

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **85/86 (1925)**

Heft 8

PDF erstellt am: **24.09.2024**

### **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.

### Miscellanea.

**Bau dreier Allegheny-Brücken in Pittsburg.** An sehr umfangreiche Brückenbauten ist die Stadt Pittsburg im Herbst 1924 herangetreten, indem gleichzeitig mit den Gründungen für drei neue Flussübergänge, als Ersatz bestehender Brücken, begonnen wurde. Als Tragsystem der Hauptüberbauten wurde für alle drei Brücken das System der in sich verankerten, über drei Öffnungen durchlaufenden Kettenbrücke, d. h. des durchlaufenden Balkens, nach dem für diese Trägerart anerkannt mustergültigen Vorbild der neuen Strassenbrücke über den Rhein in Köln (Ersatz für die Schifffbrücke) gewählt. Die Hauptabmessungen der drei neuen eisernen Ueberbauten sind wenig voneinander verschieden. Es mögen hier die der einen nach „Eng. News-Record“ vom 18. Dezember 1924 wiedergegeben werden. Der vollwandige, durchlaufende Versteifungsträger besitzt Spannweiten von 67 m, 134 m und 67 m; die aus Augenstäben bestehende Kette hat eine Pfeilhöhe von 16,3 m, die Pylonen haben eine grösste Höhe von 25,3 m. Die Fahrbahnbreite beträgt 11,4 m zwischen den Randsteinen gemessen, die beidseitigen Gehwege liegen ausserhalb der Hauptträger und haben eine nutzbare Breite von 3,2 m.

Die Gründe, die zur Wahl dieser Systemart führten, sind ästhetischer und technischer Natur. Nachdem die städtische Kunstkommission die Hängebrücke in erster Linie empfahl, traten die Ingenieure an die Lösung dieser Frage näher heran. Mit Rücksicht auf die beidseitigen Uferverhältnisse — auf dem einen Ufer verläuft eine Uferbahn — und den tiefliegenden Felsuntergrund, musste von einer direkten Verankerung des Hängegurtes Umgang genommen und die in sich selbst verankerte Hängebrücke gewählt werden, wobei, des einfachen Anschlusses am Versteifungsträger wegen, der Hängegurt als Kette statt als Kabel ausgeführt wird. Der vollwandige Versteifungsträger ist dreiwandig ausgebildet, die zwei seitlichen Stege sind 138 cm, bzw. 160 cm hoch, der Mittelsteg 275 cm; er durchbricht die Brückentafel und trennt die Gehwege von der Fahrbahntafel. Der grösste Querschnitt des Versteifungsträgers beträgt 7100 cm<sup>2</sup>, die Kette hat einen aus neun Augenstäben zusammengesetzten Maximalquerschnitt von 1460 cm<sup>2</sup>. Jy.

**Neue Dalben-Bauart im Hafen von Rotterdam.** Infolge der fortschreitenden Vertiefung der Hafenecken und der Zunahme der Schiffsabmessungen werden an die Vorrichtungen zum Festhalten der Schiffe immer grössere Anforderungen gestellt. Die bisher allgemein üblichen Holzkonstruktionen erfordern in einem modernen Seehafen Rundhölzer bis etwa 26 m Länge. Abgesehen von der Schwierigkeit der Beschaffung solcher Hölzer besitzen diese Bauten noch den Nachteil, dass sie geringen Widerstand gegen Schiffszug besitzen. Nach Versuchen des Holländers *Z. G. Christiaan* im Hafen von Rotterdam ergab sich der Zugwiderstand eines 7,0 m tief gerammten Holzpfahles im Mittel zu 15 t und der Widerstand eines Pfahlsystems von 16 Pfählen nicht zu 240 t, sondern nur zu rund 100 t. *Christiaan* rechnet die aufzunehmende Zugkraft aus dem Winddruck, der auf das leere Schiff wirkt, unter Festlegung eines Winddruckes von 70 kg/m<sup>2</sup> Schiffsfläche.

Die in dem Hafen von Rotterdam zur Ausführung gelangten Bauten bestehen nach der „Deutschen Wasserwirtschaft“ vom 20. November 1924 aus einer kombinierten Holz- und Eisenbeton-Konstruktion. Der nicht unmittelbar dem Anprall der Schiffe ausgesetzte untere Teil besteht bis etwa auf Niederwasserspiegel aus einem Eisenbeton-Hohlkörper mit 6,70, bzw. 4,50 m äusserem Durchmesser und 16 m Höhe. Seine Wandstärke beträgt 23, bzw. 17 cm. Zur Erhöhung der Standsicherheit ist der Fuss auf 10 m Durchmesser erweitert. Die Türme werden in einem Trockendock hergestellt, schwimmend an die Versenkungsstelle gebracht und durch Einlassen von Wasser versenkt, nachdem vorher die Sohle 6 m tief ausgebagert worden war. Alsdann wurde das Baggermaterial wieder bis auf Höhe der Hafensohle angeschüttet und die Türme mit Sand gefüllt. Zum Schluss wurde die Holzkonstruktion der Oberteile mit den Pollern auf vorher einbetonierte Gusstahllager aufgesetzt und mit diesen verschraubt. — Die betreffende Konstruktion hat noch den Vorteil, dass sie leicht abmontiert und versetzt werden kann. Hn.

**Internationale Städtebau-Tagung New-York 1925.** Etwas spät ist die Einladung zu dieser auf den 20. bis 25. April ds. Js. anberaumten Tagung eingetroffen. Sie wird veranstaltet vom „Internationalen Verband für Städtebau, Landesplanung und Gartenstädte“ unter dem Präsidium von Eb. Howard. Es fällt auf, dass in der Schar der Vizepräsidenten wohl auch kleine und ferne Länder wie

Finnland und Australien figurieren, dass aber Deutschland darin fehlt; ausgerechnet in einem internationalen Kollegium für *Städtebau*, in dem man auch in New-York der deutschen Fachkollegen, wenigstens in der Liste der Referenten, nicht entraten kann. — Die hauptsächlichsten Beratungsgegenstände, zu denen die Referate (wie letztes Jahr in Amsterdam) vorher gedruckt zugestellt werden, sind: Dezentralisation innerhalb der Landesgebiete (Methoden, Selbstverwaltung, Finanzwesen, Verkehrswesen); Planung für Bauland; Hauptstrassen-Adern; Fortschritte in der Landesplanung überall; Zonung (unerschlossene Gebiete, Strassensystem, Hochhäuser und Strassenverkehr, Behandlung von Abweichungen); Wasserfronten und Wasserwege (Erholungszwecke, Geschäftsviertel). Ausser den Diskussionen sind verschiedene Besichtigungen von Gartenstädten u. a. m. vorgesehen. Späteste Fahrgelegenheit ab Southampton 11. April. Es ist die Bildung einer Europäischen Reisegesellschaft vorgesehen mit Abfahrt ab Hamburg 1. April, ab Southampton und Cherbourg am 3. April, New-York an 12. April. Die Preise (II. Kl.) für Reise und Aufenthalt (dieser dank der Gastfreundschaft der amerikanischen Fachkollegen) scheinen mässig (Seereise hin und zurück rund 1500 Fr.). Das ausführliche Programm ist zu beziehen beim Organizing Secretary, International Federation etc., 3 Grays Inn Place, London W. C. 1.

**Das Flugzeug als Rettungsmittel.** Welche Bedeutung dem Flugzeug zur raschen Hilfeleistung in entlegenen Gegenden zukommen kann, zeigt der folgende Fall. Drei Skifahrer waren seit sieben Tagen in der Marinellihütte (2800 m) auf der italienischen Seite des Berninamassivs eingeschneit. Da sie nur für vier Tage Proviant bei sich hatten und in der vergangenen Woche gegen 2 m Neuschnee gefallen war, hegte man für ihr Schicksal angesichts der Lawinengefahr, die eine rechtzeitige Hilfeleistung unmöglich erscheinen liess, grosse Befürchtungen. Am letzten Dienstagmorgen gingen nun drei Militärflieger aus Dübendorf auf die Suche. Beim Ueberfliegen des Berninamassivs entdeckten sie die Vermissten auf dem Sella-Pass (3300 m), wo sie sich mit ihnen in tiefem Fluge verständigen konnten und ihnen Proviant abwarfen. Das Unternehmen war von vollem Erfolge begleitet.

**Leipziger Technische Messe.** Die Schweizer Geschäftsstelle des Leipziger Messamtes, Bahnhofstrasse 69 in Zürich, gibt bekannt, dass Schweizern zum Besuch der Frühjahrmesse (1. bis 7. März) die deutschen Sichtvermerk-Gebühren von Fr. 12,50 auf Fr. 3,15 ermässigt werden, wenn die Pässe zur Einholung des Visums an obengenannte Geschäftsstelle eingesandt werden. Inhaber des bezügl. Ausweises geniessen zudem 20% Fahrpreis-Ermässigung mit dem Sonderzug am 28. d. M. über Basel, der direkte Wagen Zürich-Leipzig führt. Näheres auch durch das Lloyd-Reisebureau A. G. Meiss & Cie., Zürich.

**Berufsmoral und öffentliche Interessen** (vergl. Seite 69). Zu spät, um es noch am letzten Samstag mitteilen zu können, erfahren wir, dass die nächste Verhandlung im Prozess J. Bosshard (Thalwil), die Replik des Klägers, vor Bezirksgericht Horgen um eine Woche verschoben worden ist, und zwar auf *Donnerstag den 26. Februar*, morgens 8 Uhr.

**Deutscher Beton-Verein.** Am 23. Februar findet in Berlin unter dem Vorsitz von Dr.-Ing. Alfred Hüser die 28. Hauptversammlung des Vereins statt. Ihr schliesst sich am Montag und Dienstag eine Reihe von Vorträgen und Besprechungen technisch-wirtschaftlicher Art an.

**Eidgen. Technische Hochschule. Doktorpromotion.** Die E. T. H. hat Herrn *Otto Stadler*, diplom. Ingenieur-Chemiker aus Zürich [Dissertation: Untersuchungen über den Cuprenteer] die Würde eines Doktors der *technischen Wissenschaften* verliehen.

### Konkurrenzen.

**Ausgestaltung der Seeufer der Stadt Zürich und ihrer Vororte.** Der Stadtrat von Zürich und die Gemeinderäte von Kilchberg, Küsnacht und Zollikon veranstalten einen Wettbewerb unter den schweizerischen und in der Schweiz mindestens seit 1. Januar 1923 niedergelassenen Fachleuten zur Erlangung von Entwürfen für die Ausgestaltung der Seeufer im Gebiete der Stadt Zürich, der genannten Gemeinden sowie der Gemeinde Rüslikon. Zur Teilnahme am Wettbewerb sind auch Beamte der öffentlichen Verwaltungen einschliesslich derjenigen der Stadt Zürich und der Vororte zugelassen.