

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Band: 25/26 (1895)
Heft: 10

Wettbewerbe

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.10.2024

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

bestehen aus drei Kernen von weichem Eisenblech, die oben und unten durch je einen aus weichem Blech verfertigten Ring verbunden sind; die Nieder- und Hochspannungsspulen sind konzentrisch über die Kerne geschoben und ruhen auf isolierten Scheiben. Die Transformatoren stehen in einem vom übrigen Maschinensaal abgeschlossenen Raume,

Schalhaus Emmersberg entwickelt sich nach Süden hin mit einer Steigung von 7,56 ‰, und legt in die Kehrkurve einen gewölbten Viadukt von sieben Oeffnungen und 6 m lichter Weite. Die Verlegung des Strassenzuges in den steileren südlichen Berghang erscheint unmotiviert gegenüber einer Entwicklung nach Norden; überdies würde der gewölbte Viadukt nicht gut zur Landschaft passen und dem alten Mädchenschulhause an der

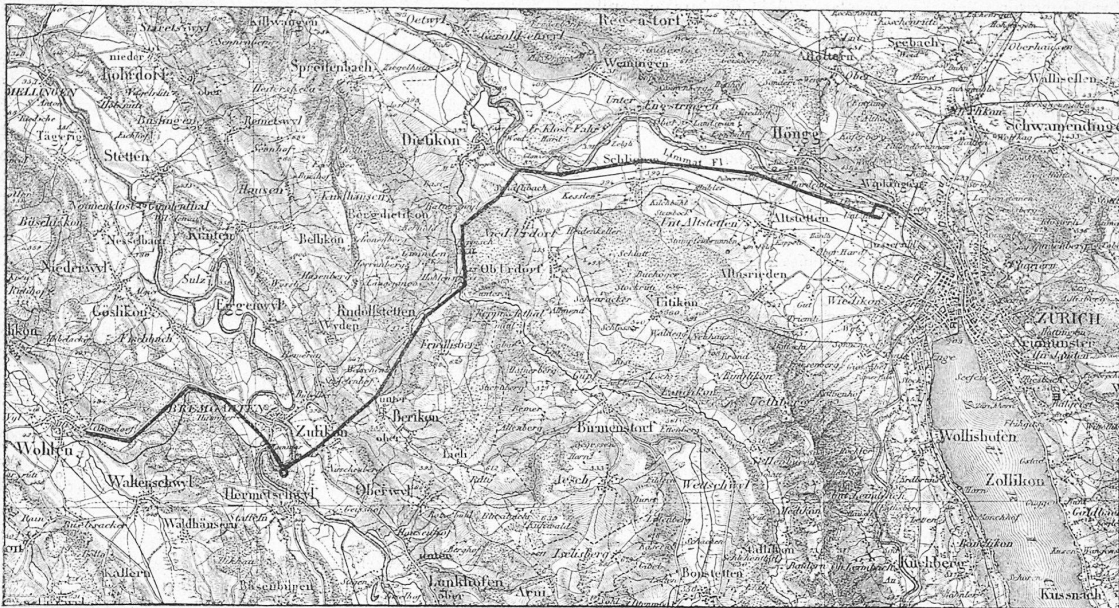


Fig. 10. Leitung von Bremgarten-Zufikon nach Wohlen und nach Zürich. Masstab 1 : 150 000.
Unter Benutzung der Dufourkarte mit Genehmigung des eidg. topogr. Bureaus.

in welchem auch noch eine Hochspannungsschalttafel mit Ausschalter, Blitzschutzvorrichtungen und Bleisicherungen für diese Transformatoren Aufnahme findet. (Forts. folgt.)

Konkurrenzen.

Ideenkonkurrenz für die Anlage neuer Strassen in Schaffhausen.

(Bd. XXV S. 140, Bd. XXVI S. 27.)

Gutachten des Preisgerichtes.

An den *tit. Stadtrat Schaffhausen!*

Das von Ihnen zur Beurteilung der eingelangten Konkurrenzprojekte ernannte Preisgericht versammelte sich am 25. Juli im Saale des neuen Schulgebäudes auf dem Emmersberg, woselbst die neun Projekte übersichtlich aufgelegt waren.

An Stelle des verhinderten Hrn. W. v. Waldkirch, alt Stadtrat, funktionierte Hr. Spahn, Strassen-Inspektor. Ein Projekt mit dem Motto: «Erhaltung des Schwabenthores», welches erst am 23. Juli zur Ablieferung gelangte, wurde von der Konkurrenz ausgeschlossen.

Die übrig bleibenden Projekte trugen folgende Bezeichnung:

- Nr. 1. Motto: «Munoth».
- » 2. » «Pax intrantibus».
 - » 3. » «Erhaltung des Schwabenthorturmes».
 - » 4. » Dreieck im Kreis.
 - » 5. » «Conservare».
 - » 6. » \sqrt{f} im Kreis.
 - » 7. » «Fortschritt».
 - » 8. » ohne Motto.

Nachdem die Mitglieder des Preisgerichtes eine erste Prüfung aller Projekte vorgenommen hatten, ging dasselbe sodann auf die gründliche Beurteilung derselben ein, welche folgendes Resultat ergab:

Nr. 1. «Munoth». Durch die vielen projektierten Strassenzüge entsteht eine zu grosse Zerstückelung der Bauflächen. Die Querstrasse vom Schlagbaum zu der verlängerten Bachstrasse ist überflüssig, weil hier absolut kein grösserer Verkehr zu gewärtigen ist. Ferner liegen verschiedene angedeutete Strassendurchbrüche ausserhalb des Rahmens des Programmes und erscheinen schon der hohen Kosten wegen als nicht ausführbar. Als Verbindung des Emmersberg-Grubenquartiers mit der Stadt (Pos. 1 des Programmes) sind zwei Strassenanlagen projektiert. Die eine nach dem

Bachstrasse die Aussicht beschränken. Die andere Strasse für das Grubenquartier steigt ebenfalls mit 7,5 ‰ über das Tunnelportal der Eisenbahnlinie Schaffhausen-Etzwilen, und zwar mit einer sehr geringen Ueberschüttung des Gewölbescheitels, sodass die Ausführung dieses Projektes unstatthaft wäre, und ein grösseres Steigungsverhältnis der Strasse zur Folge haben müsste. Von der Abzweigung der beiden Strassen nach Gruben und dem Emmersberg (beim sogen. Zehnthäuschen) ist in der Richtung nach dem Emmersberg gar keine Strassenverbesserung vorgesehen, während dort die Steigungs- und Breitenverhältnisse notwendig eine Korrektur erheischen würden. Die zweite Strassenverbindung nach Programm zwischen der Bachstrasse und der Bahnunterführung sieht die Beseitigung des Schwabenthorturmes vor, sowie die Erstellung von fliegenden Trottoirs gegen den Bach. Um Bauplätze zu gewinnen, ist das Bachgewölbe entsprechend verlegt angenommen. Die dritte programmgemässe Strassenrichtung zwischen der Bachstrasse und dem Güterbahnhof ist durch möglichst gerade Verlängerung der bestehenden Bachstrasse beim Mädchenschulhaus technisch richtig gelöst. Durch Verlegung und Einwölbung des Krebsbaches in der Richtung der neuen Güterbahnhofstrasse werden längs derselben rationale Bauflächen gewonnen.

Nr. 2. «Pax intrantibus». Der Hauptfehler dieses, im übrigen mit viel Fleiss ausgearbeiteten Projektes liegt in dem gänzlichen Mangel der in Punkt 3 des Programmes verlangten rationellen Verbindung der Bachstrasse mit dem Güterbahnhof, und es musste aus diesem Grunde die Arbeit von der Mitbewerbung ausgeschlossen werden. Die Verbesserung der Strasse Gruben-Emmersberg mit der Stadt in der durch eine Variante angegebenen Art und Weise mit einem Gefälle von 5,95 ‰ durch nördliche Ausbiegung im sogen. Fulacherbürgli würde gegenüber der andern Lösung, welche die bestehende Strasse in der jetzigen Richtung beibehalten will, dagegen das Gefälle auf 7,1 ‰ auszugleichen beabsichtigt, den Vorzug erhalten. Bei Ausführung des letzteren Projektes sind nämlich bedeutende Schwierigkeiten vorauszusehen, einestheils infolge Tieferlegung der Strasse gegenüber den Häusern im Fulacherbürgli, andertheils durch Anschneiden der steilen Berglehne gegen den Frohberg.

Nr. 3. «Zur Erhaltung des Schwabenthorturmes». Die Lösung per Korrektur der Gruben-Emmersbergstrasse ist nicht befriedigend, indem sowohl im untern Teil im Fulacherbürgli eine Steigung von 8,2 ‰, als auch im obern Teil am Emmersberg eine solche von 8,7 ‰ verbleibt. Demnach würde die Halde zum Frohberg in bedenklicher Weise angeschnitten, ohne dass Stützmauern vorgesehen sind. Die Haldenstrasse soll mit 7 ‰ Steigung angelegt werden, was allerdings bedeutende Anschnitte

der Berglehne zur Folge hätte. Ueber das Programm hinaus geht die Fortsetzung der Haldenstrasse gegen den Friedhof, westliche Seite, sowie die Anlage einer Strasse (Munothstrasse) vom Anfang der Haldenstrasse längs dem Bergabhang in südlicher Richtung gegen den westlichen Treppenweg zum Munoth mit 9,3 % Steigung, wodurch die Anlage einer « Emmersberg-Villenkolonie » zwischen der Friedhof- und Munothstrasse ermöglicht würde. Für die Strassenverbindung Bachstrasse-Bahnhofunterführung soll der Schwabenthorturm bestehen gelassen und in die Strasse nördlich desselben in den Bach verlegt werden. Hiedurch würde jedoch der Bach zu stark eingeengt, was ohne weitere Verbesserungen der Abflussverhältnisse, auf welche im Projekt keine Rücksicht genommen worden ist, nicht statthaft wäre. Auch von der Vorstadt her soll der Turm auf der östlichen Seite umfahren werden, wozu allerdings das Beseitigen von vier Häusern notwendig würde. Die Verbindung der Bachstrasse mit dem Güterbahnhof ist rationell projektiert. Im allgemeinen ist die Grundriss-Disposition und namentlich auch die Schaffung von Bauflächen ziemlich geglückt. Die Beurteilung der geplanten Anlage wurde erschwert durch den teilweisen Mangel der im Programm vorgeschriebenen Längen- und Querprofile. Der Kostenvoranschlag ist sehr generell gehalten.

Nr. 4. «Dreieck im Kreis». Die Hauptverbindung von der Vorstadt mit dem Emmersberg-Grubenquartier wird ermöglicht durch das Beseitigen des Schwabenthorturmes und Abzweigung von der bestehenden Strasse beim Tannenhof in südöstlicher Richtung mit Ueberschreitung des Krebsbaches und bedeutender Auffüllung der tiefer gelegenen Gärten zum Tannenhof und Gelbhausegarten und Einmündung in die bestehende Haldenstrasse beim jetzigen Treppenweg. Durch diese Entwicklung ist nun allerdings ein günstiges Steigungsverhältnis von 6 % erreicht, dagegen ist das Tracé wegen der Contre-Kurven und scharfen Krümmungen ein unschönes; ebenso werden keine grösseren Bauflächen erschlossen. Die Fortsetzung dieser Strasse sieht die Tieferlegung der Haldenstrasse auf 7,5 % Steigung vor, und die Verlängerung derselben längs dem Abhang zum Froberg mit Ueberschreitung des Tunnels und nachheriger horizontaler Anlage bis zur Abzweigung der Grubenstrasse, um von dort mit 7,5 % Steigung die Höhe des Emmersberges bei der untern Schulstrasse zu erreichen. Die Querstrasse vom Schlagbaum in östlicher Richtung ist überflüssig. Die Verbindung der Bachstrasse mit dem Güterbahnhof ist zweckmässig. Diejenige der Bachstrasse mit der Bahnhofunterführung ergibt sich nach Beseitigung des Schwabenthorturmes auf einfache Weise.

No. 5. «Conservare». Es ist dies eines der am fleissigsten und eingehendsten bearbeiteten Projekte, bei welchem die Strassenkorrekturen auf das Notwendigste beschränkt sind, und welches im allgemeinen den gestellten Anforderungen am besten entspricht. Für die Strassenverbindung Pos. 1. des Programmes wird die rationelle Lösung von der Fulacherstrasse mit 6 % Steigung nördlich des Fulacherbürgli und des Kägeli'schen Wohnhauses, bis zur Grubenstrasse vorgeschlagen, woselbst sich eine geringe Auffüllung ergeben würde, durch welche die Verbindung mit dem Grubenquartier auf leichte Art ermöglicht wird. — Die Fortsetzung dieser Strasse gegen den Emmersberg wird bei mässigem Anschneiden der Halde zum Froberg und Erstellen von Stützmauern und Treppenanlagen für die Häusergruppe nördlich der Emmersbergstrasse mit 6 % Steigung projektiert. Mit dieser Strassenanlage ist die Verbindung des Emmersberg- und Grubenquartiers mit der Stadt, und auch mit dem Güterbahnhof auf rationelle Art gelöst, so dass die jetzige Haldenstrasse mit ihrer Steigung von 8,5 % vollständig intakt belassen werden kann. Die Strassenverbindung Pos. 2 der Bachstrasse mit der Bahnhofunterführung lässt den Schwabenthorturm bestehen, und verlegt die Fahrstrasse samt einem 2,5 m breiten Trottoir auf einem Gewölbe oder einer Eisenkonstruktion nordwärts in den Mühlethalerbach. Hiebei ist die Umänderung des vorhandenen Schleusenwehrs und Verbesserung der Abflussverhältnisse eingehend studiert worden. Als überflüssig und unzweckmässig erscheint das Durchbrechen des Schwabenthorturmes in der Richtung von Ost nach West zur Herstellung eines 3 m breiten Durchgangs für Fussgänger, wodurch der Stabilität des Turmes Eintrag gethan werden könnte. Diese Strasse in ost-westlicher Richtung am Schwabenthorturm liegend, ist mit merklich ungleichen Breiten projektiert, was einen nicht gerade schönen Eindruck machen würde. Für die Strassenverbindung Pos. 3 von der Bachstrasse nach dem Güterbahnhof ist die Tieferlegung der bestehenden Strasse beim Wohngebäude Pfister-Widmer in Aussicht genommen, wodurch erreicht wird, dass die Zufahrt bis zur Etzweiler-Unterführung horizontal angelegt werden kann. Das Strassengebiet südlich des Englischen Hofes ist im Projekt als Bauplatz verwendet worden, was jedoch nicht statthaft ist, da dieser Strassenzug einigen Grundstücken als einzige Verbindung zu dienen hat. Die in der Tiefe des Gelbhausegarten-Areals projektierte Quartierstrasse kann kaum als zweckentsprechende Anlage betrachtet werden, weil dadurch die Bebauungsflächen zu schmal würden.

No. 6. «Vi im Kreis». Die Strassenverbindung mit dem Gruben- und Emmersbergquartier nimmt ihren Anfang am untern Ende der jetzigen Haldenstrasse, steigt mit 6 % längs der Berglehne in nördlicher Richtung, die Haldenstrasse abgrabend und die Halde des Froberges in der Nähe der Terrassenmauer anschnellend über den Bahntunnel hinweg unter Ausserachtlassung der Verbindung nach Gruben, indem daselbst eine Auffüllung von etwa 3 m Höhe vorgesehen ist, und erreicht mit dieser verglichenen Steigung von 6 % das Plateau des Emmersberges; oben beträgt dieselbe sogar nur 2 %. Die bestehende Strasse beim Haus von Witwe Basler im Fulacherbürgli soll ganz eingefüllt, dagegen eine Verbindung mit der Fulacherstrasse mit 6 % Gefälle nördlich des Kägeli'schen Wohnhauses erstellt werden, ähnlich wie dies Projekt No. 2 und 5 vorsieht. Die Haldenstrasse zweigt von dieser neuen Emmersbergstrasse in der Nähe der bestehenden Kehrkurve ab und steigt mit 7 % bis auf die Höhe an der nordwestlichen Ecke des Gottesackers. Das neue Schulhaus auf dem Emmersberg wäre somit nur auf Umwegen mit Fuhrwerk erreichbar. Die Strasse Pos. 2 als Verbindung der Bachstrasse mit der Bahnhofunterführung ist zu viel südlich gerückt, so dass ein Verlegen des Bachgewölbes notwendig würde, wenn die gewonnene Fläche nördlich dieser Strassenverbindung und östlich des Turmes zu Bauzwecken Verwendung finden sollte, da auf dem Bachgewölbe Bauten nicht errichtet werden können. Eine Verlängerung der Querstrasse am Schlagbaum in östlicher Richtung ist unnötig. Die Verbindungsstrasse 3 von der Bachstrasse nach dem Güterbahnhof ist rationell projektiert. Das Projekt im Allgemeinen weist zu viele Strassenzüge auf, und es gehen sowohl hiedurch, als auch durch die Böschungen der Auffüllungen und Einschnitte viele und grosse Flächen unbenutzbar verloren. Auch der wertvolle Vorplatz westlich des neuen Emmersberg-Schulhauses würde durch den Anschnitt geschmälert.

No. 7. «Fortschritt». Das Projekt belässt für die Strasse Pos. 1 das obere Gefälle vom Emmersberg her mit 8,6 %, ebenso die jetzige Strasse von Gruben her, überschreitet das Bahntunnelgewölbe beim Portal mit kaum 50 cm Ueberdeckung, und fällt mit 7,73 % und 2,9 % bis in die Bachstrasse. Für die Strasse 2 soll der Schwabenthorturm entfernt, und die Verbreiterung der Strasse längs dem Mühlethalerbach auf eiserne Konsolen gelegt werden. Die Verbindung von der Ostseite des Turmes nach der Bachstrasse ist zu viel südlich verlegt, so dass die Ueberbauung bis hart an das Bachgewölbe zu liegen käme. Die Strasse 3 als Verbindung der Bachstrasse mit dem Güterbahnhof ist mit Contre-Kurven versehen und daher unschön. Im Allgemeinen würden für die Bebauung wenig günstige Plätze geschaffen, da die Form derselben meist spitzwinklig und schief ist.

No. 8. Ohne Motto (mit vollem Namen unterzeichnet). Schon in Folge dieses Formfehlers hat das Projekt kein Anrecht auf Berücksichtigung und nähere Beurteilung. Zudem fehlen die Kostenberechnung und die Querprofile. Endlich weist das Projekt zu viele Strassenzüge und zu wenig Bauplätze auf.

Nachdem die beiden Projekte No. 2 und 8 aus den oben angeführten Gründen von der Mitbewerbung ausgeschlossen waren, verblieben in der engern Wahl noch sechs Projekte.

Da keines von diesen ohne Weiteres zur Ausführung empfohlen werden kann, so entschied das Preisgericht von der Erteilung eines I. Preises Umgang zu nehmen. Es wurde sodann beschlossen, einen II. Preis im Betrage von Fr. 900.—, und zwei gleichwertige III. Preise mit je Fr. 650.— zu erteilen, und zwar den II. Preis dem Projekt No. 5 und die beiden III. Preise den Projekten No. 1 und No. 3.

Das Oeffnen der Couverts ergab folgende Namen als Verfasser der drei prämierten Projekte:

II. Preis: Fr. 900.— No. 5 Herr Herm. Sommer, Ingenieur in Firma C. Zschokke in Aarau.

III. Preis: Fr. 650.— No. 1 Hr. Robert Grünhut, Ing. der S.C.B. in Aarau.

III. Preis: Fr. 650.— No. 3 Herr K. A. Hiller, Architekt, in St. Gallen.

Mit vollkommener Hochachtung:

Schaffhausen, }
Zürich, } im August 1895.
Winterthur, }

(sig.) A. Geiser, Stadtbaumeister. (sig.) G. Schmid, Kantons-Ingr.

(sig.) J. Spahn, Strassen-Insp. (sig.) H. Schleich, Stadt-Ingr.

(sig.) Cd. Flach, städtischer Baureferent.

Bebauungsplan in Luzern. (Seite 41 d. Bl.) Die Baudirektion der Stadt Luzern ist darauf aufmerksam gemacht worden, dass in dem den Bewerbern zugestellten Lageplan die Nord-Süd-Linie nicht angegeben ist und teilt nun zur Ergänzung folgendes mit: «Die Nord-Süd-Linie bildet mit den Baulinien der Bürgen-Pilatus-Frohburg- und Inseli-Strasse einen Winkel von 59°, so dass die Richtung der Geleise des Personenbahnhofes bis auf etwa 7° mit der Richtung der Nord-Süd-Linie übereinstimmt».