

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 57/58 (1911)
Heft: 23

Wettbewerbe

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

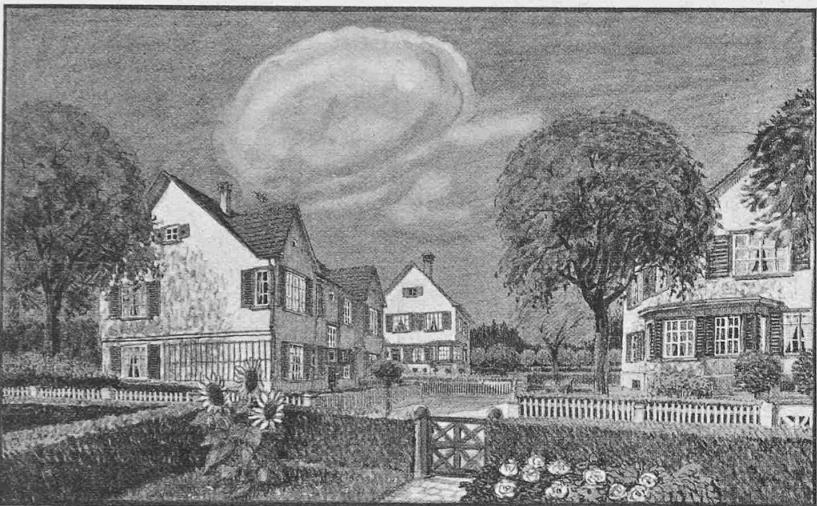
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

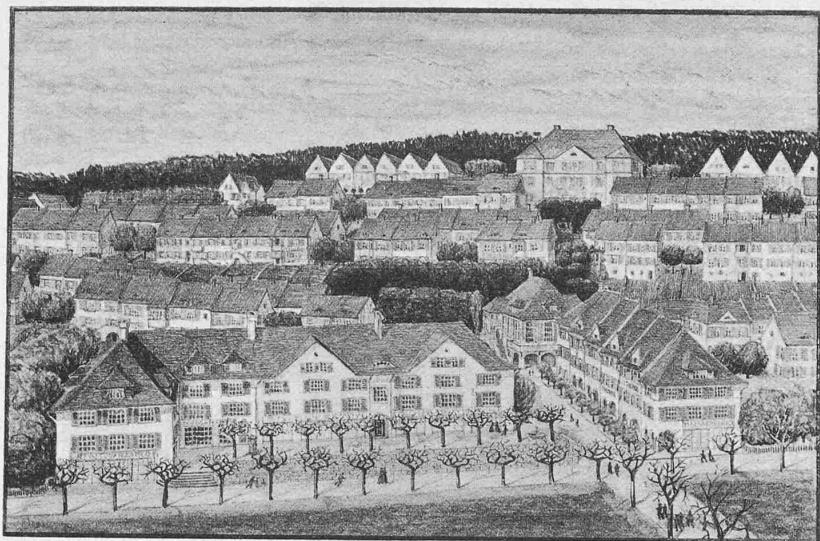
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 24.01.2026

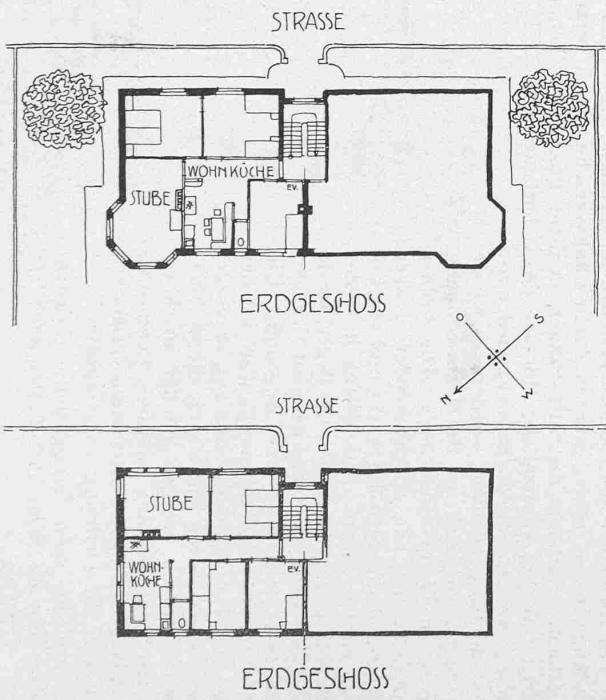
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Blick südostwärts auf „Typen 4“ zwischen Schulhausstrasse und Kinderspielplatz.



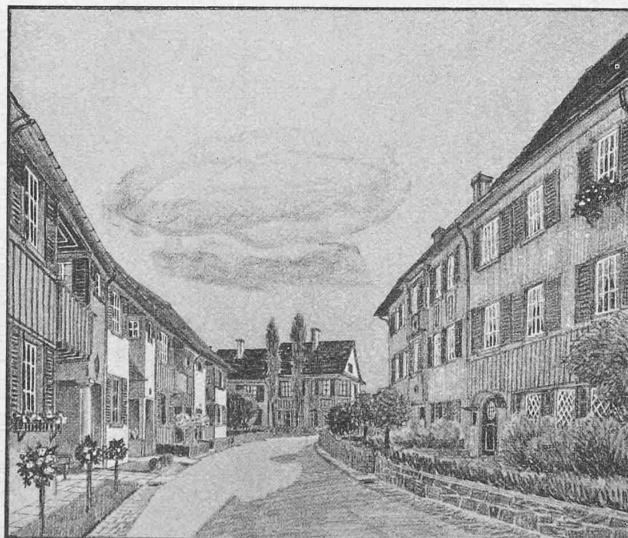
Gesamtbild aus Nordwest auf die Mittelpartie mit dem Schulhaus.



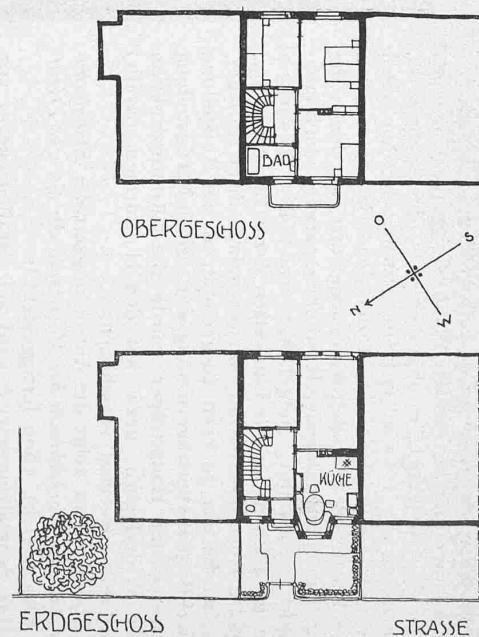
Typen 4. Zweifamilien-Doppelhäuser. Grundrisse 1:400.

Wettbewerb Bebauungsplan Vogelsang Winterthur.

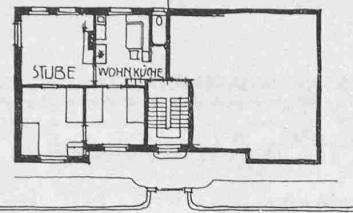
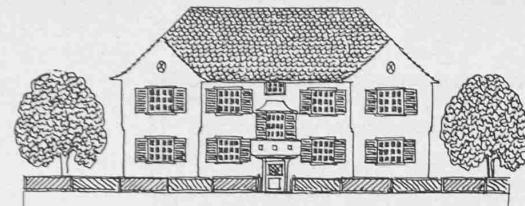
II. Preis ex aequo. Motto „Casablanca“. — Arch. Rittmeyer & Furrer.



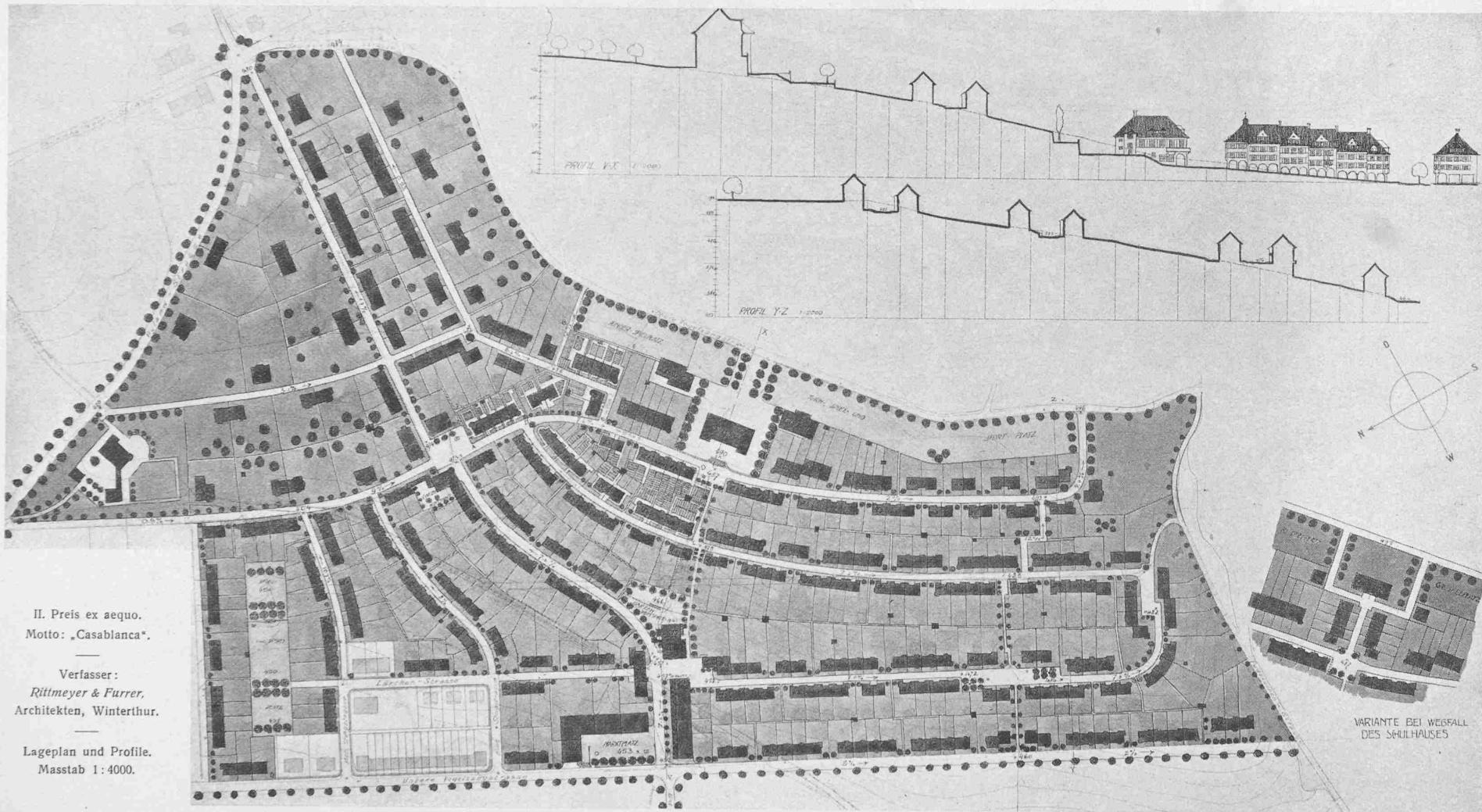
Ausmündung der zweitobersten Hangstrasse in die Hauptstrasse nach dem Schulhaus, Blick ostwärts.



Typ 1. Einfamilien-Reihenhäuser. — 1:400.

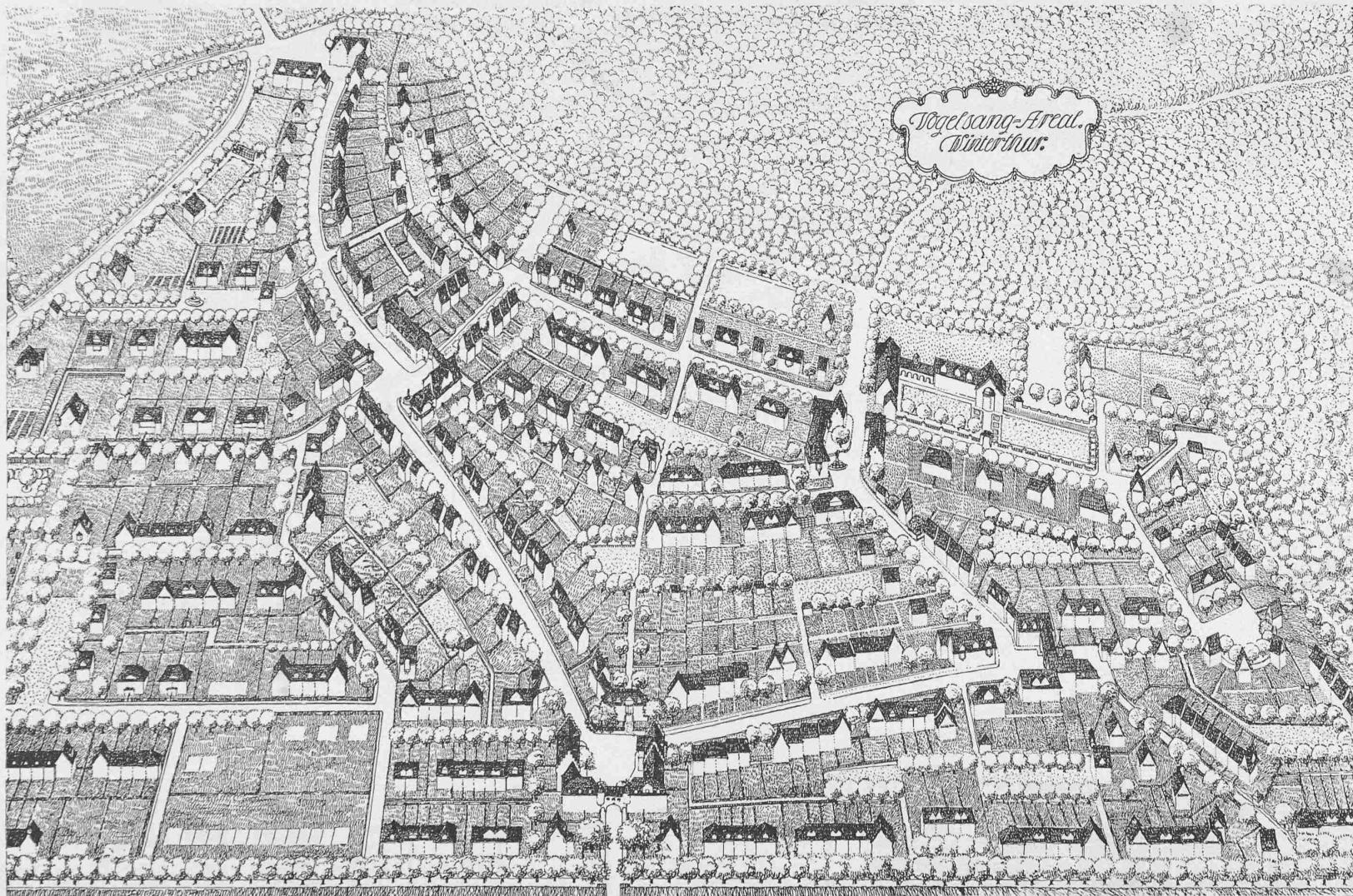


Rechts: Typ 1.
Fassaden.
Links: Typ 2.
Fassade und
Erdgeschoss
1:400.

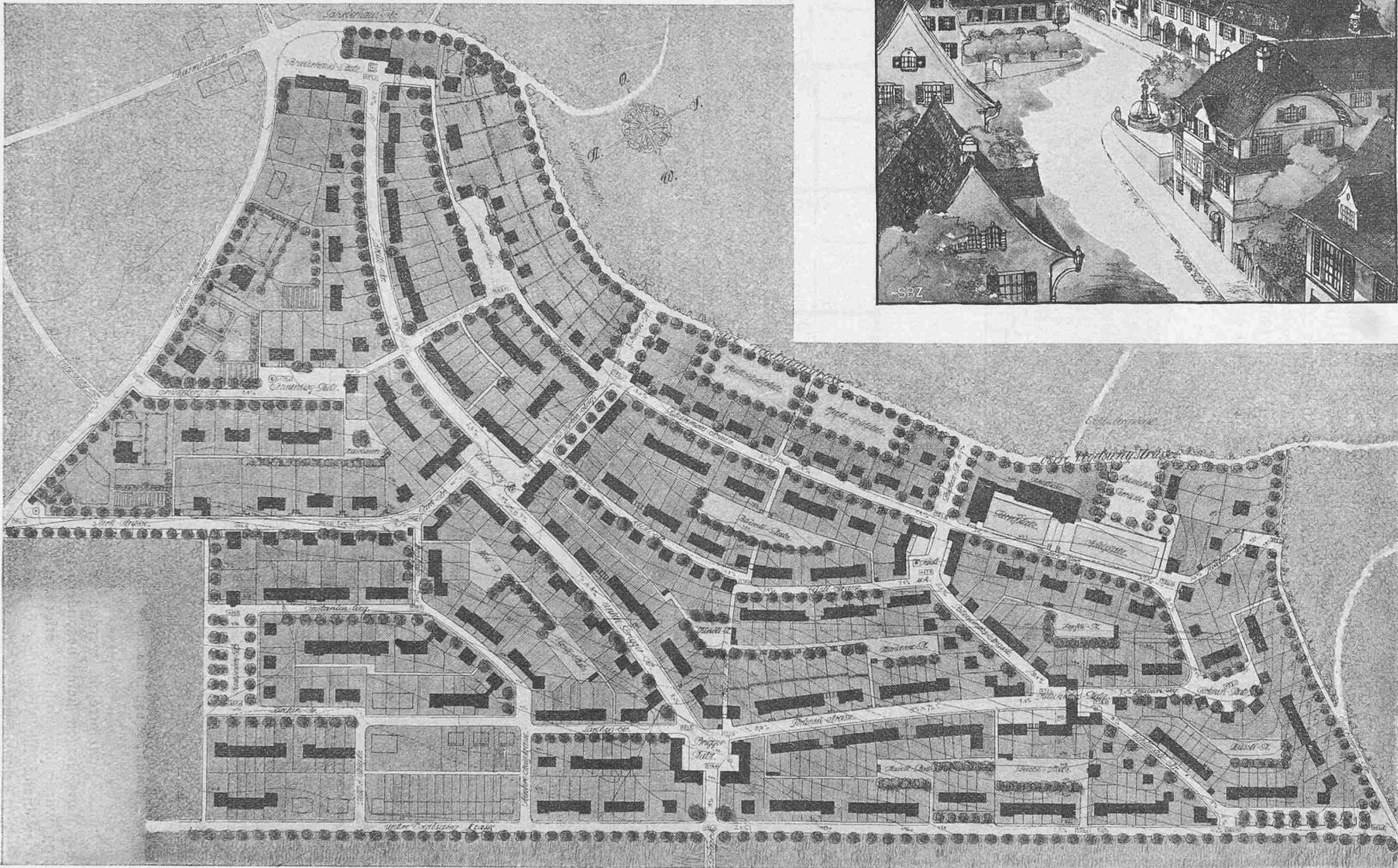


Wettbewerb für einen Bebauungsplan des Vogelsangareals in Winterthur.

II. Preis ex aequo. Motto: „Gefundene Linien“. — Verfasser: Bischoff & Weideli, Architekten, Zürich.



Wettbewerb für einen Bebauungsplan des Vogelsangareals in Winterthur.
II. Preis ex aequo. — Motto: „Gefundene Linien“. — Lageplan 1:4000 und Blick aus Westen in den „Eschenbergplatz“.



Wettbewerb für einen Bebauungsplan des Vogelsangareals in Winterthur.

(Schluss).

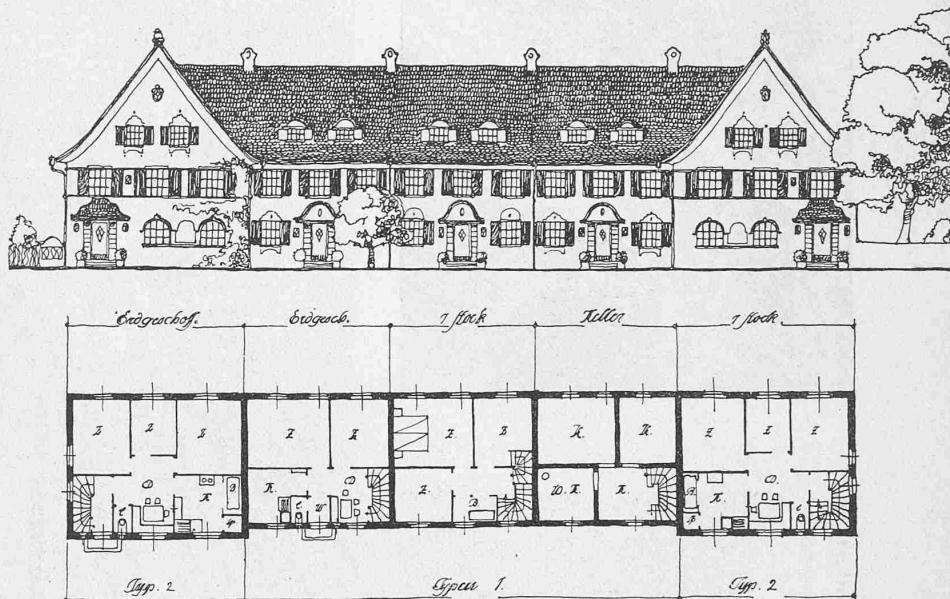
Mit der Veröffentlichung der wesentlichen Teile der beiden mit II. Preisen ex aequo ausgezeichneten Entwürfe „Casablanca“ der Architekten Rittmeyer & Furrer in Winterthur (S. 310 und 311) und „Gefundene Linien“ der Architekten Bischoff & Weideli (S. 312 bis 315) bringen wir aus dem Gutachten des Preisgerichts (S. 288 voriger Nummer) in Erinnerung, dass der erstgenannte Entwurf hauptsächlich seines klaren Plans, der andere seiner vorzüglichen Grundrisstypen wegen prämiert worden ist.

Miscellanea.

Der Ausbau der Rheinschiffahrtsstrasse auf der Strecke St. Goar-Strassburg gehört zu den Aufgaben, deren Ausführung mit Hilfe der Schiffahrtsabgaben gelöst werden soll, die nach dem in Beratung stehenden, deutschen Gesetzesentwurf auf den deutschen natürlichen Wasserstrassen zu erheben wären. Der Rhein soll zwischen Strassburg und Sondernheim bei mittlerem Niedrigwasser auf 2 m vertieft werden, zwischen Mannheim und St. Goar auf 2,5 m. Die Kosten dieser Austiebung sind auf rund 60 Mill. Fr. veranschlagt. Gegenüber den bestehenden Verhältnissen würde eine Vertiefung des Fahr-

Bingerloch selbst 2 m Wassertiefe bei Niedrigwasser auf, aber nur in 30 m Breite. Die Wassergeschwindigkeit steigt bis auf 3 m/sec, allerdings nur auf kürzere Strecken. Daneben besteht am linken Ufer das sogenannte zweite Fahrwasser mit 80 m Breite, aber nur 1,5 m Tiefe und 2 m/sec Wassergeschwindigkeit auf die lange Strecke von 660 m. Tiefer gehende Schiffe können deshalb das zweite Fahrwasser meist nicht benutzen.

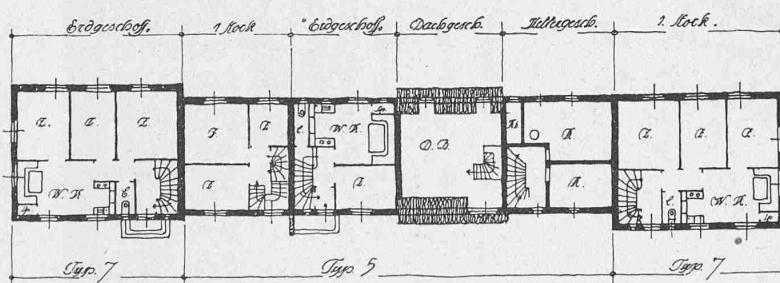
Die Möglichkeit einer Verbesserung durch Aussprengung einer 2,5 m tiefen, entsprechend breiten offenen Fahrinne im Bingerloch besteht nach einer Denkschrift des preuss. Ministeriums von 1907 nicht, da bei einer Länge der Absenkung von etwa 3 km doch noch Wassergeschwindigkeiten bis 2 m/sec auftreten würden,



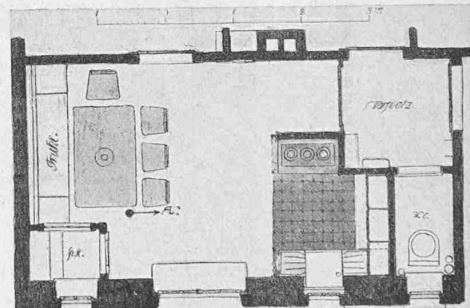
II. Preis ex aequo.

Motto: „Gefundene Linien“.

Verfasser: Bischoff & Weideli, Architekten
in Zürich.



Grundrisse und Fassaden der Häusertypen 1:400.



Wohnküche 1:100.

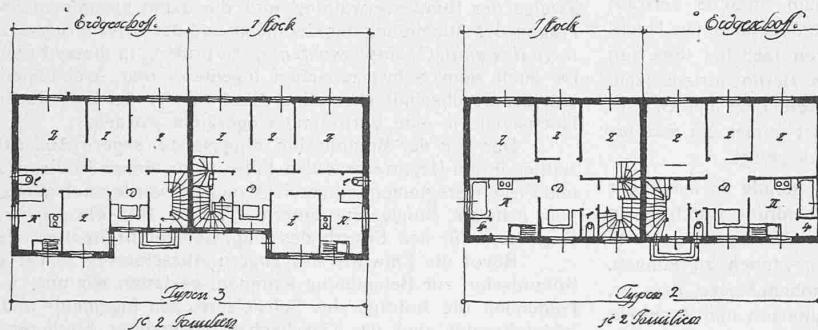
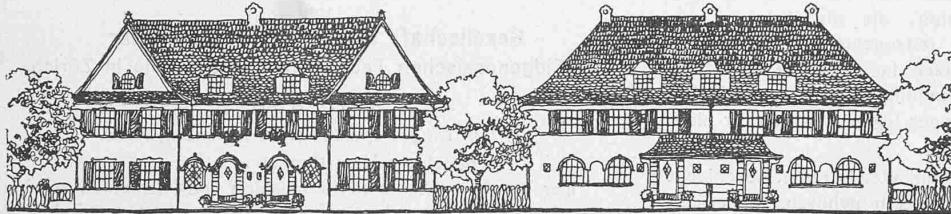
wassers um rund 90 cm erreicht werden. Für die Strecke von Mannheim bis Mainz liegen keine besondern Schwierigkeiten vor, die Vertiefung würde 3,7 Mill. Fr. erfordern. Auf der Strecke Mainz-St. Goar bietet die Vertiefung von Mainz bis zur Nähemündung ebenfalls keine Schwierigkeiten; sie erfordert 5,8 Mill. Fr. Ebenso stellt die Vertiefung der unteren Felsenstrecke Assmannshausen-St. Goar keine besondern technischen Probleme, wenn sie auch mühsame Felssprengungen und 16,5 Mill. Fr. Kosten beansprucht.

Anders liegt die Sache auf der Felsenstrecke des Bingerlochs, bei der ganz besondere Schwierigkeiten auftreten und die für die Schiffahrt die grössten Hindernisse bietet. Zurzeit weist das

sodass die Rinne für die Schiffahrt kaum zu benutzen wäre. Der Regierungsentwurf sieht daher den Einbau einer Schiffahrtsschleuse am linken Ufer zwischen zweitem Fahrwasser und linksrheinischer Bahn mit etwa 1 km langem Ober- und etwa 0,5 km langem Unterwasserkanal vor, mit 400 m Kammerlänge, 3 m Kammertiefe (3,5 m im Unterwasserkanal am Schleusenhaupt). Das Schleusengefälle beträgt bei fast allen Wasserständen 1,5 m, bei Hochwasser würde die Schleuse aber offen stehen müssen. Sie soll Raum bieten für einen Raddampfer mit 6 Schleppkähnen; zu je zwei nebeneinander gekoppelt, oder für 2 Schraubendampfer nebeneinander mit der gleichen Kahnzahl. Die Schleusungsdauer ist bei vollkommenen

Einrichtungen auf 36 Minuten, die Leistungsfähigkeit auf 120 Kähne (20 Schleppzüge) in 12 Stunden (also ohne etwaigen Nachtbetrieb) berechnet, übertrifft also weit den jetzigen Verkehr. Ausserdem ist noch eine Verbesserung des Bingerloch-Fahrwassers durch Verbreiterung auf 38 m in Aussicht genommen. (Nach „D. B. Z.“)

Wirkungsgrade von Luftkompressoren als Kolbenmaschinen und als Turbomaschinen. Die Verwendung von Turbokompressoren neben den früher ausschliesslich verwendeten Kolbenkompressoren hat seit unserer bezüglichen Notiz auf Seite 215 von Band LV bedeutende Fortschritte gemacht. Auch liegen heute in den Fachzeitschriften reichlich genug Angaben über Betriebsergebnisse vor, sodass auch die Wirkungsgrade von Turbokompressoren



Wohnküche, Blick A zu nebenstehendem Grundriss.
Verfasser: Bischoff & Weideli, Architekten, Zürich.

und Kolbenkompressoren verglichen werden können. Wie den bezüglichen Ergebnissen zu entnehmen ist, beträgt bei unmittelbar durch Dampfmaschinen angetriebenen Kompressoren der thermodynamische Wirkungsgrad, bzw. das Verhältnis der für die isothermische Verdichtung der Luft theoretisch aufzuwendenden Arbeit zu der maximalen theoretischen Arbeit des Dampfes bei adiabatischer Expansion vom Anfang bis Endzustand des Dampfes, sowohl für Kolbenkompressoren als für Turbokompressoren etwa 35 bis 40 %.

Eidgenössische Technische Hochschule. Doktorpromotion. Die Eidgenössische Technische Hochschule hat dem diplomierten Fachlehrer in Naturwissenschaften *Walter Staub* aus Bern die Würde eines Doktors der Naturwissenschaften verliehen (Dissertation: Geologische Beschreibung der Gebirge zwischen Schächental und Maderanertal im Kanton Uri); desgleichen dem diplomierten Chemiker *Max Delpy* aus Zürich die Würde eines Doktors der technischen Wissenschaften (Dissertation: Ueber die Verseifung von Nitrocellulose und Nitroglycerin).

Stadterweiterung von Cöln. Durch die Erwerbung des Ummallungsgeländes bietet sich die Möglichkeit, zwischen den Vororten und der in den beiden letzten Jahrzehnten des vergangenen Jahrhunderts durchgeföhrten Stadterweiterung eine zweite, die letztere ringförmig umschliessende Stadterweiterung durchzuföhrn. Ein hierfür von Baurat *Rehorst* aufgestellter erster Entwurf ist von der Stadtverwaltung kürzlich einer Sachverständigenkommission zur Prüfung und Begutachtung vorgelegt worden. Diese war bestellt aus Oberbaurat *Stübben*, Professor Dr. *Eberstadt*, Architekt *Jansen*, Reg.-Rat a. D. *Kemman* und Oberbaudirektor Professor *Kummer*.

Brücke über die Shimonosekistrasse. Zwischen der Hauptinsel Japans und der südlichen Insel *Kiushiu* soll eine dauernde

Verbindung durch Ueberbrückung der Strasse von Shimonoseki erstellt werden. Die Brücke erhielt eine Länge von 1140 m und müsste so hoch über dem Wasser geführt werden, dass alle Seeschiffe ungehindert darunter durchfahren können. Sie soll zwei Eisenbahn- und zwei Strassenbahngleise aufnehmen. Ihre Kosten sind auf 15 Millionen Yen veranschlagt. Wie die „Deutsche Bauhütte“ meldet, sollen die Pläne auf dem Wege eines internationalen Wettbewerbes beschafft werden.

Schmalspurbahn Mendrisio-Ligornetto. Der Bundesrat empfiehlt mit Botschaft vom 14. November 1911 die Konzessionerteilung für eine elektrisch zu betreibende Schmalspurbahn von Mendrisio zum Anschluss an die Linie Mailand-Porto

Ceresio. Die meterspurige Bahn wird 4 km lang und erfordert einen Bauaufwand von 320 000 Fr.

Schmalspurbahn Broc-Charmey. Mit Botschaft vom 14. Nov. 1911 beantragt der Bundesrat die Erteilung der Konzession für eine auf eigenem Bahnkörper elektrisch zu betreibende 8,69 km lange Schmalspurbahn von Broc (Kote 691,8) über Châtel-sur-Montsalvens und Cerniat nach Charmey (Kote 885). Die Linie erhält 48 % Maximalsteigung und 100 m Minimalradius. Die Gesamtkosten sind mit 1100 000 Fr. veranschlagt.

Basler Kunstmuseum. Aus dem LXIII. Jahresbericht der öffentlichen Kunstsammlung im Basler Museum erhält man Kenntnis davon, dass mit Abgabe des Obergutachtens über die Platzfrage, auf dessen Einholung wir bereits in Band LVI, Seite 314, hinweisen konnten, Professor *Theodor Fischer* in München betraut worden ist. Ob dessen Auseinerung schon vorliegt, ist aus dem Jahresbericht nicht zu entnehmen.

Konkurrenzen.

Plakat für das Eidgenössische Turnfest in Basel 1912. Das Organisationskomitee für das eidgenössische Turnfest schreibt zur Erlangung von Plakat- und Karten-Entwürfen einen allgemeinen Wettbewerb mit Termin vom 31. Januar 1912 aus. Das Preisgericht besteht aus den Herren: Oberst *J. Iselin*, Präsident des Organisationskomitees, *Carl Burckhardt*, Maler in Basel, *E. Cardinaux*, Maler in Muri bei Bern, *B. Mangold*, Maler in Basel, sowie drei Komiteemitgliedern. Es verfügt über 1500 Fr., von denen 500 Fr. zur Prämierung des besten Plakatentwurfes, 200 Fr. zur Prämierung des besten Kartenentwurfes zu verwenden und der Rest nach Gutfinden des Preisgerichtes zu verteilen sind. Das Programm ist vom Sekretär des Presskomitees, *H. Wettstein*, Gotthelfstrasse Nr. 104 in Basel, zu beziehen.

Bismarck-Nationaldenkmal (Band LIV, Seite 247, Band LV, Seite 314, Band LVII, Seite 86 u. 336, Band LVIII, Seite 123 u. 162). Zu dem engern Wettbewerb sind 30 Entwürfe eingelangt. Das gleiche Preisgericht, das für den generellen Wettbewerb amtete, hat vom 20. bis 23. November getagt. Es hat den Entwurf von *Hahn & Bestelmeyer* an erster Stelle zur Ausführung vorgeschlagen, an zweiter den von *Brantzky*, an dritter den von *Pfann & Pfeifer* und an vierter jenen von *A. Fischer*.