Objekttyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **57/58 (1911)**

Heft 23

PDF erstellt am: **25.04.2024**

**Nutzungsbedingungen**

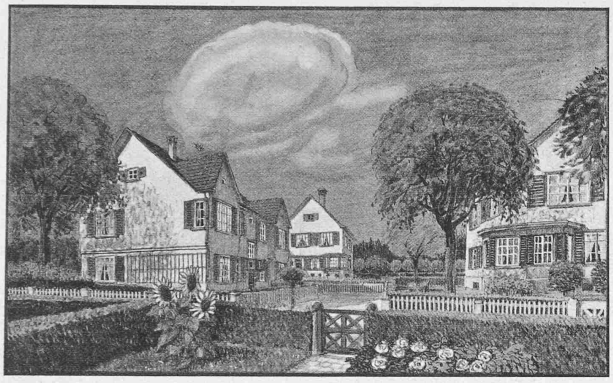
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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**

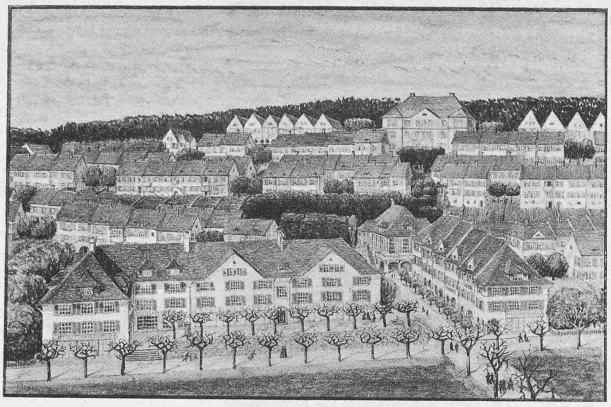
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

**http://www.e-periodica.ch**



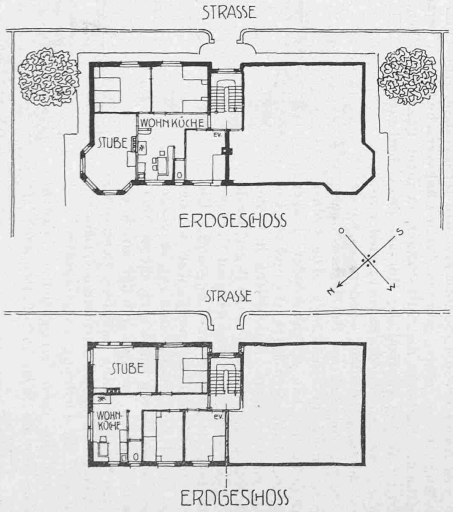
Blick südostwärts auf „Typen 4“ zwischen Schulhausstrasse und Kinderspielplatz.



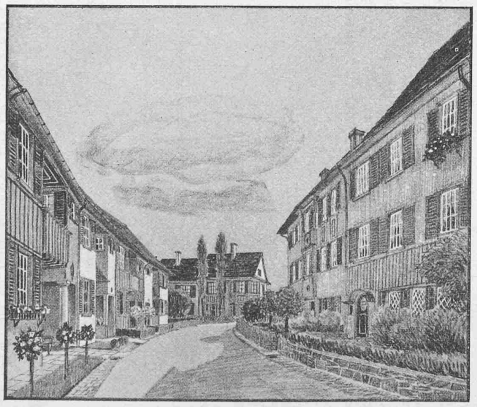
Gesamtbild aus Nordwest auf die Mittelpartie mit dem Schulhaus.

## Wettbewerb Bebauungsplan Vogelsang Winterthur.

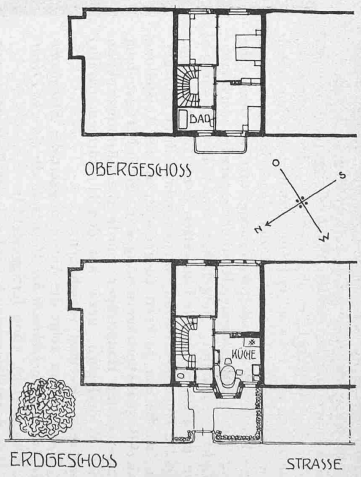
II. Preis ex aequo. Motto „Casablanca“. — Arch. *Rittmeyer & Furrer.*



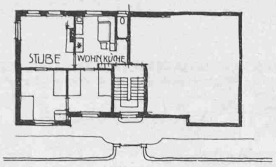

Typen 4. Zweifamilien-Doppelhäuser. Grundrisse 1 : 400.



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

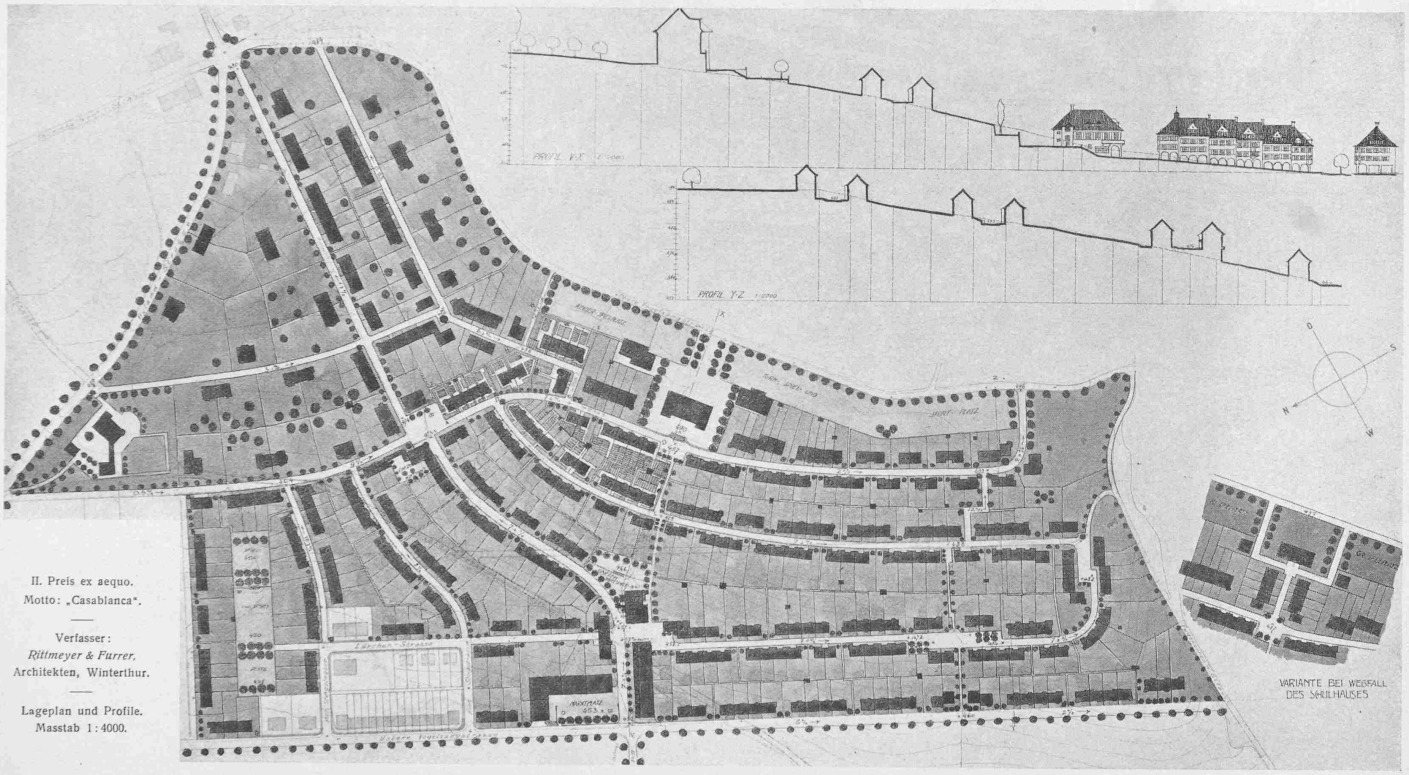



Typ 1. Einfamilien-Reihenhäuser. — 1 : 400.




Rechts: Typ 1.
Fassaden.

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



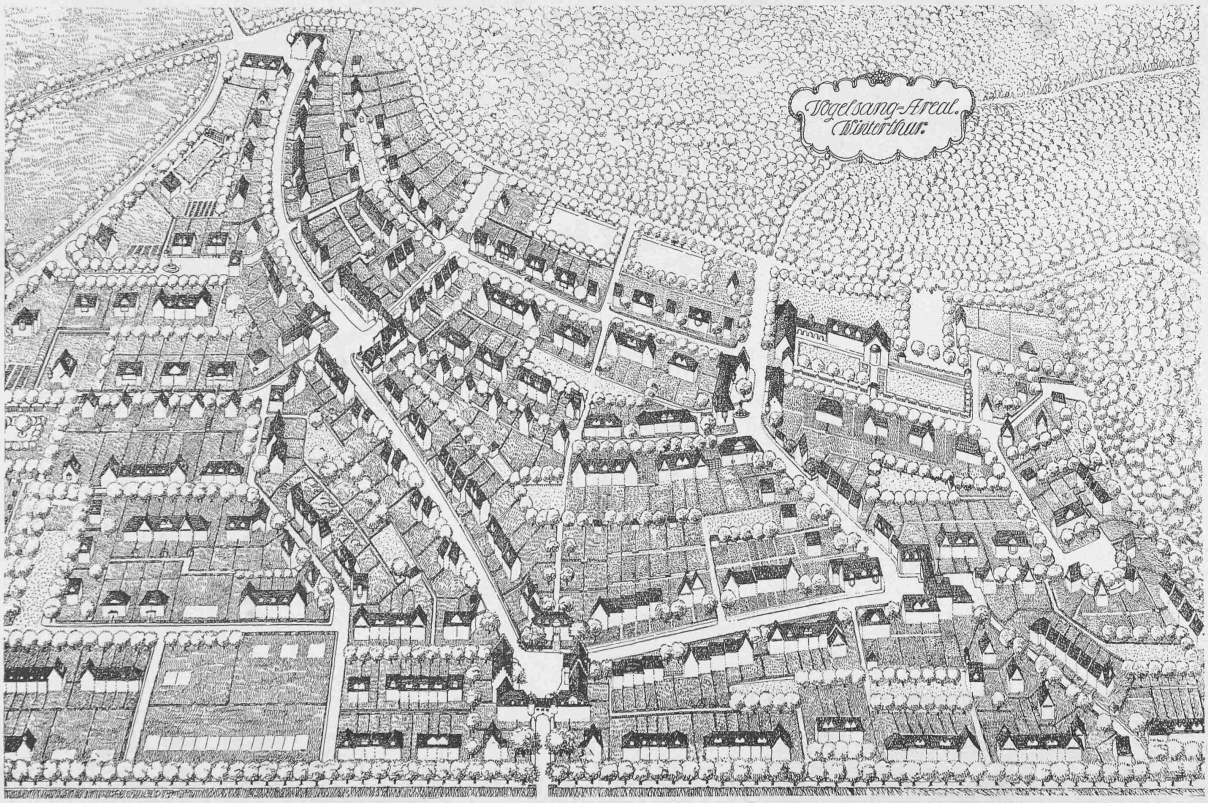

II. Preis ex aequo.
Motto: „Casablanca".

Verfasser:
*Rittmeyer & Furrer,*
Architekten, Winterthur.

Lageplan und Profile.
Masstab 1 : 4000.

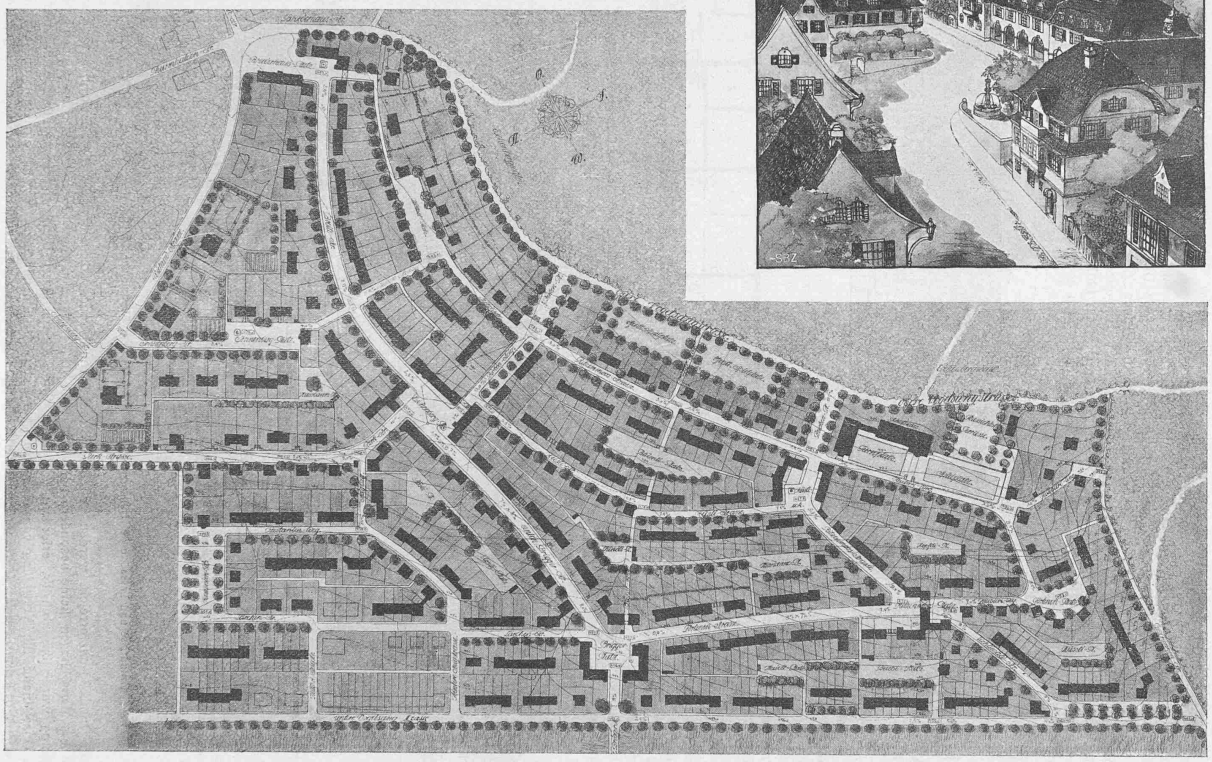
**Wettbewerb für einen Bebauungsplan des Vogelsangareals in Winterthur.**

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



## Wettbewerb für einen Bebauungsplan des Vogelsangareals in Winterthur.

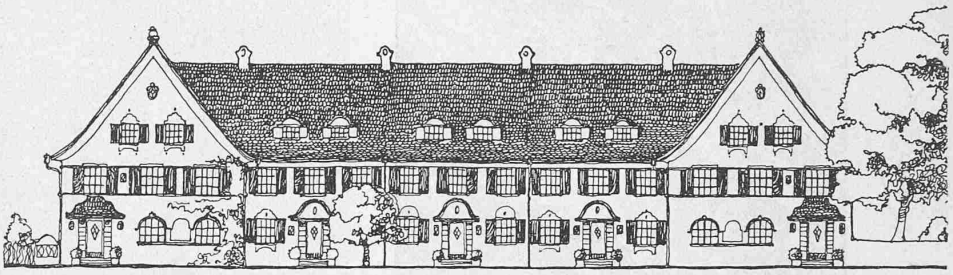
II. Preis ex aequo. — Motto: „Gefundene Linien". — Lageplan 1 : 4000 und Blick aus Westen in den „Eschenbergplatz".

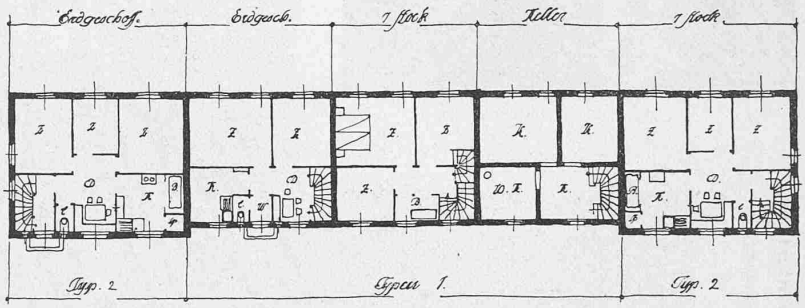


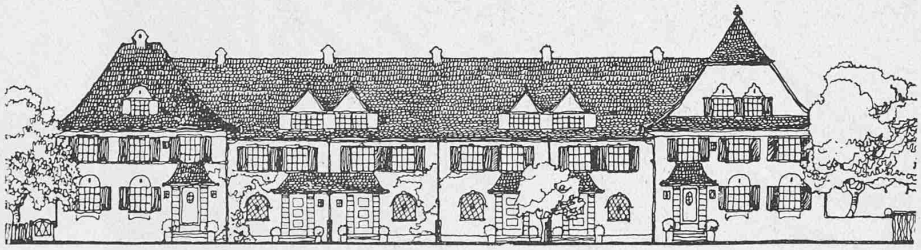
## Wettbewerb für einen Bebauungsplan des Vogelsangareals in Winterthur.

(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.



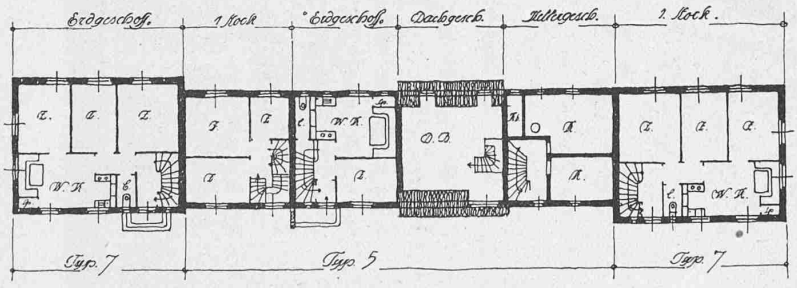


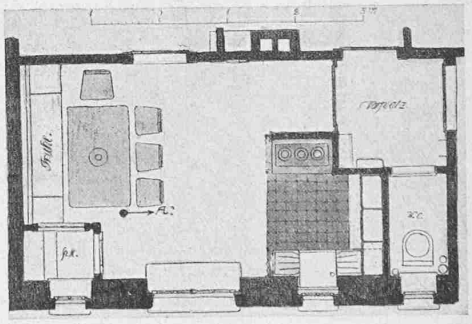
II. Preis ex aequo.

Motto: „Gefundene Linien“.

Verfasser: *Bischoff & Weideli*, Architekten in Zürich.




Grundrisse und Fassaden der Häusertypen 1 : 400.



Wohnküche 1 : 100.

## Miscellanea.

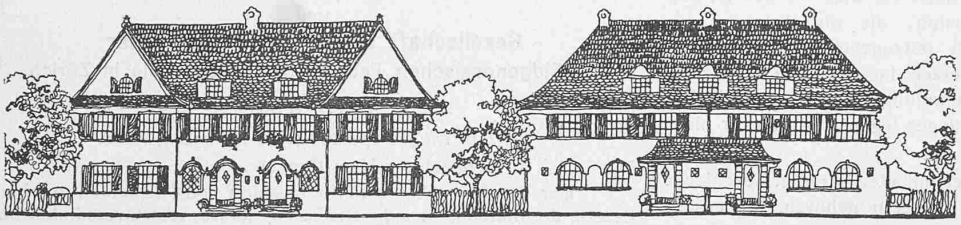
**Der Ausbau der Rheinschifffahrtsstrasse** auf der Strecke *St. Goar - Strassburg* gehört zu den Aufgaben, deren Ausführung mit Hülfe der Schiffahrtsabgaben gelöst werden soll, die nach dem in Beratung stehenden, deutschen Gesetzesentwurf auf den deutschen natürlichen Wasserstrassen zu erheben wären. 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 Austiefung sind auf rund 60 Mill. Fr. veranschlagt. Gegenüber den bestehenden Verhältnissen würde eine Vertiefung des Fahrwassers 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 Nahemündung ebenfalls keine Schwierigkeiten; sie erfordert 5,8 Mill. Fr. Ebenso stellt die Vertiefung der untern Felsenstrecke Assmannshausen-St. Goar keine besondern technischen Probleme, wenn sie auch mühsame Felssprengungen und 16,5 Mill. Fr. Kosten beansprucht.

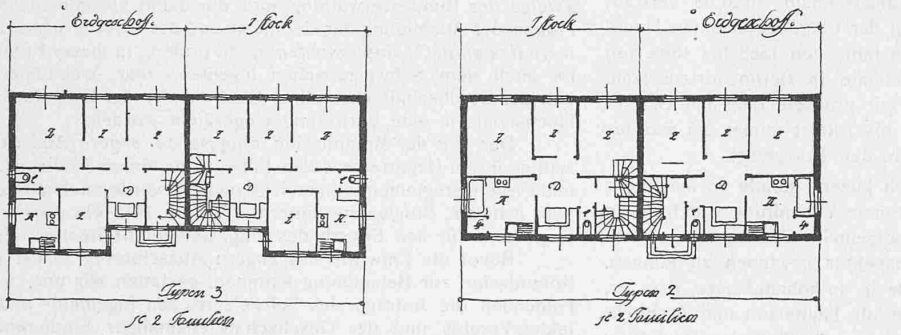
Anders liegt die Sache auf der Felsenstrecke des Bingerlochs, bei der ganz besondere Schwierigkeiten auftreten und die für die Schiffahrt die grössten Hindernisse bietet. Zurzeit weist das Bingerloch selbst 2 *m* Wassertiefe bei Niedrigwasser auf, aber nur in 30 *m* Breite. Die Wassergeschwindigkeit steigt bis auf 3 *m/sek*, 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/sek* 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 Fahrrinne 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/sek* auftreten würden, 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 und Kolbenkompressoren verglichen werden können. Wie den bezüglichen Ergebnissen zu entnehmen ist, beträgt bei unmittelbar durch Dampfmaschinen angetriebenen Kompressoren der thermodynamische Wirkungsgrad, bezw. 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 %.





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

**Eidgenössische Technische Hochschule.** *Doktorpromotion.* Die Eidgenössische Technische Hochschule hat dem diplomierten Fachlehrer in Naturwissenschaften *Walther 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 Umwallungsgeländes bietet sich die Möglichkeit, zwischen den Vororten und der in den beiden letzten Jahrzehnten des vergangenen Jahrhunderts durchgeführten Stadterweiterung eine zweite, die letztere ringförmig umschliessende Stadterweiterung durchzuführen. 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 erhielte eine Länge von 1140 *m* und müsste so hoch über dem Wasser geführt werden, dass alle Seedampfer ungehindert darunter durchfahren können. Sie soll zwei Eisenbahn- und zwei Strassenbahngeleise 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 Konzessionserteilung 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-Montsalvans und Cerniat nach Charmey (Kote 885). Die Linie erhält 48 ‰ Maximalsteigung und 100 *m* Minimalradius. Die Gesamtkosten sind mit 1 100 000 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 Aeusserung 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 Prämiierung des besten Plakatentwurfes, 200 Fr. zur Prämiierung 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.*