

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **95/96 (1930)**

Heft 4

PDF erstellt am: **25.09.2024**

### **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.

eine einfache Sperrvorrichtung zusammengehalten. Zwei in den Querseiten des Wagenkastens angeordnete Türen erleichtern das Be- und Entladen von Gütern grosser Länge, wie gesägten Holzwaren, Eisenröhren usw. Wenn der Wagen geschlossen ist, stehen zwei seitliche Schiebetüren zur Verfügung. Das innere Fassungsvermögen beträgt 24 bis 26 m<sup>3</sup> oder das Doppelte der gewöhnlichen schwedischen Kastenwagen. Es braucht kaum hervorgehoben zu werden, dass der Universalgüterwagen einen wesentlich rascheren Güterumschlag ermöglicht, da das Beladen beispielsweise in Häfen unter Benutzung der Hebevorrichtungen der Schiffe erfolgen kann.

**Friesenberg-Schulhaus in Zürich.** Im Laufe der letzten Jahre sind am Friesenberg, fast in seiner ganzen Ausdehnung vom Albisgütl bis hinüber zur Uetlibergbahn, teils von Baugenossenschaften, teils durch die Stadt ausgedehnte Wohnkolonien erstellt worden. Die Bautätigkeit nimmt gegenwärtig ihren Fortgang, bereits wurden den Behörden weitere Projekte angemeldet. Ein Teil der erstellten Wohnungen, so diejenigen der städtischen Kolonie Utohof und der städtischen Stiftung „Wohnungsfürsorge für kinderreiche Familien“, sind von Familien mit grösserer Kinderzahl besetzt. Nach Angabe der Schulbehörden muss auf das Frühjahr 1930 mit 640 schulpflichtigen Kindern oder mit etwa 18 Klassen aus dem fraglichen Gebiet gerechnet werden. Gemäss Weisung des Stadtrates soll nun nach einem Entwurf der Architekten Henauer & Witschi (Zürich) im Friesenberg ein Schulhaus mit Turnhalle und Spielplatz und öffentlichen Anlagen im Gesamtaufwand von 1728000 Fr. (Gebäudekosten 1110000 Fr. entsprechend 62 Fr./m<sup>3</sup>) erstellt werden.

**Bildtelegraphie Berlin-London.** Die wechselseitige Bildtelegraphie zwischen Deutschland und England nach dem System Siemens-Telefunken-Carolus ist am 7. Januar eröffnet worden. Die Uebermittlung der Bilder, die auf Drahtleitungen vor sich geht, erfordert zwischen London und Berlin genau 19 min; die gekabelten Bilder sind von den Originalen nicht zu unterscheiden. Seither ist auch noch ein Bildtelegraphie-Dienst zwischen London und Frankfurt eröffnet worden. Die für andere Orte bestimmten Bildtelegramme werden von Berlin oder Frankfurt mit der Post weiterbefördert. Demnächst sollen auch Bildtelegraphie-Dienste Berlin-Prag und Berlin-Holland aufgenommen werden.

**Die Kraftwagenlinien in Zürich,** als Ergänzung und im Betrieb der städt. Strassenbahn, sollen um zwei weitere vermehrt werden; eine Linie Klusplatz-Witikon (2,5 km), zur Erschliessung der schönen Baugebiete oberhalb der Eierbrecht, und eine Verbindungslinie Bucheggplatz (Milchbuck-Waid) über Rötelstrasse-Kornhausbrücke-Langstrasse zum Bezirksgebäude an der Badenerstrasse (2,78 km). Man rechnet dabei mit Reisegeschwindigkeiten von 13,6 bis 13,9 km/h (bei V<sub>max</sub> 30 km/h) mit Motorwagen zu je 25 Sitz- und 15 Stehplätzen und Anschaffungskosten von 60000 Fr. pro Wagen.

**Das Freiluft-Schwimmbad in Interlaken,** für dessen Studium sowie zur Abklärung der Platzfrage letztes Jahr ein Wettbewerb veranstaltet worden war (vergl. das Ergebnis in „S. B. Z.“ Sept. 1929), soll nun auf der Goldeybesitzung, jenseits der Aare und zwar nach Plänen der Arch. Urfer & Stähli und Ad. Mühlemann (Interlaken), unter Zuziehung von Ing. B. Hefti (Freiburg) erstellt werden. Die Arbeiten sollen so gefördert werden, dass die Anlage auf den 1. Juli d. J. in Betrieb genommen werden könne.

**Schweiz. Werkbund.** Als Nachfolger des bisherigen Zentral-Sekretärs des SWB, Herrn F. T. Gubler, der an die Redaktion der „Frankfurter-Zeitung“ berufen wurde, ist Architekt Egidius Streiff aus Glarus, in Zürich, gewählt worden.

## WETTBEWERBE.

**Neubau des „Crédit foncier vaudois“ in Lausanne.** Zur Erlangung von Entwürfen für den Neubau seiner Gebäude an der rue du Petit-Rocher eröffnet der Verwaltungsrat des „Crédit foncier vaudois“ einen Ideen-Wettbewerb unter den in der Schweiz niedergelassenen waadtländischen und den im Kanton Waadt ihren Beruf seit mindestens drei Jahren selbständig ausübenden schweizerischen Architekten. Angestellte bedürfen zur Teilnahme an dem Wettbewerb einer dem Motto-Umschlag beizulegenden Ermächtigung ihres Arbeitgebers, ansonst ihr Entwurf ausgeschaltet wird. Einlieferungstermin ist der 15. März 1930. Das Preisgericht besteht aus den Architekten E. Bron (Lausanne), Ad. Guyonnet (Genf) und A. van Dorsser (Lausanne) und zwei Vertretern der Bank; Ersatzmann ist Arch.

A.-G. Haemmerli (Lausanne). Zur Prämierung von vier Entwürfen ist die Summe von 9000 Fr. ausgesetzt. Allfällige Ankäufe werden zu 75% des Betrages des letzten Preises erfolgen. Sollte der im ersten Rang prämierte Verfasser nicht mit der Ausführung betraut werden, so erhält er eine Zusatzprämie von 2500 Fr. Verlangt werden: Situationsplan 1:500; sämtliche Grundrisse und Fassaden, sowie die zum Verständnis nötigen Schnitte 1:200, perspektivische Ansicht und Begleitbericht. Programm und Unterlagen sind bei der Verwaltung der ausschreibenden Bank, rue du Petit-Rocher, zu beziehen.

**Bebauungsplan für Murten.** (Band 94, S. 178). Zu diesem Wettbewerb sind 19 Entwürfe eingegangen. Es wurden prämiert:

1. Rang (3000 Fr.): Arthur Lerch, Arch., Lausanne und M. Bonnaz, Geometer, Morges.
2. Rang (1500 Fr.): Société des Dessinateurs et Techniciens du Canton de Vaud, Lausanne.
3. Rang (1000 Fr.): Genoud & Cuony, Arch., Freiburg, und Beda Hefti, Ing., Freiburg.
4. Rang (800 Fr.): L. Dumas, Architekt, Clarens und M. Gardiol, Ingenieur, Vevey.
5. Rang (700 Fr.): W. Schürch, Architekt, Biel.

Die Projekte sind bis zum 27. Januar im Rathaus ausgestellt, wo sie täglich von 9 bis 12 und 13 bis 16 h besichtigt werden können.

## LITERATUR.

**Ingenieurgeologie.** Von Dr. K. A. Redlich, o. ö. Prof. der Deutschen Techn. Hochschule Prag, Dr. K. V. Terzaghi, o. ö. Prof. des Institute of Technology Cambridge, Mass., U. S. A., Dr. R. Kampe, Direktor des Quellenamtes Karlsbad, Privat-Dozent der Deutschen Techn. Hochschule Prag. Mit 147 Abb. Wien und Berlin 1929, Verlag von Julius Springer. Preis geb. 47 M.

In Anbetracht der unbestrittenen Bedeutung, die die Geologie heute in Bauingenieurpraxis und -Ausbildung erlangt hat, ist ein Buch, das mit solcher Gründlichkeit die Gebiete dieser Wissenschaft behandelt, die für den Bauingenieur besonderes Interesse bieten, willkommen. Das rd. 700 Seiten umfassende Werk behandelt zunächst Fragen der kosmischen und geophysikalischen Geologie. Diesem von Redlich bearbeiteten Kapitel folgt ein zweites aus der selben Feder über Vulkanismus. Weiten Raum (163 Seiten) nimmt sodann die Petrographie ein (Preclik and Redlich). Petrographische Gesteinsuntersuchungen, Systematik und Gesteine, Technische Gesteinsuntersuchungen usw. erfahren eingehende, für das Verständnis der weitern geologischen Fragen durch den Ingenieur wertvolle Behandlung.

Nach einigen weitem Kapiteln von Redlich über wichtige Mineralstoffe, Gebirgsbildung, Erdbeben usw. kommt Terzaghi zum Wort, um über Bodenkunde, Tunnelgeologie, Erd- und Grundbau-geologie u. a. m. zu berichten. Ueber eine Behandlung der einschlägigen Fragen der Bodenkunde durch Terzaghi braucht hier nicht noch besonders berichtet zu werden; seine Veröffentlichungen hierüber sind allgemein bekannt. Hier werden die einschlägigen Fragen und Erscheinungen in besonders engem Zusammenhang mit den Aufgaben des Bauingenieurs besprochen. Mit der selben Gründlichkeit und Wissenschaftlichkeit, die Terzaghis Arbeiten auszeichnet, wird auch die Tunnelgeologie behandelt. Der Tunnelingenieur ist neben dem Bergingenieur wohl derjenige Techniker, der am meisten Fragen an den Geologen zu richten hat. Der vielumstrittene Gebirgsdruck auf Tunnelröhren erfährt eine eingehende wissenschaftliche Behandlung, wobei die theoretisch-statischen Untersuchungen von Dr. Hanns Schmid gebührende Berücksichtigung finden. Dagegen vermissen wir allerdings die Erwähnung der originellen Verschlüsse von R. Maillart zur Förderung der Frage, und auf Seite 372 einen Hinweis auf die Versuche von Karman und Considère.<sup>1)</sup> Auf Seite 365 steht eine kleine Tabelle über Gewinnungsfestigkeit der Gesteine, Arbeitsaufwand und Sprengstoffverbrauch. Sie stammt zwar von Altmeister Rziha; der Sprengstoffverbrauch ist aber darin erfahrungsgemäss viel zu niedrig angegeben, er stimmt höchstens für offene Einschnitte oder Vollausschub in weichem Gebirge.<sup>2)</sup> In Kapitel X<sub>7</sub> (S. 402) „Gaseinströmungen“ wird der schweizer Ingenieur die Erfahrungen des Rickentunnels vermissen. Die „Temperatur“

<sup>1)</sup> Vergl. „Bulletin technique de la Suisse romande“ 1922 und „S. B. Z.“ vom 7. April 1923 und 7. Februar 1925.

<sup>2)</sup> Vergl. C. Andraea, „Der Bau langer, tiefliegender Gebirgstunnel“ (Berlin, 1926) Seite 26.