

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **121/122 (1943)**

Heft 16

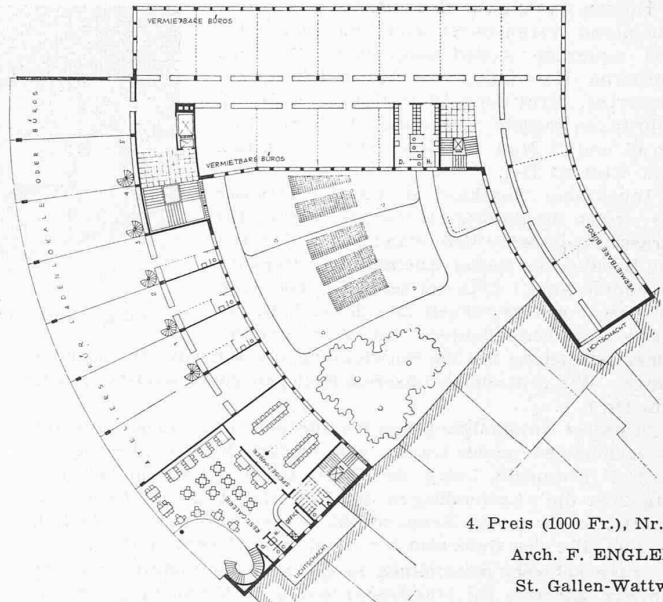
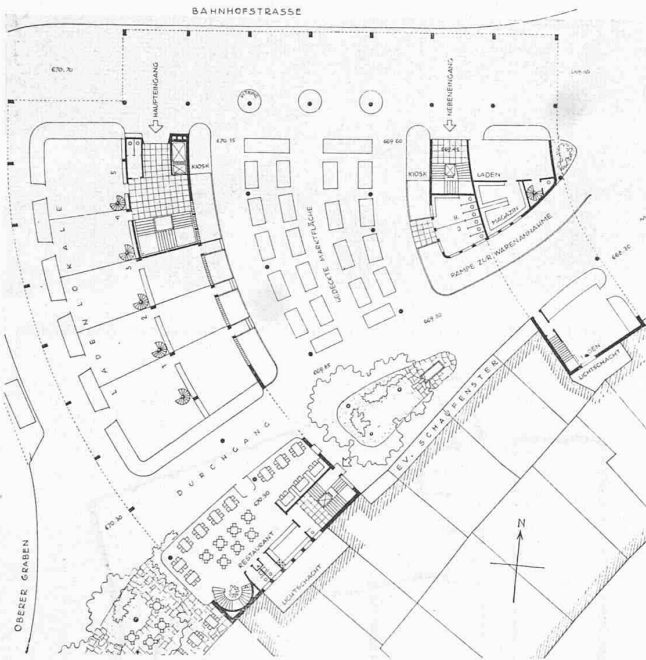
PDF erstellt am: **20.09.2024**

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.

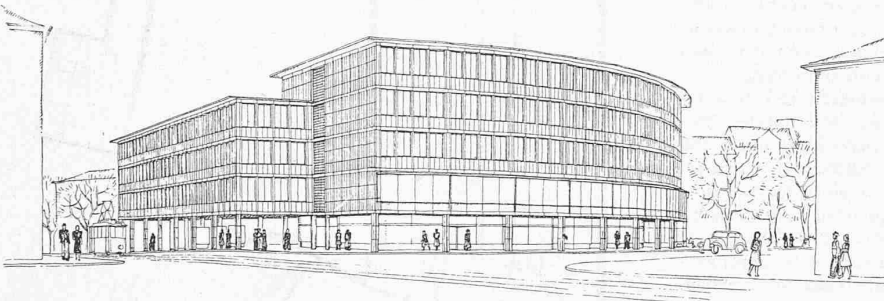
Haftungsausschluss

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.



4. Preis (1000 Fr.), Nr. 3.
Arch. F. ENGLER,
St. Gallen-Wattwil

Erdgeschoss und I. Stock, 1:700. — Ansicht am Oberen Graben



MITTEILUNGEN

Englische Fahrzeug-Gas-Generatoren.

S. G. Ward vom Institute of Fuel and M. S. Morrison erörtern in «Engineering» vom 22. Mai 1942 die praktische Anwendung von Gaserzeugern für den Strassenverkehr. Sie gehen eingangs auf die Verunreinigungen im Gas und die daraus entstehende Zylinderabnutzung ein. Die in England zur Verfügung stehenden Brennstoffe, die im eigenen Land erzeugt werden können, sind Koks und Anthrazit, der mit Soda vorbehandelt worden ist

(gedopt). Um die im Gas suspendierten festen Teilchen zu entfernen, werden trockene und feuchte Filter untersucht. Die Autoren kommen zum Schluss, dass sogar bei Verwendung von trockenen Filtern von Abmessungen, die auf Fahrzeugen mitgeführt werden können, das Gas genügend gereinigt werden kann, sodass die Zylinderabnutzung nicht auf Erosion, sondern auf Korrosion beruhe. Diese die Korrosion herbeiführenden Bestandteile seien Schwefel-, Ammoniak- und Cyanverbindungen, sowie flüchtige Salze. Daneben können die festen Partikel als Katalysatoren wirken wie z. B. Vernon bewiesen hat, dass feine Kohlenstoffteile die Korrosionswirkung von Schwefeldioxyd erhöhen können. Im folgenden werden die verschiedenen Waschmethoden und ihre Wirksamkeit untersucht; dann die Anforderungen, die an Trockenfilter gestellt werden müssen: genügende Reinigung, gleichbleibender Durchgangswiderstand, Warnvorrichtung, damit im Falle eines Versagens des Filters der Wagenführer aufmerksam wird, einfache Konstruktion aus leicht erhältlichen Werkstoffen, nicht zu umfangreicher und einfacher Unterhalt, der auch durch ungeschulte Leute ausgeführt werden kann, leichte Beschaffbarkeit des Filterwerkstoffes. Bei Strassenversuchen mit einem Omnibus, der mit Leyland-Motor (mit Verdichtungsverhältnis 1:8) ausgerüstet war, wurden verschiedene Wascher, Trockenfilter, Kühler, ferner die günstigsten Temperaturen für die Entfernung von Schwefel- und andern Verbindungen untersucht, sowie verschiedene Brennstoffe verglichen. Ein folgender Abschnitt ist der Entwicklung von Gaserzeugern gewidmet. Erst mit der Anwendung von Waschern wurden Zylinderabnutzungen erreicht, die eine Verwendung von Kohlendioxid nicht von vornherein als ausgeschlossen erscheinen liessen. Die Instandhaltungsarbeiten und die Brennstoffkosten werden eingehend behandelt, sowie die Verbrennungsvorgänge. Schlussfolgerung: Von den heute zur Verfügung stehenden Brennstoffen ist mit Soda aktivierter Anthrazit in richtiger Grösse in bezug auf Ladedichte, Reinheit, Teergehalt, brauchbare flüchtige Bestandteile, Regelmässigkeit in der Zufuhr, Schwefelgehalt unter 1% weitaus am günstigsten. Die Behandlung von Anthrazit mit Calciumkarbonat hat vier ausgeprägte Vorteile: leichtere Entzündbarkeit, schnellere Gasentwicklung, bessere Anpassungsfähigkeit an die Bedürfnisse des Motors, geringere Zylinderabnutzung und geringere Schwierigkeiten in der Ausmauerung.

Diesen zweiten Entwurf des ersten Preisträgers hat das Preisgericht wie folgt beurteilt:

Die Anregungen, die bei der Beurteilung der ersten Umarbeitung vom Preisgericht gemacht worden waren, sind nun in dieser zweiten Umarbeitung sinnvoll berücksichtigt [vgl. S. 193/199].

1. Die Fenster sind nun so angeordnet, dass die Räume beliebig unterteilt werden können. Der gebotene Platz kann damit besser ausgenützt werden.

2. Der Hauptkörper ist gegenüber der ursprünglichen Anordnung stark abgedreht; er steht nun beinahe rechtwinklig zur Poststrasse und Bahnhofstrasse. Damit schliesst er das Quartier zwischen Bahnhof und Oberem Graben klar und eindeutig ab und wird nun auch dem Marktplatz einen bestimmteren Abschluss geben. Dass durch die enge Strassenkrümmung der dem Oberen Graben entlang laufende Verkehr abgebremst wird, darf als Vorzug gewertet werden.

3. Der Flügelbau ist nun dem Hauptbau deutlich untergeordnet. Der Gesamtaspekt hat dadurch wesentlich gewonnen. Die Lösung an der Südostecke des Bauplatzes, nun ohne Turm, ist grundsätzlich gut zu heissen; im Einzelnen wird sie sich bestimmt noch vorteilhafter lösen lassen. Der Anschluss an die bestehende Bebauung ist den bisherigen Fassungen bei weitem vorzuziehen. Nun lässt sich sogar auf die einfachste Art eine allfällige spätere Erweiterung bewerkstelligen.

*

Das vorliegende Projekt ist namentlich in der Durchführung der Grundrisse den vorausgehenden Projekten überlegen. In den Passagen und in den beiden Hauptzugängen des Baues ist der öffentliche Verkehr sehr gut und eindeutig mit dem privaten Verkehr kombiniert. Ebenso ist zwischen dem privaten Hof des Baues und dem öffentlichen Marktplatz eine einfache Beziehung hergestellt. Die Doppelaufgabe, einen Bau zu projektieren, der sowohl den Bedürfnissen des Erbauers wie den ausserordentlich komplexen Bedingungen der Situation entspricht, erscheint nun grundsätzlich gelöst. Die so gewonnenen Baumassen können nun sehr wohl durch Baulinien festgelegt werden. Die Detailbearbeitung wird man den Projektverfassern im Einvernehmen mit ihren Bauherren vertrauensvoll überlassen.

Hans Bernoulli, Hermann Baur, Hans Hofmann

Eidgen. Technische Hochschule. Die *Graph. Sammlung* veranstaltet eine bis 30. Januar 1944 dauernde Ausstellung über «Schweiz. politische Karrikatur des 19. und 20. Jahrhunderts». Eröffnung 23. Okt. 15 h. Öffentl. Führungen jeweils Samstag nachmittags 15 h am 16. und 27. Nov., 18. Dez. und 8. und 29. Jan. 1944. Eintritt frei.

Ing. **Oskar Bosshard** in Basel, Verfasser des ersten Regulierungsentwurfs (1921) für Strassburg-Basel (SBZ Band 80, S. 71* ff.) und Erbauer der Basler Rheinhafen-Anlagen¹⁾, vollendete am 11. Oktober sein 70. Lebensjahr. Zu diesem Anlass verlieh ihm die E.T.H. die Würde des Ehrendoktors «in Anerkennung seiner Verdienste um die Entwicklung der schweiz. Rheinschiffahrt». Wir gratulieren unserem Kollegen zum Geburtstag wie zum Dr. h. c.

Unserer Ankündigung von *Freifächer-Vorlesungen* auf S. 161 ist noch etwas nachzutragen, was weitere Kreise interessieren wird: **F. Ringwald**, Deleg. der CKW (Luzern) liest im Lehrauftrag über die «Anwendungen der Elektrizität in der Landwirtschaft», in der ersten Semesterhälfte jeweils Freitag 17 bis 19 h im Aud. 10 c des Gebäudes für Land- und Forstwirtschaft.

Eine Schweiz. Ausstellung in Lissabon, veranstaltet von der Schweiz. Zentrale für Handelsförderung in Verbindung mit der Schweiz. Zentrale für Verkehrsförderung und der Schweiz. Gesandtschaft in Lissabon, dauert vom 28. Okt. bis 14. Nov. d. J. Es stehen ihr grosse Räumlichkeiten der dortigen Techn. Hochschule zur Verfügung, die durch Arch. Max Kopp (Zürich) zweckentsprechend ausgebaut und eingerichtet werden. Sie wird einen Querschnitt durch schweiz. Schaffen bieten, von dem hauptsächlich die Maschinen-, Elektro- und Apparate-Industrie (rd. 40 Aussteller), Uhren- (30 Aussteller), Textil- und Strohindustrie, Chemische und Pharmazeutische Industrie, mit insgesamt etwa 150 Ausstellern vertreten sein werden. Auch für Bäder und Kurorte, Alpinismus und Sport wird erworben und unsere humanitäre Mission wird anschaulich in Erinnerung gerufen. Schliesslich werden in einer Bücherschau 24 Verleger etwa 900 Bände zeigen; andererseits wird eine Reihe von Monographien in portugiesischer Sprache für unser Land und seine Kulturmission werben.

Das Haus «zum Ritter» in Schaffhausen mit seiner berühmten Fassadenbemalung von 1570 durch Tobias Stimmer («Bürgerhaus»-Band Schaffhausen, Tafeln 19 und 20) ist einer gründlichen Renovation unterzogen worden, da seine Freskogemälde stark verwittert waren. Die noch erhaltenen Teile wurden sorgfältig abgelöst und ins Museum Allerheiligen verbracht. Hierauf hat Carl Roesch (Diessenhofen) im Lauf der letzten Jahre auf völlig erneuertem Grund, getreu nach den Originalen und unter kunstwissenschaftlicher Mitwirkung von Prof. Dr. Paul Ganz (Basel) die etwa 250 m² messenden Fassadenflächen neu bemalt. Die zuletzt fertig gestellte Seitenfassade gegen die Münsterstrasse ist am 9. Okt. enthüllt worden, sodass dieser hochbedeutende Bau nun in alter Pracht wieder erstanden ist. Gut Ding will Weile haben: schon vor 25 Jahren hiess es im Bürgerhausband: «Die Fassade soll demnächst durch die Stadt mit Unterstützung durch den Bund sorgfältig und nach den Grundsätzen der heutigen Denkmalpflege renoviert werden!»

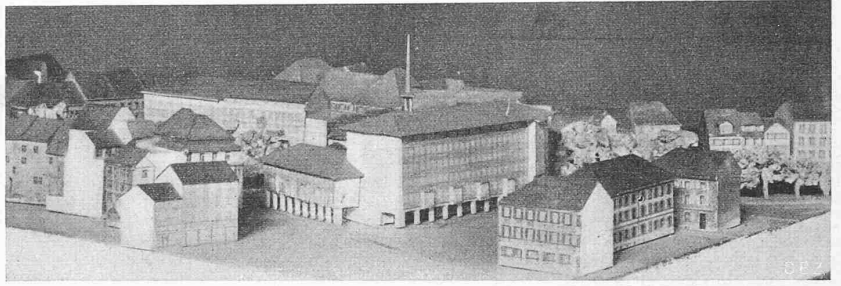
Der liechtensteinische Binnenkanal, das rechtsrheinische Gegenstück zum Werdenberger Binnenkanal, ist nach 12jähriger Bauzeit fertiggestellt worden. Er beginnt bei Balzers und mündet nach 24 km langem Lauf bei Rugell in den Rhein. Damit ist der Vorfluter geschaffen, der als Voraussetzung für die Entwässerung die Vollendung der Melioration der liechtensteinischen Rheinebene von 112 km² Fläche ermöglicht. Die Baukosten belaufen sich auf rd. 5 Mio Fr., während die Wiederherstellung und Erhöhung der am 25. Sept. 1927 durchbrochenen Rheinwuhre²⁾ weitere rd. 4 Mio Fr. verschlangen. Dank dieser, für das kleine Ländchen sehr bedeutenden Aufwendungen werden nächstes Jahr die zu seiner Selbstversorgung nötigen rd. 1500 ha Ackerfläche zur Verfügung stehen.

Eine 460 m lange Pontonbrücke von 3,50 m Fahrbahnbreite über einen russischen Strom ist in der «Bautechnik» vom 21. Mai d. J. ausführlich beschrieben. 1941/42 erstellt, bietet der gewaltige, grösstenteils eiserne Bau jetzt wieder aktuelles Interesse.

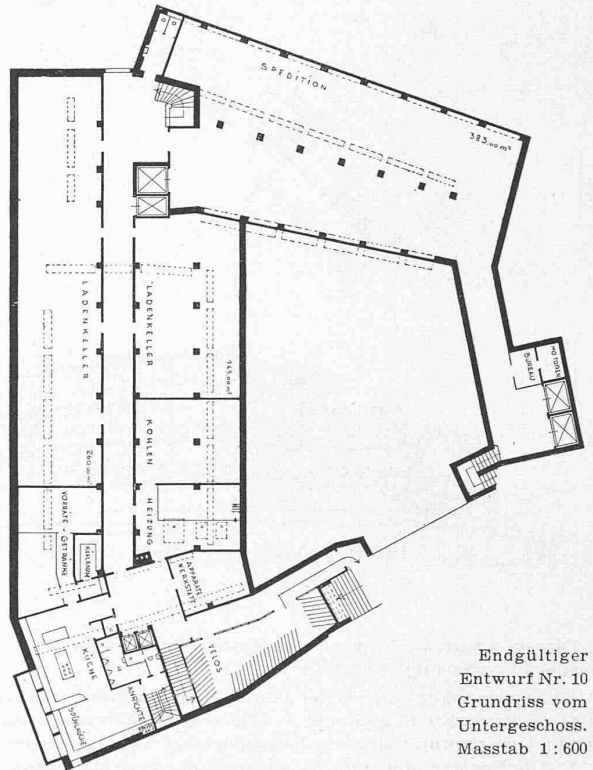
Persönliches. Zum Nachfolger des auf Jahresende zurücktretenden Ing. Dr. h. c. H. Eggenberger ist Ing. Dr. h. c. A. Bühler als Oberingenieur für Bahnbau und Elektrifizierung der SBB gewählt worden.

¹⁾ Ausführliche Beschreibungen in Bd. 70, S. 185*, 1917; Bd. 85, S. 143*, 1925; Bd. 88, S. 2*, 1926; Bd. 109, S. 4*, 1937.

²⁾ Vgl. Bd. 90, S. 206*, 1927, mit Uebersichtskarte und Bildern.



Endgültiger Entwurf der Arch. E. HÄNNY & SOHN und H. RIEK. Modellbild aus Westen



Endgültiger Entwurf Nr. 10 Grundriss vom Untergeschoss. Masstab 1:600

NEKROLOGE

† **Fritz Wyss**, Dipl. Masch.-Ing. von Zug, geboren am 1. Febr. 1881, E.T.H. 1900/04, ist am 6. Oktober auf einer Reise im Wallis einem Herzschlag erlegen. Nach Beendigung seiner Studien in Zürich setzte er diese noch während eines Jahres an der T.H. in Charlottenburg fort, um dann seine praktische Tätigkeit in der Motorenfabrik Rastatt zu beginnen. Von 1906 bis 1910 arbeitete er sodann bei Piccard, Pictet & Cie. in Genf, 1910/12 bei Th. Bell & Cie. in Kriens und ab 1912 bei Escher Wyss in Zürich, wo er 1916 Leiter der Abteilung Papiermaschinenbau wurde. Seit 1929 betätigte sich Fritz Wyss als beratender Ingenieur in Zürich, in welcher Eigenschaft, auch als Mitglied des Verwaltungsrates der Südostbahn, er an deren Elektrifikation mitgewirkt hat. Daneben befasste er sich mit genealogischen Studien. Besonders betont wurden anlässlich der Kremation seine grossen Verdienste als Quästor der Schweiz. Gemeinnützigen Gesellschaft.

WETTBEWERBE

Ueberbauung des Schiltwiesenareals in Oberwinterthur. Teilnahmeberechtigt sind schweiz. Architekten, entweder in der Schweiz wohnhafte Bürger von Winterthur oder schon vor dem 1. Okt. 1942 in Winterthur niedergelassene Architekten; Beamte und Angestellte öffentl. Verwaltungen sind ausgeschlossen. Aufgabe: Die wesentliche stadtbauliche Aufgabe liegt in der verkehrstechnisch einwandfreien Neuanlage der durch das Areal führenden Ausfallstrasse Winterthur-Frauenfeld, in der zweckmässigen Ueberbauung des erschlossenen Baulandes und in der formal einheitlichen Gestaltung der Bauten und Anlagen an dieser Strasse. Verlangt werden: Uebersichtsplan 1:1000, Lageplan 1:500, Gebäudetypen 1:100, Isometrie 1:500, Erläuterungsbericht. Preissumme für vier bis fünf Preise 10 000 Fr., Entscheidungen