

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **87/88 (1926)**

Heft 26

PDF erstellt am: **26.09.2024**

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.

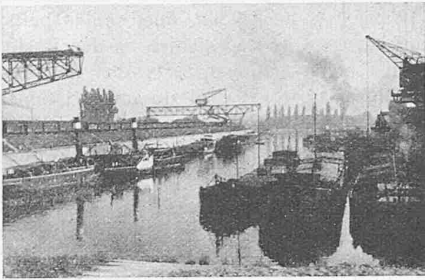


Abb. 1. Im Basler Hafen Kleinhüningen.

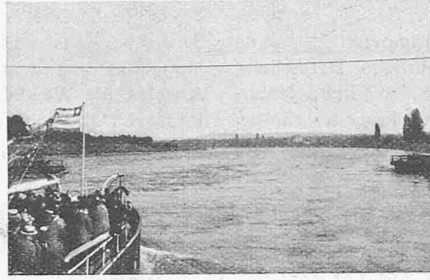


Abb. 2. Durch die Hüniger Schiffsbrücke.

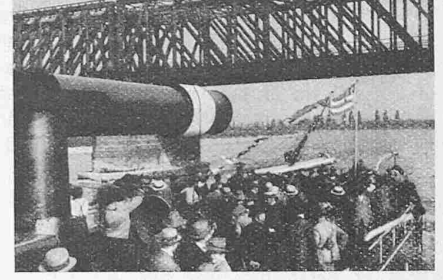


Abb. 3. Unter der Hüniger Eisenbahnbrücke.

Doktor der Naturwissenschaften: August Huber, dipl. Fachlehrer in Mathematik und Physik, aus Ennetaach (Thurgau) [Dissertation: Untersuchungen über den magneto-elektrischen Richteffekt].

Dampfkessel-Explosionen in Deutschland im Jahre 1925.

In Dampfkesselbetrieben Deutschlands sind im Jahre 1925 zehn Explosionen festgestellt worden. Hiervon werden sechs auf Wassermangel und drei auf Krepennrisse zurückgeführt, während in einem Falle Blechverletzung als Ursache angenommen wurde. Bei diesen Explosionen wurden 17 Personen getötet, 7 schwer und 15 leicht verletzt. Am meisten Opfer (7 Tote und 11 Verletzte) forderte die Explosion des liegenden Walzenkessels einer feuerlosen Lokomotive. Sie ist darauf zurückzuführen, dass sich ein alter, 14 mm tiefer Anbruch in der Kreppe des einen Kesselbodens ausgedehnt hat, sodass der Boden abriess und 70 m weit geschleudert wurde. Einen kurzen Bericht über die Explosionen gibt die „Z. V. D. I.“ vom 17. Juli d. J.

Elektrische Schnellzuglokomotive für Indien. Wie wir dem „Bulletin Oerlikon“ vom November 1926 entnehmen, wird die auf Seite 214 (9. Okt. 1926) unter diesem Titel erwähnte 2-C-2 Gleichstrom-Lokomotive von der General Electric Company, London, nach Plänen der Maschinenfabrik Oerlikon ausgeführt, die die elektrische Ausrüstung z. T. selbst liefert; der mechanische Teil ist einer englischen Lokomotivfabrik in Auftrag gegeben worden. Die Dauerleistung der Lokomotive wird zu 2160 PS bei 1400 Volt am Fahrdrat und rund 56 km/h Fahrgeschwindigkeit angegeben.

Von der 50. Generalversammlung des S. I. A. vom 28. bis 30. August 1926 in Basel.

(Schluss des Festberichtes von Seite 344.)



Von den schwankenden Planken des Tanzdecks im Hafen des Sonntagvergnügens führten uns die Basler Kollegen am Montag morgen (30. August) ins Getriebe realer Werktagsarbeit, auf den Turboschlepper „Zürich“ im Rheinhafen Kleinhüningen (Abbildung 1). Zwischen Kähnen und Kranen, an denen aus luftiger Höhe die noch fehlenden Bierflaschen an Bord baumelten, wartete man geduldig die Verfrachtung der üblichen Nachzügler und das Signal der vollzogenen Oeffnung der Hüniger Schiffsbrücke ab; dann gings los, zuerst durch diese Brücke (Abbildung 2), gleich darauf mit gestrichenen Schornsteinen unter der Eisenbahnbrücke hindurch (Abbildung 3). Wohl die wenigsten beachteten zu Beginn der Fahrt das Glockenzeichen zum Lüften der Mützen der Schiffsmannschaft, und den Spruch des Kapitäns: In Gottes Namen! Jawohl, es ist etwas Schönes um traditionellen Brauch, sogar um ein Körnlein Aberglaube, wie sich beides überall dort am längsten erhält, wo der Mensch in seinen Hantierungen in unmittelbare Berührung kommt mit der Natur und ihrem Walten, und seiner Abhängigkeit von ihr

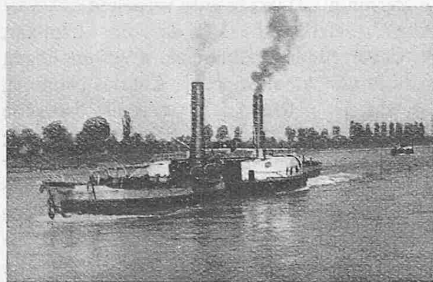


Abb. 7 und 8. Begegnung mit einem Schleppzug, Dampfer „Brest“ mit zwei Anhängen.

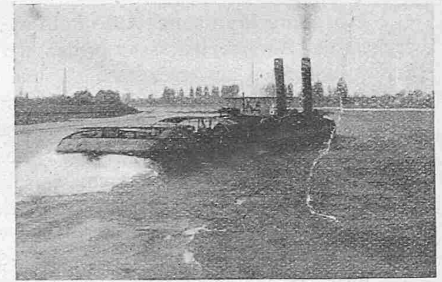
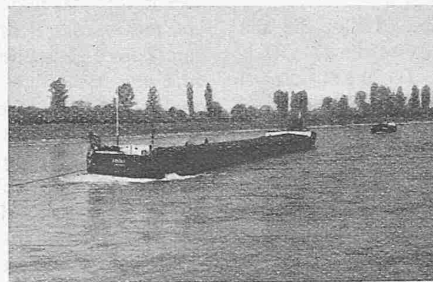


Abb. 9. Heckraddampfer „Schweiz“ der S. S. G.

Schweizerischer Bundesrat. Zum Bundespräsidenten für das Jahr 1927 wählte die Bundesversammlung den Vizepräsidenten Bundesrat *G. Motta*, zum neuen Vizepräsidenten Bundesrat *Ed. Schulthess*. Die Verteilung der Departemente bleibt die gleiche wie bisher:

Departement	Herr Bundespräsident	Vorsteher:	Vertreter:
Politisches Departement	„ Bundesrat	G. Motta	Schulthess
Departement des Innern	„	E. Chuard	Häberlin
Justiz- und Polizeidepartement	„	H. Häberlin	Haab
Volkswirtschaftsdepartement	„	Ed. Schulthess	Scheurer
Militärdepartement	„	K. Scheurer	Chuard
Finanz- und Zolldepartement	„	J. Musy	Motta
Post- und Eisenbahndepartement	„	R. Haab	Musy.

Elektrifikation der Oesterreichischen Bundesbahnen.

Dieser Tage ist die elektrische Zuförderung auf der Arlberglinie auch auf das Schlusstück von Feldkirch bis zur Landesgrenze ausgedehnt worden; gleichzeitig ist sie auch auf der schweizerischen Strecke Grenze-Buchs aufgenommen worden.

Konkurrenzen.

Gewerbeschule und Kunstgewerbemuseum in Zürich.

(Vergl. Seiten 57, 67, 81, 173*, 184*.) Zum „Fall Gomringer“ hatten wir auf Seite 81 gesagt, wir würden auf die dabei aufgeworfene Frage der Entwendung geistigen Eigentums zurückkommen, wenn sie besser abgeklärt sein werde. Die damaligen Chefs des Herrn Gomringer, die Architekten V. & M., hatten ihm anlässlich der Ausarbeitung

inne wird. Gerade bei der Schifffahrt, sei es auf hohem Meer, sei es hier auf den flüchtigen Wellen des untiefeichen Stroms, ja sogar beim Segeln auf dem heimischen See. In unserem intellektuell so hoch entwickelten, die Natur immer schärfer durchschauenden und maschinell immer mehr unterkriegenen Zeitalter mag solche Einstellung als rückständig belächelt werden; ja nun, in Gottes Namen, wir haltens eineweg mit dem Schiffer.

Munter dampften wir nordwärts, bis nach kurzer Zeit die Isteiner Schwelle, dieser vielerwähnte, berühmte Stein des Anstosses in der schweizerischen Rheinschifffahrt in Sicht kam (Abbildung 4). Mit scharfem Trennungsstrich geht der trüg ziehende gestaute Wasserspiegel in das lebhaftes Gewell über, in das unser Schiff spürbar hinabrutscht; die allzu Neugierigen am Bug kriegten ein paar Spritzer ab (Abbildung 5), während man gleichzeitig nach rechts hin (Abbildung 6) eine verdächtige Felsklippe zu sehen vermeinte. Der Basler Pegel stand an jenem Tage auf +121, was einer schon ganz stattlichen Wasserführung von etwas über 1200 m³/sek entspricht, und doch zeigte sich die Stromschnelle oberflächlich so bewegt, wie vor kaum sieben Jahren bei halb so grosser Wassermenge (vgl. das Bild auf Seite 243 von Band 77, 28. Mai 1921). Nach diesem praktisch weniger erfreulichen Bild unseres freien Zugangs zum Meer tauchten

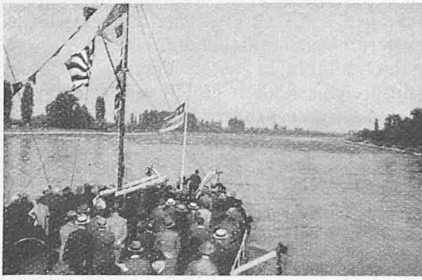


Abb. 4. Die Isteiner Schwelle in Sicht.



Abb. 5. Mitten im Strudel.

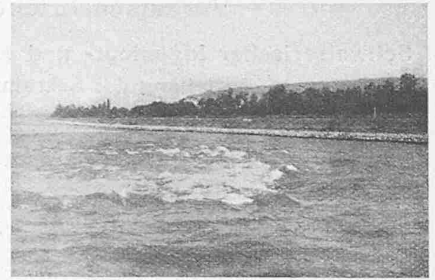


Abb. 6. Rechtsseitige untere Schwelle.

ihres Entwurfs u. a. auch eine Studie vorgelegt mit der gleichen Baublock-Anordnung, wie sie dann der Wettbewerbs-Entwurf G. aufwies; darauf stützte sich ihre Vermutung der „Entwendung geistigen Eigentums“. Nun hat G. seinerseits eine Anzahl allerdings sehr summarischer und verschiedenartiger genereller Skizzen produziert, die er, nach seiner Aussage, vor dem Zeitpunkt der Bekanntgabe jener Studie V. & M. gemacht habe; unter diesen findet sich auch eine, der Studie V. & M., bezw. dem Wettbewerbsentwurf G. sehr ähnliche. Infolgedessen und nach Besprechung mit den Parteien ist die aus-schreibende Behörde zu dem Eindruck gelangt, der oben erwähnte Verdacht sei unbegründet¹⁾.

Zur Weiterbearbeitung der Aufgabe hat der Stadtrat von Zürich vier der Preisträger des ersten Wettbewerbs Steger & Egender, Vogel-sanger & Maurer, Jos. Schütz und Henauer & Witschi (mit Ausschluss Gomringers) zu einem engern Wettbewerb eingeladen (Termin 15. März 1927), den die Baukommission für das Gewerbeschulhaus (darunter als Architekten: Dir. A. Altherr, Prof. G. Gull, M. Häfeli und Stadt-baumeister H. Herter) zu begutachten haben wird. Es ist beabsichtigt, dem Verfasser des empfohlenen Entwurfs die weitere Bearbeitung der Pläne zu übertragen; die andern erhalten je 2500 Fr. (Pläne 1:500 und 1:200, kubische Berechnung, ein Modell oder Schaubild ist zu-lässig); die Entwürfe werden während mindestens einer Woche öffent-lich ausgestellt werden.

¹⁾ Vergl. das bezügl. Protokoll in der „N. Z. Z.“ Nr. 1640 vom 12. Okt. d. J.

zum Glück bald verheissungsvollere am Horizonte auf, so der fran-zösische Dampfer „Brest“ mit zwei Kähnen im Anhang (Abbildungen 7 und 8), der langsam aber sicher bergwärts zog. Fröhliches Winken hin- und herüber, auch von den Kähnen, wo Vater und Mutter mit Kind und Kegel, Hund, Kanarienvogel und Geranienstöcken friedlich hausen. Dann weiter der Heckraddampfer „Schweiz“ der S. S. G. (Abbildung 9), den im Oktober 1919 deren technischer Direktor, unser S. I. A.-Kollege Ing. Jul. Ott, in 25-tägiger Argonautenfahrt von Breslau an der Oder über Hamburg, Nordsee und Bremen, durch allerhand Fähnrisse und insgesamt 26 Schleusen heil auf den Rhein gebracht hat. Ja, wir Schweizer Schiffer sind denn doch nicht so ganz von heute, wie mancher Kannegiesser wohl meint!

Doch wir wollen ja nicht Fachsimpeln, sondern nur jenen herr-lichen, blauen Montag-Morgen in Erinnerung rufen, da wir auf unserem Schlangenlinienkurs bald am einen, bald am andern Ufer, bald wieder in breiter Mitte dahinglitten, und uns nicht satt sehen konnten an dem für viele ganz neuen Bilde der pappelgesäumten, grünen, ein-samen Ufer, wie der blauen Ferne. Mählig stieg die Sonne höher und gegen 11 Uhr kam Alt-Breisach, unser Reiseziel in Sicht. Wir fuhren am malerischen Stadthügel vorbei (Abbildung 12), sondierten etwas unterhalb einen Wendepunkt von genügender Tiefe (Abbildung 10),

Neubau der Peters-Schule in Basel (Seiten 142 und 317). Wie uns kurz nach Redaktionsschluss der letzten Nummer mitgeteilt worden ist, hat das Preisgericht unter den 104 eingegangenen Ent-würfen die folgenden mit Preisen bedacht:

- I. Preis (2500 Fr.), Entwurf „Südhof“, Hans Mähly, Architekt, Basel.
- II. Preis (2400 Fr.), Entwurf „Zellrahme“, Hans von der Mühl und Paul Oberrauch, Architekten, Basel.
- III. Preis (1400 Fr.), Entwurf „De junge Schnägge“, Bräuning & Leu, Architekten, Basel.
- IV. Preis (1200 Fr.), Entwurf „In der Altstadt“, Walter Baur, Architekt, Bern, aus Basel.
- V. Preis (1000 Fr.), Entwurf „Sonne“, Othmar Jauch, Architekt, Basel.

Das Preisgericht empfiehlt das erstprämierte Projekt zur Ausführung.

Sämtliche Entwürfe sind bis und mit nächsten Montag den 27. Dezember (ausgenommen am heutigen Weihnachtstag) in der Turn-halle an der Ritterstrasse je von 10 bis 16 Uhr ausgestellt.

Kantonale Landwirtschaftliche Schule Charlottenfels bei Schaffhausen. Von den Verfassern des mit dem I. Preis bedachten Entwurfs ist uns in der Mitteilung des Ergebnisses (auf Seite 330) der eine Name ungenau übermittelt worden; die betreffende Schaffhauser Architekturfirma heisst Scherrer & Meyer.

Redaktion: CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL.
Dianastrasse 5, Zürich 2.

und bald lag unser Dampfer am Ufer (Abbildung 11). War es Zufall, war es Absicht des Kapitäns oder gar Regie des Organisationskomitee: zur Begrüssung fanden wir als erste Eingeborene ein paar freundlich badende Breisacherinnen vor. Indessen gewannen doch Hunger und Durst die Oberhand über den S. I. A., und so fand man sich bald hemdärmelig an reich besetzter Tafel. Hier klangen nochmals die Gläser zusammen, als der Berichterstatter sich dem gestrigen Danke des C-C-Präsidenten an unsere Basler Kollegen namens aller Gäste aufs herzlichste anschloss.

Noch wurde rasch dem Münster ein Besuch abgestattet, und dem berühmten Schnitzaltar, der tatsächlich höher ist als das Chor-gewölbe, unter dem er steht — man sah es einwandfrei — die ge-bührende Reverenz erwiesen. Dann gings mit der Bahn nach Frei-burg i. B., auch dort natürlich ins und ums Münster, durch alt-bekannte alte Gassen und schliesslich zu einem herrlichen Bier in kühdunklem Keller. — Es war ein warmer aber schöner Tag, schön und warm wie das ganze Fest. Habt Dank Ihr Basler Freunde! Ihr habt Mühe und Kosten nicht gescheut, den S. I. A. würdig zu empfangen; Ihr habt ihm Eure schöne Stadt, Eure und unsere Rhein-schiffahrt in Wort, Bild und Natura so eindrucksvoll vorgeführt, dass die Erinnerung an alles noch lange haften wird. C. J.

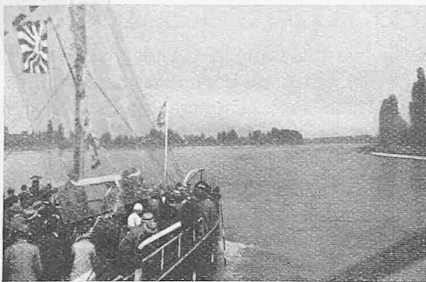


Abb. 10. Abtasten der Aufdrehselle.



Abb. 11. Strandnixen am Ankerplatz.

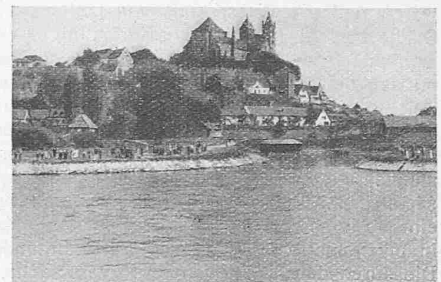


Abb. 12. Alt-Breisach am Rhein.