse. Eine solche Ueberbauung war laut Programm den Konkurrenten freigestellt.

Als Protokollführer

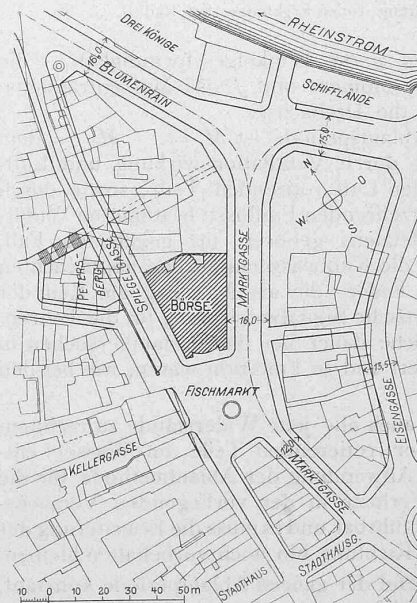
II. Preis «ex aequo». Motto: «La bourse ou la vie».

Versasser: Arch. Erwin Heman in Basel.

wurde Herr Th. Hünerywadel, Hochbauinspektor II. des Baudepartements bezeichnet.

Der Präsident konstatiert, dass im ganzen 61 Projekte rechtzeitig eingelaufen seien. Ein weiteres Projekt gelangte erst Montag den 16. Januar an das Sekretariat des Baudepartements und wurde wegen verspäteter Ablieferung von der Beurteilung ausgeschlossen. Die Projekte sind in der Reihenfolge des Einganges nummeriert von 1 bis 39 und 39a bis 60 und tragen die nachstehend angegebenen Motti bzw. Kennzeichen:

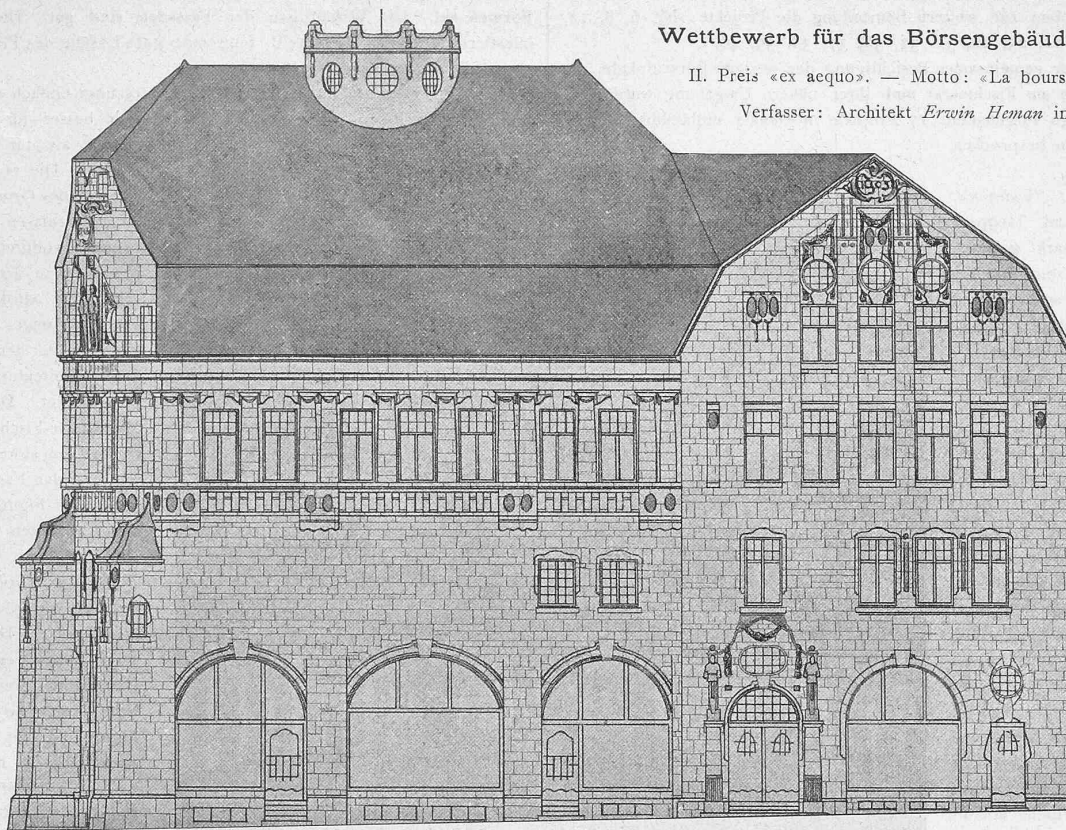
1. «Hammer»,
2. Geldbeutel (gez.),
3. «Merkur», 4. Weisses Kreuz in rotem,
5. rundem Feld (gez.), 6. «Der Handelsstadt», 7. «Firn»,
8. «Jakob Sarbach» I, 9. «Fortuna», 10. «Cartouche», 11. «St. Jakob»,
12. «Luftschlösser», 13. «Skizziert», 14. Pfauenfeder (gez.), 15. «Im Januar 1905», 16. «Basler Typus», 17. «Börseplätzli», 18. «Platz-Frage»,
19. Band mit Baslerwappen und Inschrift: Basel 1905 (gez.), 20. «Handel



Lageplan. — Masstab 1:2500.

Wettbewerb für das Börsengebäude zu Basel.

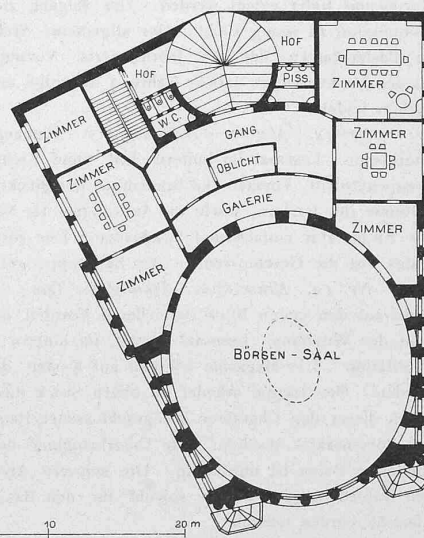
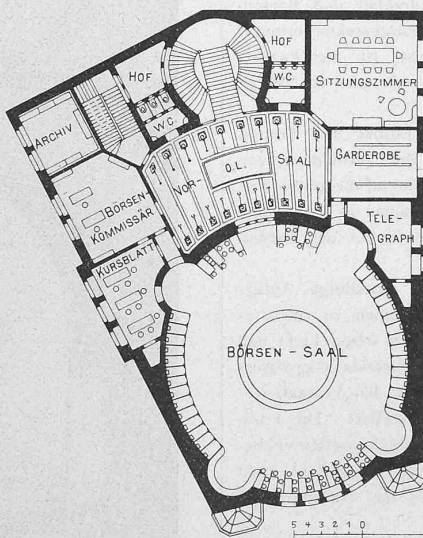
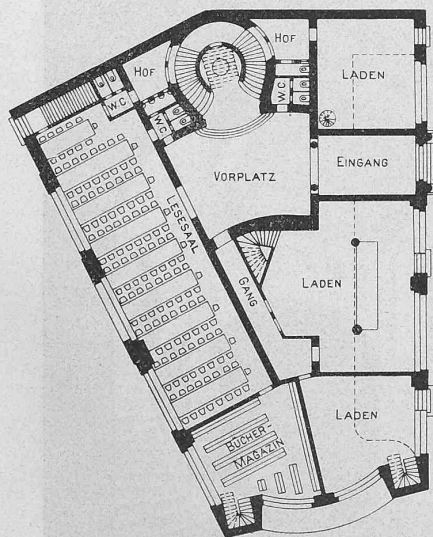
II. Preis «ex aequo». — Motto: «La bourse ou la vie».

Verfasser: Architekt *Erwin Heman* in Basel.

Ansicht der Fassade an der Marktasse. — Masstab 1 : 250.

und Wandel», 21. «Rosa», 22. «Hie Basel», 23. «Mercurius», 24. «Sein oder Nichtsein, das ist die Frage», 25. «Börsenspiel», 26. «1905», 27. Igel (gez.), 28. Drei Ringe mit Pfeil (gez.), 29. «Glück», 30. «Uf dr Fischmärt», 31. «S», 32. «Denn er kanns ja bezahlen», 33. «La bourse ou la vie», 34. «Beatus ille homo», 35. «Verliert er?», 36. «Spiel», 37. «Glatteis», 38. «Altes und Neues», 39. «St. Georg», 39a. «St. Martin», 40. «Viribus unitis», 41. «Jura», 42. «Banzai», 43. «Galopp-Skizze», 44. «Tempora mutantur», 45. «Lälli», 46. Französisches 5 Frankenstück

des Baudepartements auf die Bedingungen des Programmes hin geprüft worden. Das Resultat lag den Preisrichtern in einer tabellarischen Zusammenstellung vor. Abweichungen vom Programm, die einen Ausschluss von der Beurteilung gerechtfertigt hätten, kamen nicht vor. Beim ersten gemeinschaftlichen Rundgang kamen diejenigen Projekte zur Eliminierung, bei denen Grundriss sowohl als Aufriss und die architektonische Behandlung in keiner Weise befriedigten und eine Prämierung ausschlossen. Es sind dies die Projekte: Nr. 4, 9, 10, 11, 13, 20, 27, 28, 35, 41, 43, 54, 56.



Grundrisse vom Erdgeschoss sowie vom ersten und zweiten Obergeschoss. — Masstab 1 : 500.

(durchgedruckt), 47. Goldscheibe (gez.), 48. «K. P.», 49. «Mer wänd luege was die Herre säged», 50. «Jakob Sarbach» II, 51. «Kontrapunkt» mit Mod., 52. Kartusche mit Baselstab (gez.), 53. «Pari», 54. «Im Zeichen des Fortschritts», 55. «Van der Beurse», 56. Heimweh», 57. «Bach», 58. «Januar 1905», 59. «Basel», 60. «Hausse».

In verdankenswerter Weise sind sämtliche Projekte durch Beamte

Das Projekt Nr. 59 wurde ausgeschlossen, weil die Grundrisse abweichend vom Programm im Masstab 1 : 100 gezeichnet sind.

Bei einem zweiten Rundgange, bei welchem die Gesichtspunkte wie im ersten, jedoch in verschärfter Masse geltend gemacht wurden, kamen folgende Projekte zum Ausschluss: Nr. 1, 2, 3, 5, 7, 15, 18, 22, 24, 25, 29, 30, 32, 34, 39a, 42, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 55, 57, 58, 60.

Es verblieben zur weitem Beurteilung die Projekte: Nr. 6, 8, 12, 14, 16, 17, 19, 21, 23, 26, 31, 33, 36, 37, 38, 39, 40.

Nach einer gemeinsamen Besichtigung der jetzigen Börsenlokale, sowie der Baustelle am Fischmarkt und ihrer nähern Umgebung wurden im dritten Rundgange vorgenannte 17 Projekte nochmals einlässlich geprüft und im einzelnen besprochen wie folgt:

Nr. 6. Motto: «Tradition». Haupteingang und Treppenhause am Fischmarkt gelegen, kleinlich, zu gering in den Abmessungen, Lesesaal zu tief, hinterer Teil schlecht beleuchtet. Dieser könnte abgeschnitten und zu den Läden geschlagen werden. Direkte Beleuchtung des Büchermagazins gut. Vorsaal, Börsensaal und Nebenräume für den Betrieb geeignet und klar angeordnet. Für die Nebentreppe ist ein zu grosser und bedeutender Raum in Anspruch genommen. Auf die Lösung des II. Stockes ist zu wenig Wert gelegt. Die Fassaden halten sich an die Motive der Basler Häuser des 18. Jahrhunderts. Mittelbau am Fischmarkt in den Verhältnissen zu schlank. Der Charakter der Architektur im allgemeinen gut, das Detail nicht überall zu loben. Das Erdgeschoss des Anbaues im Verhältnis zum Aufbau zu mager. Die Innenausstattung ist nüchtern.

Nr. 8. Motto: «Jakob Sarbach» I. Der Eingang an der Marktgasse durch eine Vorhalle in ein geräumiges Vestibül vorzüglich. Treppenhause klar, Läden gut aber tief. Das einseitige Licht für diese Tiefe kaum ausreichend. Lesesaal gut beleuchtet, aber knapp in den Abmessungen, Büchermagazin zu gering dimensioniert mit ungenügender Beleuchtung und Ventilation. Im Hauptstock oberes Treppengestoss zu schmal. Vorsaal, Börsensaal und Nebenräume befriedigend gelöst. Die Decke des Börsensaals sollte zur Erzielung besserer Verhältnisse und einer guten Akustik bis Gurtgesims tiefer gelegt werden. Der Zugang zu Kursblatt und Börsenkommission zu wenig Licht. Der allgemeine Architekturcharakter erinnert an Basler Bauten des 18. Jahrhunderts. Vorzugsweise ist die Fassade an der Marktgasse zu loben, während diejenige am Fischmarkt an Zerrissenheit leidet.

Nr. 12. Motto: «Luftschlösser». Eingang, Vestibül und Treppe interessant. Lesesaal im hintern Teil ohne Licht. Die Verbindung von Treppenaustritt, Vorsaal und Börsensaal missglückt, während die guten Verhältnisse des letztern, sowie die Anordnung der Nebenräume zu loben sind. Die Architektur einfach und bescheiden. Der vordere Giebel des Börsensaales löst die Geschlossenheit der Baugruppe auf.

Nr. 14. Kennzeichen: Pfauenfeder (gez.). Die grosslinige Anlage wirkt auf den ersten Blick bestechend. Vestibül nach aussen zu offen, es fehlt der Windfang. Lesesaal zu tief, im hintern Teil zu wenig Licht und Ventilation. Die Magazine könnten auf Kosten des Lesesaals vergrössert werden. Die Treppe mündet im obern Stock direkt in den Vorsaal, wodurch dieser den Charakter des geschlossenen Raumes verliert. Die Form des Börsensaales unschön. Die Unterbringung der Telefonzellen in besonderem Raum ist unzulässig. Die schwere Architektur entspricht nicht den Anforderungen, welche sowohl für den Bau, als für den Platz gewünscht werden müssen.

Nr. 16. Motto: «Basler Typus». Die Lösung des Einganges und des untern Vestibüls befriedigt nicht. Beim Eingang fehlt der Windfang. Beleuchtung des Vestibüls ungenügend. Lesesaal gut. Für Büchermagazin wäre der hintere Teil des Vestibüls zweckmässiger gewesen als die Lage am Fischmarkt. Wegen einfacherer und klarer Disposition namentlich des ersten Stockes, welcher den Zwecken der Börse gut entspricht, wird die blaue Variante vorgezogen. Dagegen sind die beiden Treppenhäuser zu opulent. Garderobe zu klein. Unlogisch ist die Unterstützung der Börsensaalwand im Erdgeschoss. Das Aeusserere baut sich in einfachen schlichten

Formen auf. Die Verhältnisse der Fassaden sind gut. Die Perspektive, künstlerisch reizvoll dargestellt, zeigt eine gute Lösung des Platzabschlusses gegen die Spiegelgasse.

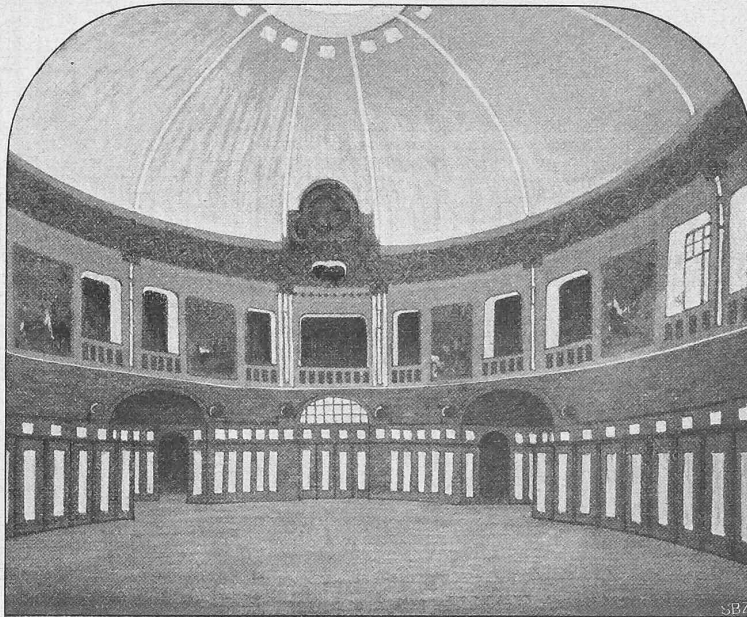
Nr. 17. Motto: «Borseplätzli». Erdgeschoss einfach und klar disponiert. Der Raum am Fischmarkt würde sich besser für einen Laden eignen als für das Büchermagazin. Die rechteckige Ausbildung des Grundrisses führte zu Ersparnissen in der Ueberbauung, wodurch das Börsenplätzchen an der Spiegelgasse ermöglicht wurde. Das Hauptgeschoss zeigt die nämliche Klarheit in der Disposition. Die Architektur ist in den Massen gut. Der Eckpfeiler Marktgasse-Fischmarkt und der runde Turm stören die Flächenwirkung der Fassade. Die angegedeutete Figurengruppe auf dem erwähnten Eckpfeiler ist ausser Masstab.

Nr. 19. Kennzeichen: Band mit Baslerwappen und Inschrift Basel 1905. Der Grundriss zeigt beim ersten Anblick klare Linien, weist aber erhebliche Verstösse auf in der Anordnung der Räume. Die Architektur ist nüchtern.

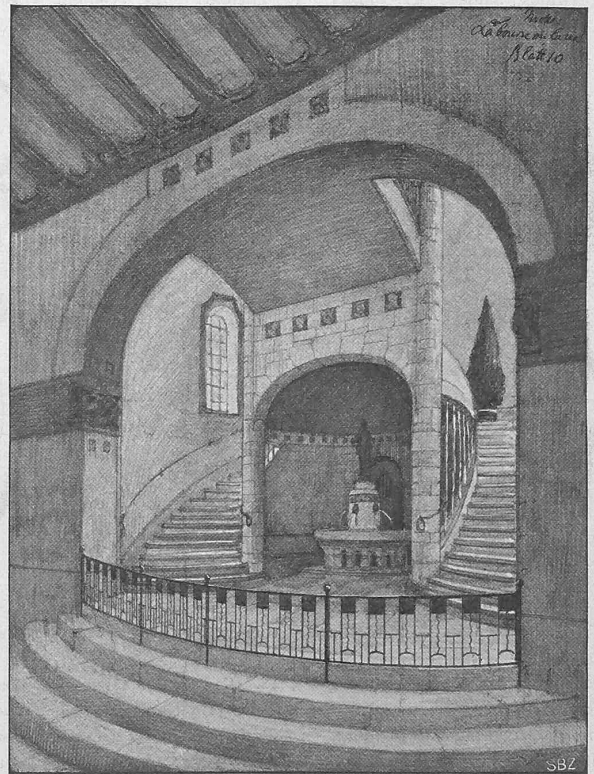
Nr. 21. Motto: «Rosa». Eingang, Vestibül und Treppenhause praktisch angelegt. Lesesaal und Büchermagazin zum grossen Teil ohne Licht und Luft. Abortanlage unpraktisch und viel zu reichlich. Öffentliche Aborte unnötig. Die ganze Disposition des ersten Stockes befriedigend gelöst. Der Aufbau der Fassaden gut, doch dürfte das Detail namentlich der Fassade am Fischmarkt einfacher und mehr im Sinne des Anbaues gehalten sein. Die innere Architektur, soweit sie aus den Schnitten ersichtlich, ist unbedeutend.

Wettbewerb für das Börsengebäude zu Basel.

II. Preis «ex aequo». Motto: «La bourse ou la vie». — Verf.: Arch. E. Heman in Basel.



Innen-Ansicht des Börsensaales.



Blick in das Treppenhaus vom Vorplatz aus.

Nr. 23. Motto: «Mercurius». Das opulente Treppenhaus entbehrt des Windfangs. Lesesaal gut gelegen und gut beleuchtet. Die Anordnung der Läden mit ihren Nebenräumen befriedigt nicht. Im oberen Stock zu knappes Treppenpodest vor dem Vorsaal. Der langgestreckte Vorsaal räumlich ungünstig. Die neben dem Saaleingang gelegenen Telefonräume sollten gegen Börsensaal vollständig offen sein. Der Aufgang vom Vorsaal aus zum zweiten Stock unstatthaft. Die Architektur ist schlicht und einfach.

Nr. 26. Motto: «1905». Vorhalle, Vestibül und Treppe, sowie Lesesaal und Läden einfach und gut angeordnet. Abtritte zu weit vom Lesesaal entfernt. Das Treppenhaus mündet im Obergeschoss direkt in den Vorsaal, wodurch derselbe zum Vestibül wird. Abtritte nur vom Vorsaal aus zugänglich. Grundriss des I. Stockes im übrigen gut disponiert. Börsensaal nur durch Oberlicht beleuchtet. Architektur im Ganzen und im Detail unbedeutend und derb.

Nr. 31. Motto: «S». Lesesaal und Büchermagazin schlecht beleuchtet. Die beidseitigen nicht zugänglichen Eingänge in das Vestibül des Lesesaals unzweckmässig. Der Raum, der für Läden abgetrennt werden könnte, zu klein. Der obere Stock entspricht den Bedürfnissen mit Ausnahme des Raumes für das Kursblatt, der kein Licht hat. Börsensaal nur mit Oberlicht beleuchtet. Die im Saal angebrachte Galerie wertlos. Die Architektur ist nicht harmonisch zusammengearbeitet. Das Dach bietet keine gute Silhouette.

Nr. 33. Motto: «La bourse ou la vie». Lesesaal und Büchermagazin sehr gut. Anordnung der Läden gut. Eingang, Vorplatz und Treppenhaus gut gelöst, aber ungenügend beleuchtet. Im oberen Stock ist direkte Einmündung der Treppe in den Vorsaal zu tadeln. Im übrigen sind die Räume für den Börsensaal mit Ausnahme einzelner Details den Bedürfnissen entsprechend angeordnet. Die Nischen im Börsensaal beeinträchtigen die Räume für Kursblatt und Telegraph. Die vorhandenen innern und äussern Perspektiven zeugen von Geschick und Talent für die Lösung der Aufgabe.

Nr. 36. Motto: «Spiel». Lesesaal, Büchermagazin und Läden gut, dagegen Eingang und Treppe umständlich gelöst. Beleuchtung des Vestibüls ungenügend. Der fünfeckige Börsensaal dürfte sich im Aufriss nicht günstig gestalten. Kursblatt und Abtritte liegen zu weit entfernt. Architektur einheitlich und geschickt gezeichnet.

Nr. 37. Motto: «Glatteis». Eingang, Vestibül und Treppenhaus weiträumig und gut angelegt. Lesesaal im hintern Teil zu tief. Büchermagazin sehr gut. Aborte schlecht beleuchtet. Lage von Treppenhaus, Vorsaal und Börsensaal gut, dagegen sollte das Bureau des Börsenkommissärs direkt mit dem Börsensaal verbunden sein. Eine direkte Verbindung des Kursblattes mit dem Börsensaal liesse sich durch Weglassen einer Telefonzelle leicht erreichen. Der Platz auf den Galerien des Börsensaaes für den Betrieb nutzlos. Der Börsensaal ist im Äusseren in geschickter Weise zur Geltung gebracht.

Nr. 38. Motto: «Altes und Neues». Unteres und oberes Vestibül schlecht beleuchtet. Im oberen Stock liegt der Kommissär zu weit vom Börsensaal ab. Die Anlage der Telefonzellen in einem besondern Raum ist mit dem Betrieb unvereinbar. Die beiden Erker am Saal sind ohne jede praktische Bedeutung und in durchaus unnötiger Zierart. Die Gesamtsilhouette ist gut, dagegen sind die Detailformen nicht aus einem Guss.

Nr. 39. Motto: «St. Georg». Vorhalle und Vestibül gross angelegt.

Der Zugang vom Treppenaustritt bis zum Börsensaal umständlich. Der Grundriss des oberen Stockes kompliziert. Die Fassaden bilden eine reiche Baugruppe, in spätgotischen Formen mit angenehmem Wechsel von glatten Flächen und reich dekorierten Partien und sind auch dem Fischmarktbrunnen gut angepasst.

Nr. 40. Motto: «Viribus unitis». Vestibül und Büchermagazin ungenügend beleuchtet. Die Wirkung des Börsensaaes wird seiner fünfeckigen Form wegen keine günstige sein. Die Baumasse hat keine gute Silhouette, die Fassaden sind uninteressant.

Die besprochenen Projekte wurden auf Grund der vorstehenden

Kritik von Neuem einer sorgfältigen Prüfung unterworfen, welche ergab, dass nochmals eine Anzahl derselben ausgeschieden werden musste, da sie gegenüber den noch verbleibenden Arbeiten für die Prämierung nicht in Betracht kommen konnten. Es sind dies die Projekte Nr. 12, 14, 19, 21, 23, 26, 31, 38, 39, 40. Es verblieben somit in letzter Wahl sieben Projekte.

Bevor zur Preiserteilung geschritten werden konnte, waren zunächst noch Anzahl und Höhe der Preise grundsätzlich festzulegen.

Nach Programm stehen dem Preisgericht für die Prämierung der drei bis vier besten Arbeiten 5000 Fr. zur Verfügung. Das Preisgericht war in seiner Mehrheit der Ansicht, dass die Qualitäten der in engster Wahl verbliebenen

Projekte die Erteilung eines ersten Preises rechtfertigen und beschloss, vier Preise zu erteilen wie folgt:

- einen I. Preis im Betrage von 1600 Fr.
- zwei II. Preise im Betrage von je 1200 »
- einen III. Preis im Betrage von 1000 »

Nach Erledigung dieser prinzipiellen Frage wurden auf Grund einer letzten, eingehenden Einzelprüfung der in engster Wahl stehenden Arbeiten noch die Projekte Nr. 6, 16 und 37 ausgeschieden und von den noch verbleibenden vier Projekten beschloss das Preisgericht einstimmig:

den I. Preis dem Projekt Nr. 17 mit Motto: «Börseplätzli» zu geben, die beiden II. Preise den Projekten:

Nr. 8, mit Motto: «Jakob Sarbach» I

und Nr. 33, mit Motto: «La bourse ou la vie»

und mit sechs gegen eine Stimme den III. Preis dem

Projekt: Nr. 36, mit Motto: «Spiel».

Die Eröffnung der Umschläge ergab als Verfasser:

des Projektes Nr. 17: Herrn Hermann Weideli, Architekt von Oberhofen, z. Z. in Mannheim in Societät mit Herrn Robert Bischoff, Architekt,

» » » 8: Herrn Emanuel Erlacher, Architekt z. Z. in Stuttgart,

» » » 33: Herrn Erwin Heman, Architekt in Basel,

» » » 36: Herren Romang & Bernoulli, Architekten in Basel.

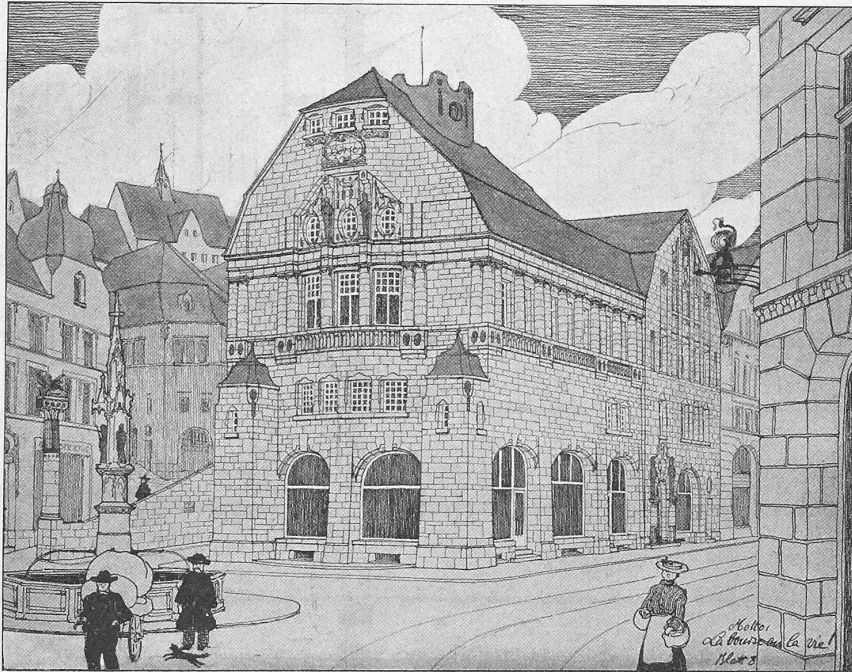
Das Projekt Nr. 16 mit Motto: «Basler Typus» möchte das Preisgericht der ausschreibenden Behörde zum Ankauf empfehlen, hauptsächlich als Illustration eines glücklichen Platzabschlusses gegen die Spiegelgasse.

Ferner beschliesst das Preisgericht für bemerkenswerte Leistungen folgende Projekte mit Ehrenmeldungen auszuzeichnen:

Nr. 6, mit Motto: «Tradition», Nr. 21, mit Motto: «Rosa», Nr. 37, mit Motto: «Glatteis», Nr. 39, mit Motto: «St. Georg», Nr. 44, mit Motto: «Tempora mutantur».

Wettbewerb für das Börsengebäude am Fischmarkt zu Basel.

II. Preis «ex aequo». Motto: «La bourse ou la vie». — Verfasser: Arch. Erwin Heman in Basel.

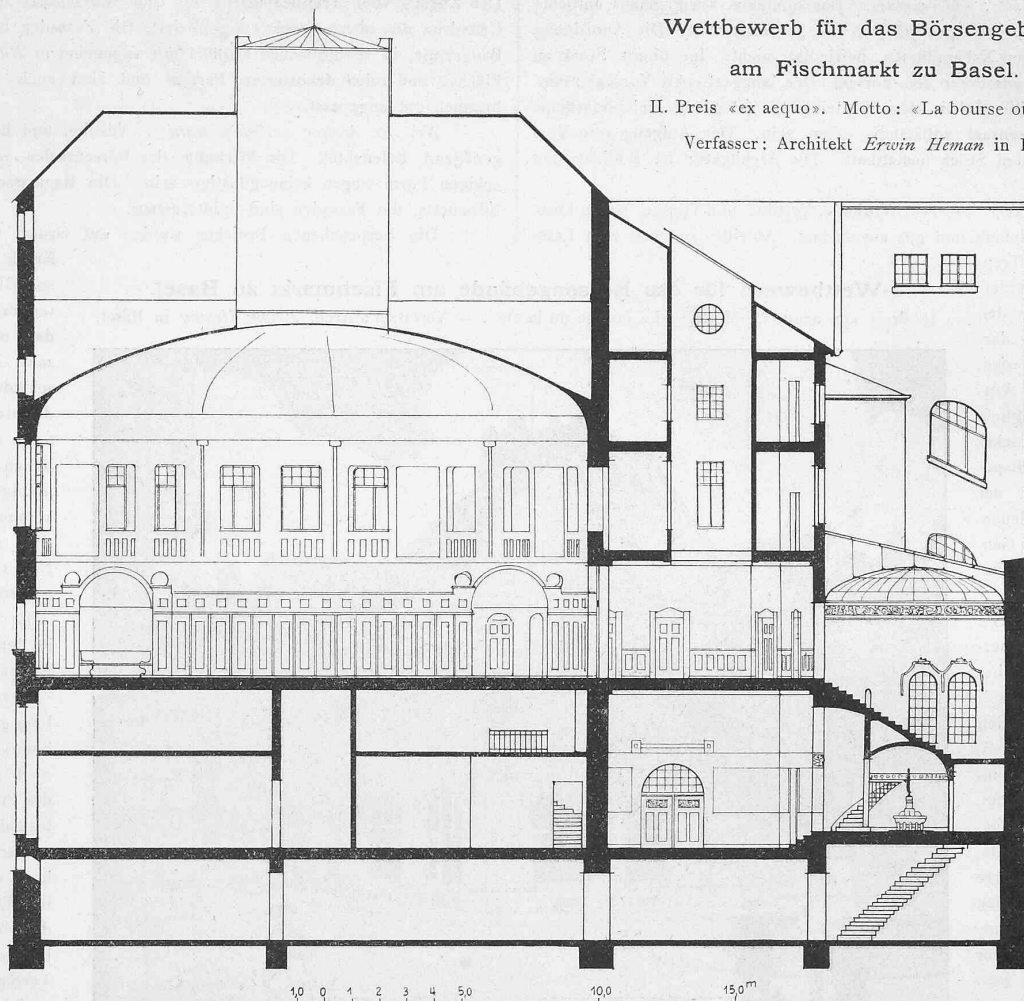


Perspektive des Gebäudes vom Fischmarkt aus.

Wettbewerb für das Börsengebäude am Fischmarkt zu Basel.

II. Preis «ex aequo». Motto: «La bourse ou la vie».

Verfasser: Architekt *Erwin Heman* in Basel.



Längsschnitt durch das Treppenhaus und den Saal. — Masstab 1:250.

Bei der Beurteilung des Börsensaales wurde denjenigen Projekten der Vorzug gegeben, welche für die Beleuchtung hohes Seitenlicht oder solches in Verbindung mit Oberlicht gewählt haben.

Allgemein muss bemerkt werden, dass die Konkurrenz als eine erfreuliche Erscheinung eine ganze Reihe interessanter und guter Architekturen aufweist, dagegen ist zu bedauern, dass so wenig gute Grundrisslösungen gefunden worden sind.

Das Preisgericht ist im Interesse des Stadtbildes mit einer Ueberbauung der Spiegelgasse einverstanden, sofern ein vollständiger Anschluss an die gegenüberliegenden Häuser gesucht wird, und würde es sehr begrüßen, wenn es der Regierung gelingen würde, die Grundlagen für die Verwirklichung einer derartigen Lösung der Platzfrage zu schaffen.

Falls die Behörde Wert darauf legt, so sind die unterzeichneten Preisrichter gerne bereit, für die Begutachtung eines zur Ausführung bestimmten Projektes ihre Dienste anzubieten.

Basel, den 24. Januar 1905.

Mit vorzüglicher Hochachtung

*Leonh. Friedrich. J. Béguin. Karl Moser. E. Schaefer.
A. v. Speyr. R. v. Wursterberger. Fr. Zweifel.*

Miscellanea.

Ueber die Entwicklung des modernen Automobils lautet das Thema eines Vortrages, den Ingenieur *Isendahl* in der Sitzung des Vereins deutscher Maschinen-Ingenieure vom 21. Januar d. J. gehalten hat.

Nicht weniger als fünf Länder streiten sich um die Ehre, das Mutterland des Automobilismus zu sein; die Engländer stützen sich darauf, dass bei ihnen zuerst Dampfswagen auf den Strassen gefahren seien; die Franzosen nennen als Erbauer des ersten Dampfchwagens den Artillerieoffizier Cugnot; in Wien fuhr in den sechziger Jahren des vorigen Jahrhunderts Siegfried Marcus nächtlicherweile durch die Strassen, und die Amerikaner erblicken in Selden den Schöpfer des Automobils.

Tatsächlich aber muss Deutschland als das Mutterland des modernen Automobilismus gelten, denn erst der Cannstatter Ingenieur Gottlieb Daimler war es, der durch seine Erfindung des schnelllaufenden Benzinmotors mit Viertakt das neue Verkehrsmittel lebenskräftig und entwicklungsfähig gestaltete. Zuerst trat Daimler im Jahre 1865 mit einem mittels eines schnelllaufenden Benzin-Viertakt-Motors betriebenen Motorzweirad hervor. Als bald ging er einen Schritt weiter und baute seinen Motor in einen gewöhnlichen Wagen ein, dessen Hinterräder durch Riemen angetrieben wurden. Kurz nach Daimler trat auch Benz in Mannheim mit einem Wagen eigener Konstruktion auf. Bemerkenswert ist, dass sowohl Benz wie Daimler bald die Wasserkühlung an ihren Wagen anbrachten. Der kleine Benz-Wagen mit liegendem Motor und offenem Kurbelgehäuse hat bald eine grosse Zahl von Anhängern gefunden.

Während Daimler in Deutschland seinen Wagen mit hintenstehendem, vertikalem Motor baute, gingen die Franzosen Panhard und Levasseur andere Wege und schufen anfangs der 90er Jahre die Grundform des heutigen Automobils, indem sie den Motor vorn vertikal zwischen die Vorderräder stellten, eine Kühlschlange anwendeten, die Kraft des Motors auf das Getriebe durch eine Konuskuppelung übertrugen und den Wagen auch mit Rückwärtsgang ausstatteten.

Bei seiner rapiden Entwicklung ist der Automobilismus im grossen und ganzen dem Benzin-Motor-Wagen als dem einfachsten und im Betriebe billigsten treu geblieben. Das Anwachsen der Automobilindustrie lässt sich am deutlichsten aus folgenden Zahlen erkennen. Die Zahl der in Frankreich erzeugten Wagen belief sich:

im Jahre 1898 auf	1 850	Wagen im Werte von	8 300 000 Fr.
» » 1899 »	1 900	» » » »	9 500 000 »
» » 1900 »	5 000	» » » »	27 500 000 »
» » 1901 »	8 800	» » » »	53 000 000 »
» » 1902 »	16 500	» » » »	99 000 000 »
» » 1903 »	19 500	» » » »	136 000 000 »
» » 1904 »	22 000	» » » »	176 000 000 »