

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **97/98 (1931)**

Heft 16

PDF erstellt am: **25.04.2024**

Nutzungsbedingungen

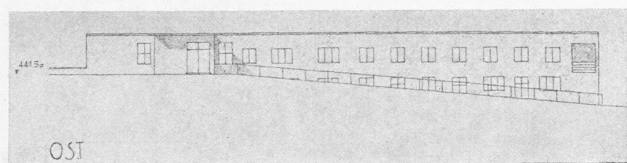
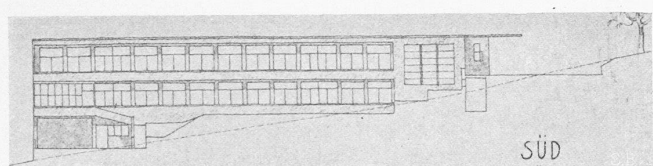
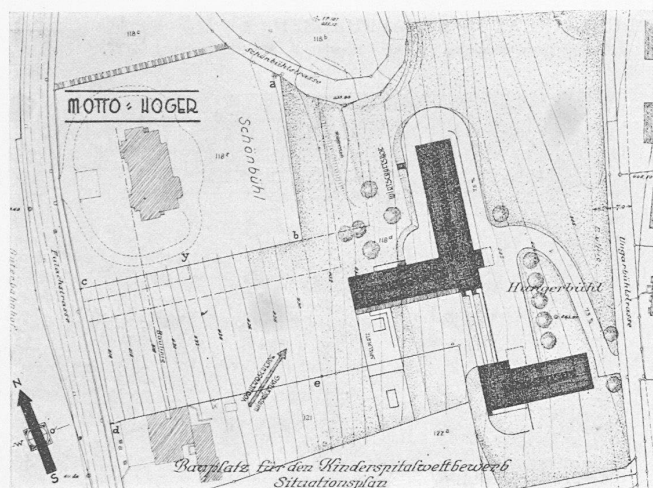
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.

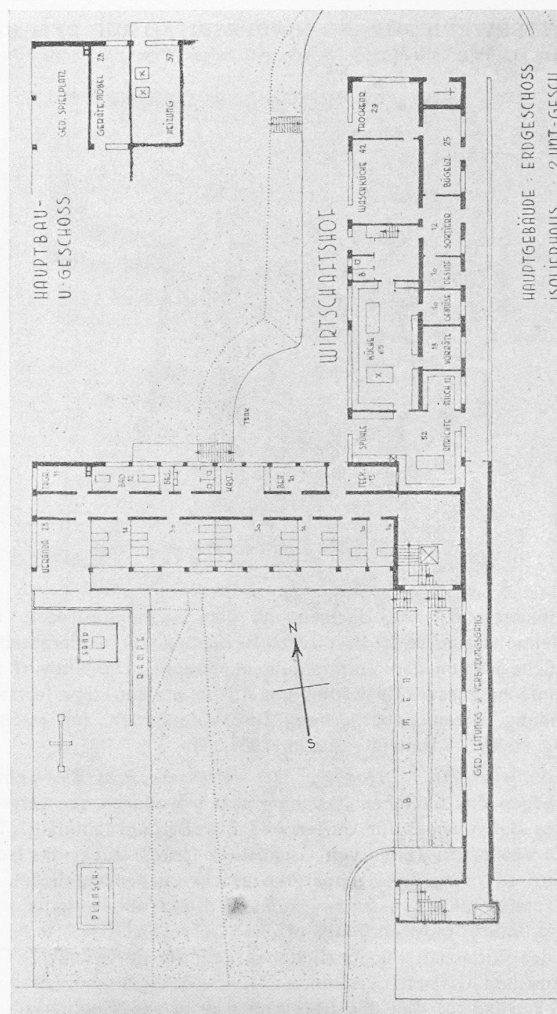
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

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.



3. Rang (700 Fr.), Entwurf Nr. 1. — Lutz & Haug, Arch., Schaffhausen.
Erdgeschoss-Grundriss und Fassaden 1:600. — Lageplan 1:2000.



Wettbewerb für ein Kinderspital auf dem Hungerbühl-Areal in Schaffhausen.

Es handelt sich hier allerdings um einen Wettbewerb beschränkten Umfanges, unter nur vier eingeladenen Architektenfirmen. Der Umstand aber, dass die Projektierung eines Kinderspitals in verhältnismässig kleinen Verhältnissen eine nur selten vorkommende Aufgabe darstellt, veranlasst uns, die vier Entwürfe zu veröffentlichen.

Aus dem Bericht des Preisgerichtes.

Zur Beurteilung der Entwürfe ist das Preisgericht, bestehend aus Stadtingenieur E. Im Hof, Schaffhausen, Dr. med. Karl Villinger, Schaffhausen, Arzt des Kinderspitals, Prof. Otto Rud. Salvisberg, Architekt, Zürich, Max Häfeli sen., Architekt, Zürich, am 19. Febr. zusammengetreten. Auf Grund der von den Herren Im Hof und Dr. Villinger durchgeführten Vorprüfung wird festgestellt, dass bei keinem der vier eingereichten Entwürfe Verstösse gegen die Programmbedingungen vorliegen, die den Ausschluss eines Entwurfes erfordern würden. Bei der Beurteilung der eingereichten Entwürfe werden zunächst folgende allgemeine Gesichtspunkte festgestellt:

a) Sämtliche Verfasser haben durch die Stellung der Bauten senkrecht zum Hang eine einwandfreie Lage aller Krankenzimmer mit Front nach Süden erreicht und in anerkannter Weise diese Südfront durch Stützensystem weit geöffnet.

b) Die Zufahrt bei sämtlichen Projekten liegt an der Ungarbühlstrasse.

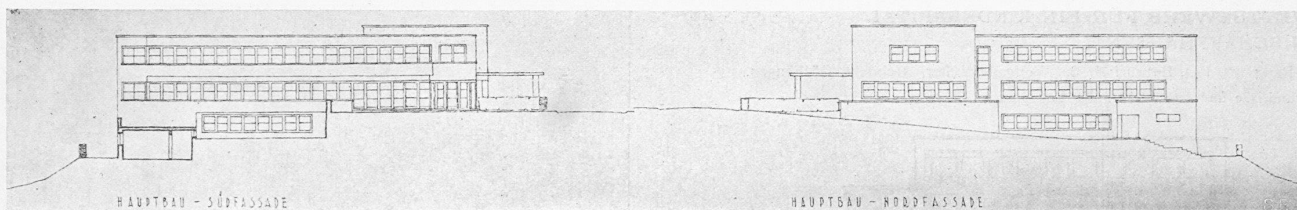
c) In allen Entwürfen ist die Isolierabteilung in einem besonderen Gebäude untergebracht.

d) Sämtliche Projekte haben den betriebstechnischen Anforderungen entsprechend in der Hauptabteilung zwei Krankengeschosse und in der Isolierabteilung ein Krankengeschoss vorgesehen.

Entwurf Nr. 2 „2 Häuser“. Die Parallelstellung der beiden Baukörper in Ostwestrichtung senkrecht zum Hang, in einem Ab-

stande von rd. 50 m, sichert beiden Bauten eine freie Lage zu und berücksichtigt gleichzeitig die vorherrschende Windrichtung. Die im Zusammenhang mit dieser Anordnung stehenden Terrassierungen sind teilweise räumlich ausgewertet, würden aber trotzdem die Baukosten erheblich erhöhen und erscheinen bei diesem Entwurf zu weitgehend. Die Anfahrten sind in einfachster Weise auf gleicher Höhe mit der Ungarbühlstrasse durchgeführt. Der Zugang zur Isolierabteilung erscheint zu pretenziös. Die Wirtschaftsanhalt bedarf einer kleinen Korrektur zur bessern Einfahrt in den Hof. Die Vorzüge dieses Entwurfes liegen besonders in der gut gelösten Gesamtdisposition der Grundrisse und einem entsprechend durchgebildeten klaren und schlichten Aufbau. Den Korridoren fehlt teilweise die Entlüftungsmöglichkeit. Die Differenzstufen am Eingang der Isolierabteilung sind verwerflich. Die nicht abgeschlossene Nebentreppe im Hauptbau ist in den Krankengeschossen überflüssig. Eine reinliche Trennung des Küchenbetriebes und des Wäschereibetriebes ist erwünscht. Die Hauptfront der Küchenräume gegen Norden ist vorteilhaft. — Umbauter Raum (mit Garage) 7300,2 m³.

Entwurf Nr. 3 „Abs“. Bezüglich der Situation gilt das bei Nr. 2 Gesagte. Dagegen fehlt die notwendige Anfahrt zur Wirtschaftsabteilung. Die Umgebungsarbeiten halten sich in bescheidenem Rahmen. Die Beziehungen zwischen Eingang und Krankenabteilungen erscheinen durch die nicht begründete Lage der Treppe gestört. Die Trennung von Bureau und Zimmer der Haushaltungsschwester ist programmwidrig. Der Personenlift ist nicht erwünscht. Den Korridoren in den Krankenabteilungen fehlt die notwendige Durchlüftung. Die Lage des Leichenraumes ist unmöglich. Die nicht abgeschlossene Treppe in der Isolierabteilung ist zu aufwändig. Die Erweiterung des Korridors bei der Treppe ist nicht notwendig. Die Eingangspartie der Isolierabteilung ist nicht gelöst. Im Wirtschaftsbetriebe entstehen unerwünschte Kreuzungen im Verkehr

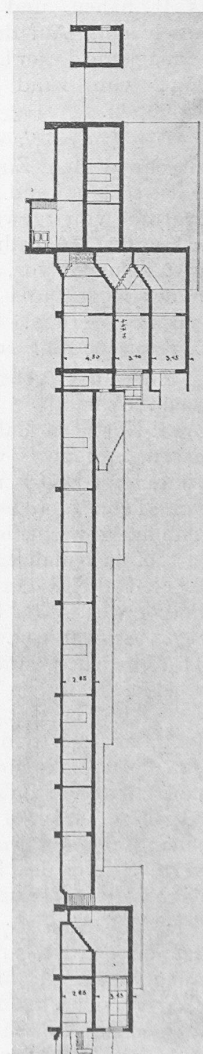
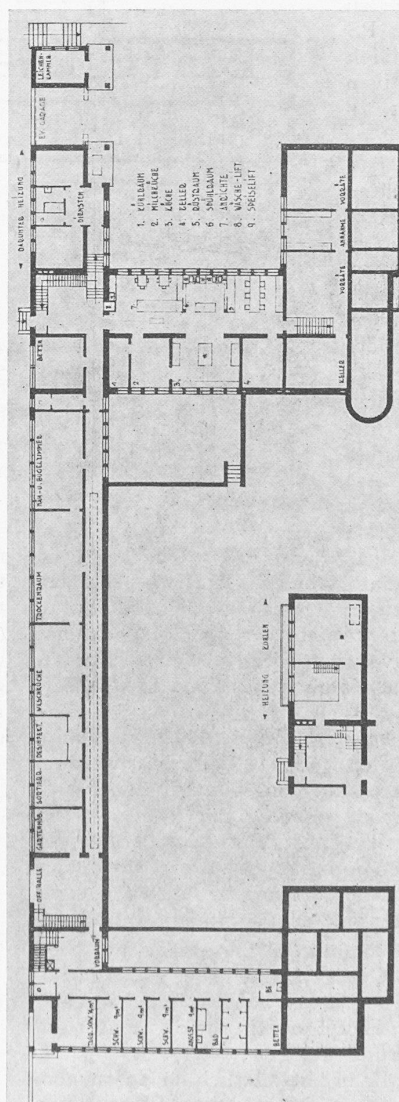
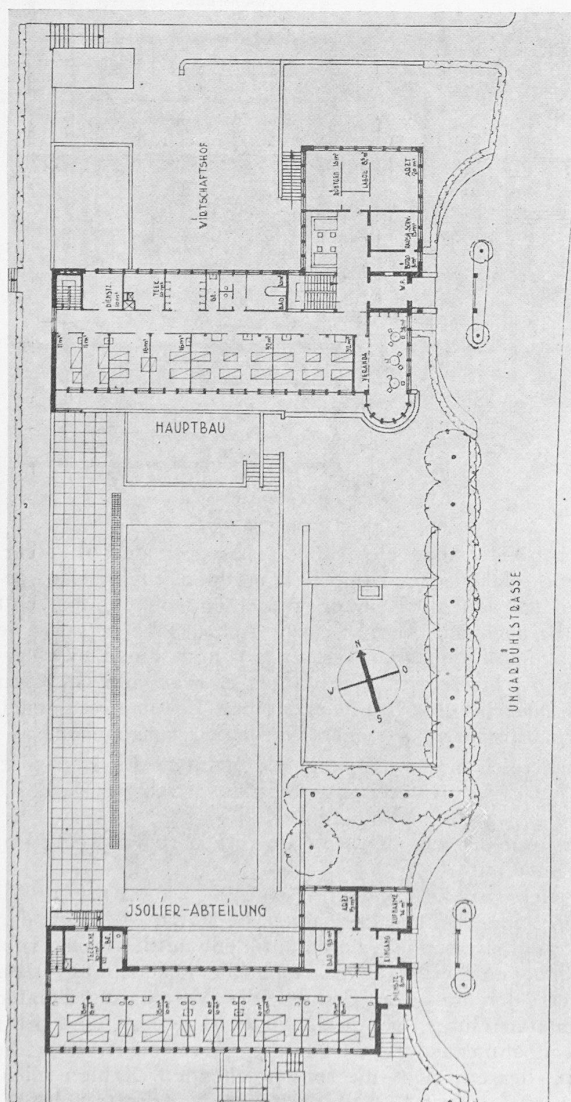
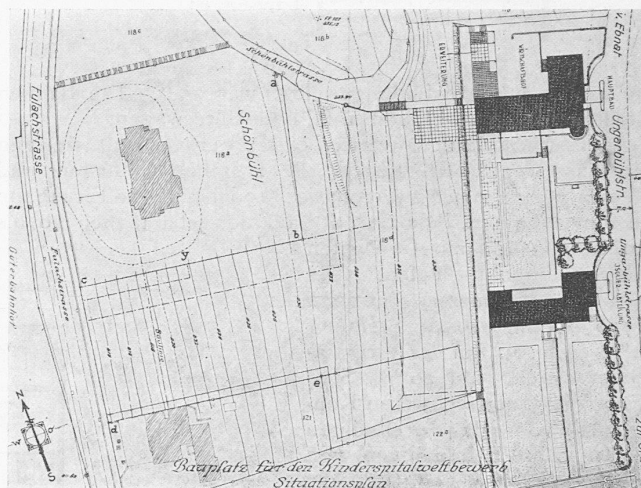
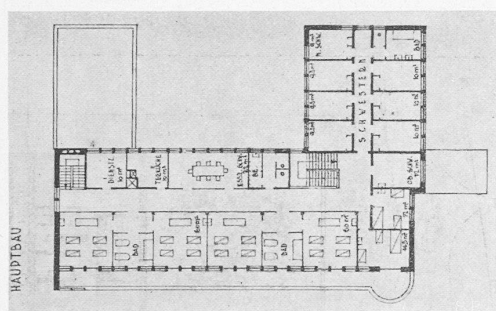


WETTBEWERB FÜR EIN KINDERSPITAL IN SCHAFFHAUSEN.

1. Rang (1000 Fr.). Entwurf Nr. 2.

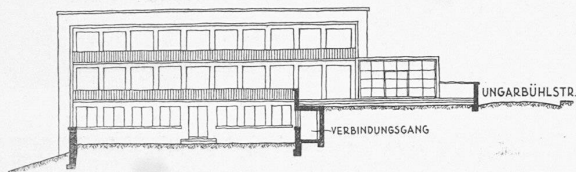
Verfasser Scherrer & Meyer, Architekten, Schaffhausen.

Grundrisse und Fassaden 1 : 600, Lageplan 1 : 2000.



WETTBEWERB FÜR EIN KINDERSPITAL IN SCHAFFHAUSEN.

2. Rang (900 Fr.), Entwurf Nr. 3. Wolfgang Müller, Architekt, Gächlingen.
Grundrisse und Fassade 1:600, Lageplan 1:2000.



40 t. Die mittlere Ladung selbst war 25 t. Die Bahnen stellen jede Woche rund 1 Million Güterwagen.

Gewisse Linien weisen einen Verkehr mit riesigen Ausmassen auf. Kürzlich wurde zwischen Columbus und Waverly eine neue zweigeleisige 100 km lange Eisenbahn in einem halben Jahr erstellt, auf der jetzt täglich 20 bis 30 Kohlenzüge mit Gewichten bis zu 9000 t laufen. Die kleinsten Halbmesser betragen 1750 m, die grösste Steigung 2‰ (Abb. 6). Auf der Virginia-Bahn werden auf 20‰ Steigung die 5400 t schweren Kohlenzüge von drei je dreiteiligen elektrischen Lokomotiven von je 580 t Gewicht befördert, die zusammen 1250 t Reibungsgewicht (36 Triebachsen zu 35 t) haben und 18000 PS entwickeln. Auf den Tallinien vermag eine dieser Lokomotiven Züge von rund 8000 t zu schleppen.

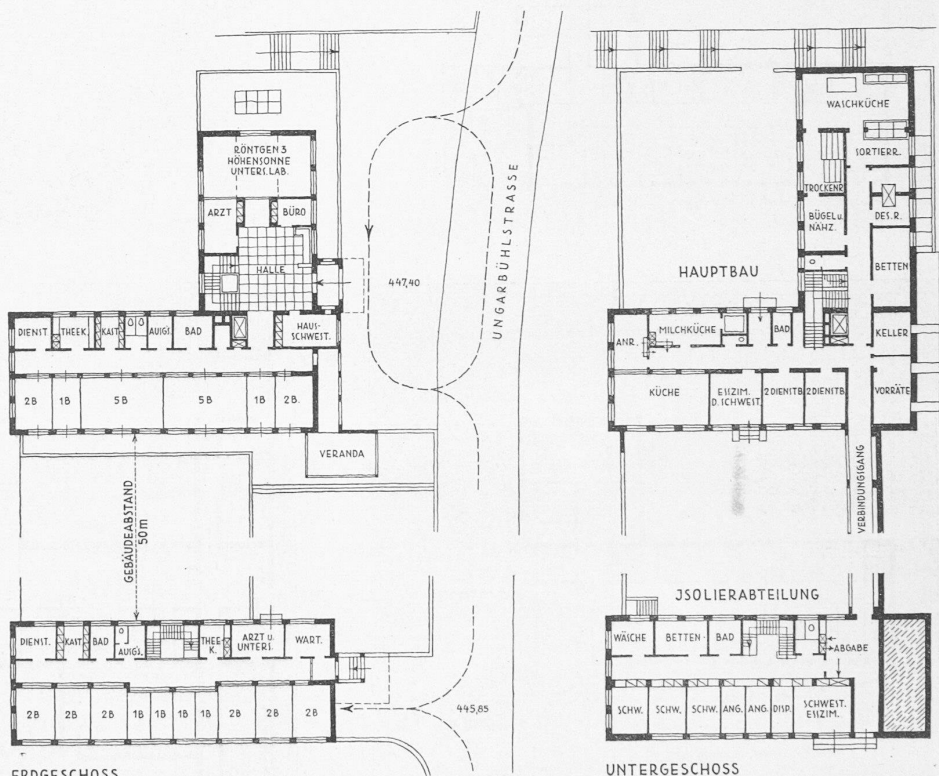
Die Lokomotiven sind entsprechend den Zugsgewichten sehr schwer und für unsere Begriffe von gewaltigen Abmessungen. Achsdrücke bis zu 35 t kommen vor, wenn auch in der Regel 30 t nicht überschritten werden. Die mittlere Zugkraft beträgt 20,2 t.

Eine der grössten neuen Dampflokomotiven hat die Great-Northern Bahn erstellen lassen, und zwar von der Anordnung 1-D-D-2 mit 6-achsigen Tender (Abb. 7). Das Reibungsgewicht beträgt 251 t und die Triebachsdrücke 32 t. Zum Anfahren wird eine Hilfsdampfmaschine benutzt, die auf die Räder des hinteren Drehgestelles der Lokomotive wirkt. Das Laufmetergewicht der 35 m langen und 507 t schweren Lokomotive samt Tender beträgt 14,5 t. Bei Versuchen sind Zugsgewichte von 12000 t befördert worden.

Abb. 8 zeigt eine der 4000 PS-Schnellzuglokomotiven, mit denen die 20th Century-Züge befördert werden. Da diese Lokomotivbauart bald zu schwach sein wird, haben einzelne Bahnen bereits zum Typ 2-D-1 oder 2-D-2 gegriffen. Abb. 9 zeigt das charakteristische Bild des behandschuhten werktätigen Amerikaners. Der begrüßenswerte Schutz der Hände scheint oberstes Gebot zu sein; Lokomotivführer und -Heizer sind daher Handschuh tragend.

Von den 67000 Lokomotiven der amerikanischen Bahnen werden 7100 mit Oel gefeuert. Die grossen Lokomotiven mit Kohlenfeuerung haben mechanische Beschickungsvorrichtungen. Ein Hauptgewicht wird heute auf sparsamen Kohlenverfeuerung gelegt.

Die Northern Pacific-Bahn hat kürzlich im Zusammenhang mit dem Bau des Cascade-Tunnels eine Strecke von



rund 1100 km Länge elektrifiziert. Es sind dort drei verschiedene elektrische Doppellokomotiven in Betrieb genommen worden mit Reibungsgewichten von 236 bis 261 t (wie z. B. auch auf Abb. 11). Die Achsdrücke betragen je nach Lokomotivtyp 17,4 bis 27,9 t und die Laufmetergewichte 7,7 bis 10,2 t. Wie daraus zu erkennen ist, kann man in Amerika für die elektrischen Lokomotiven auch mit verhältnismässig geringen Gewichten auskommen.

Lehrreich sind noch folgende Zahlen. Es kosten in
Vereinigten Staaten Schweiz (S. B. B.)
(Bahnen I. Kl.)

1 Gütertonne pro km 3,3 Rp. (540 km) 10,8 Rp. (110 km)
1 Reisender mit

Gepäck pro km 9,2 Rp. (64 „) 6,0 Rp. (23 „)

Die eingeklammerten Zahlen bedeuten die von den Gütern und Reisenden durchfahrenen mittlern Strecken.

Nicht uninteressant ist auch die Feststellung, dass der Wert der auf den Bahnen der Vereinigten Staaten verfrachteten Güter im Mittel 270 Fr./t beträgt und dass der Eisenbahntransport sie um 7% verteuert. Für die Schweiz liessen sich die entsprechenden Zahlen nicht finden.
(Forts. folgt.)