

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **77/78 (1921)**

Heft 2

PDF erstellt am: **21.09.2024**

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.

Das Wohnhaus „Im Guggi“ des Architekten Max Häfeli in Zürich.

(Schluss von Seite 6, mit Tafeln 3 bis 6.)

In Ergänzung unserer Bilder in Nr. 1 lassen wir heute noch einige Innenansichten folgen, die von der Wohnlichkeit der Räume zeugen. Tafel 5 zeigt den gleichen Raum, in früherer Einrichtung als „Gute Stube“ und in heutiger Umgestaltung zum behaglichen Arbeitszimmer. Wir bitten den Leser, die Tafeln 3 bis 6 zwischen Tafel 2 und Seite 5 in Nr. 1 einzulegen bzw. einbinden zu lassen, damit Alles beisammen sei, was zur Veranschaulichung der Textworte des Architekten dient.

Internationaler Wettbewerb „Basel-Bodensee“.

(Fortsetzung von Seite 3.)

Entsprechend dem Zweck dieser unserer Berichterstattung sowie angesichts des ausserordentlich umfangreichen Planmaterials mussten wir uns auf eine Auswahl der zu reproduzierenden Pläne beschränken. Massgebend hierfür war die aus dem Gutachten hervorgehende Auffassung des Preisgerichts vom Wert der verschiedenen Vorschläge; massgebend waren in zweiter Linie Umfang und Charakter der Blätter insofern, als diese eine Verkleinerung auf das Format unseres Blattes in runden Masstäben und noch deutlich lesbarer Darstellung überhaupt zulassen. Schliesslich sei noch erwähnt, dass wir die Abbildungen der einzelnen Objekte zwecks leichter Orientierung, Auffindung und Vergleichs in geographischer Reihenfolge, von Basel aufwärts, aneinanderreihen und dementsprechend auch die Kritik der einzelnen Entwürfe durch das Preisgericht nicht in Reihenfolge der Entwurf-Nummerierung bringen, sondern so, wie es im Hinblick auf die Abbildungen am zweckmässigsten erschien. Redaktionelle zusätzliche Erläuterungen werden jeweils durch den Schriftcharakter dieser Zeilen kenntlich gemacht. Damit fahren wir fort in der Wiedergabe des Gutachtens (im Anschluss an Seite 3 unten in Nr. 1):

„Zu den einzelnen Entwürfen ist folgendes auszuführen (wir beschränken uns auf die prämierten Entwürfe und den zum Ankauf empfohlenen. Red.):

Entwurf Nr. 6: „Freier Rhein“.

Der Verfasser stellt den Grundsatz auf, dass die Schifffahrt in der Hauptsache im Fluss zu belassen und die Mitbenutzung der Kanäle durch dieselbe tunlichst zu vermeiden sei. Abweichungen hiervon sollen nur bei Rheinau und beim Rheinfall stattfinden, woselbst sich mit Kanälen (Durchstichen) grosse Vorteile erreichen lassen sollen. Das verfügbare Gefälle soll möglichst für die Kraftgewinnung ausgenützt werden. Diese Grundsätze sind im Entwurf durchgeführt und es ist dadurch eine leistungsfähige Wasserstrasse und im Vergleich zu den andern Entwürfen die vollkommenste Ausnützung des Gefälles erreicht worden. Wenn der Anfang der Wasserstrasse Basel-Bodensee oberhalb des Birsfelder Wehres gelegt und bei diesem Wehr auf Grund von Berechnungen, denen nicht zutreffende Annahmen zugrunde liegen, eine Schleppzug-Schleuse von 185 m Länge und 25 m Breite vorgesehen wird, so entspricht dies allerdings dem Programm nicht, ist aber für die Ausgestaltung des ganzen übrigen Entwurfes ohne Bedeutung. Die Einzelbearbeitung ist in eingehender und sachkundiger Weise durchgeführt.

Bei Rheinfelden wird die bestehende Wehr- und Kraftanlage aufgegeben und durch eine neue, flussabwärts angenommene Anlage ersetzt. Die Lösung ist gut; sie kann noch verbessert werden, wenn der Schifffahrtsweg vom Werkkanal durch eine Mauer vollständig getrennt und das Krafthaus zwecks vollständiger Ausnützung des verfügbaren Gefälles noch etwas weiter flussabwärts verlegt wird (vergl. nebenstehende Abb. 5 mit Abb. 6 auf Seite 20).

Die Einteilung der *Haltungen* zwischen Schwaderloch und Kadelburg ist als gut zu bezeichnen, da die Schifffahrt im Fluss verbleibt und das gesamte Gefälle ausgenützt wird. Durch die Teilung der grossen Gefälle und die Anlage von zwei nur der Schifffahrt allein dienenden Wehren, werden bedenkliche Gelände-

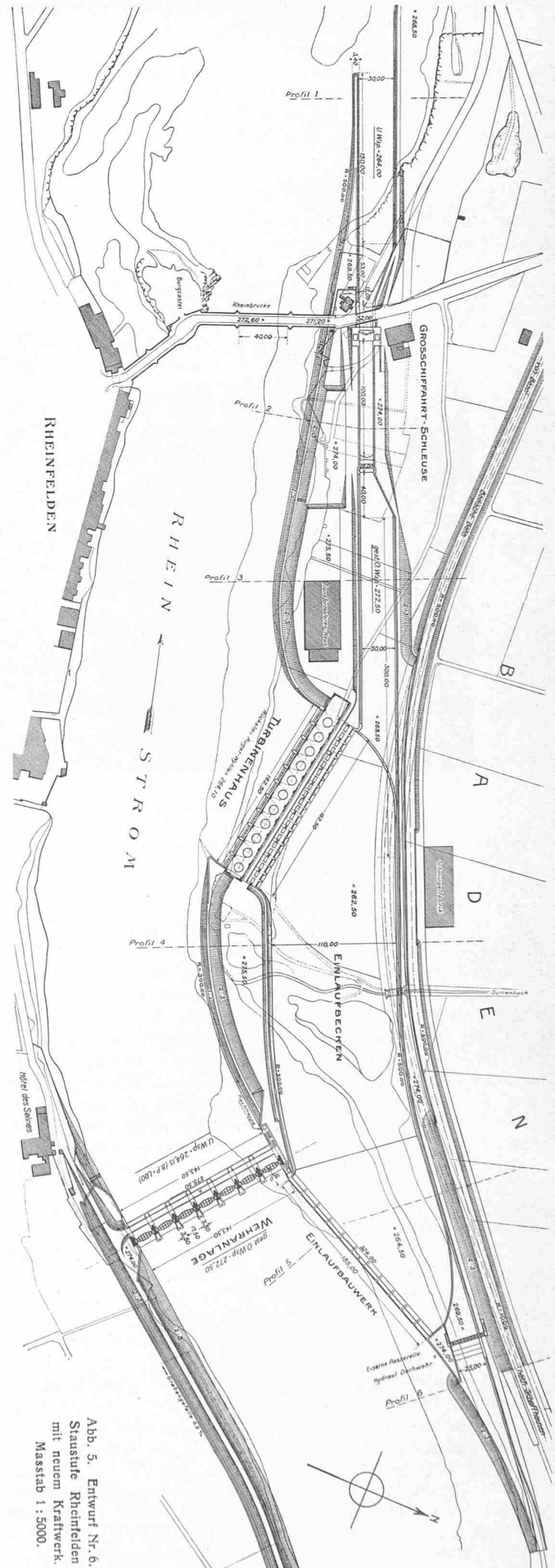


Abb. 5. Entwurf Nr. 6.
Stauslute Rheinfelden
mit neuem Kraftwerk.
Massstab 1:5000.



OBEN ESSZIMMER

UNTEN VERANDA

DAS WOHNHAUS „IM GUGGI“ DES ARCHITEKTEN M. HAEFELI





AUS DEM WOHNHAUS „IM GUGGI“ IN ZÜRICH



OBEN DAS ARBEITSZIMMER, UNTEN DIE „GUTE STUBE“



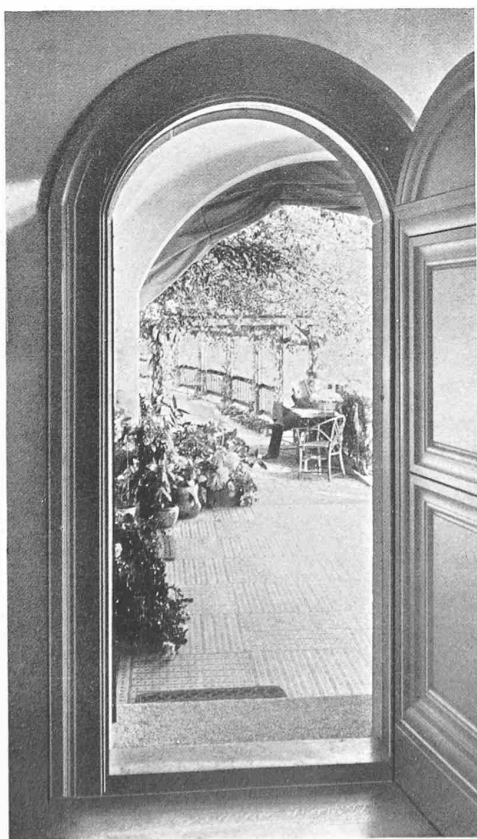
ARCHITEKTEN PFLEGHARD & HAEFELI, ZÜRICH



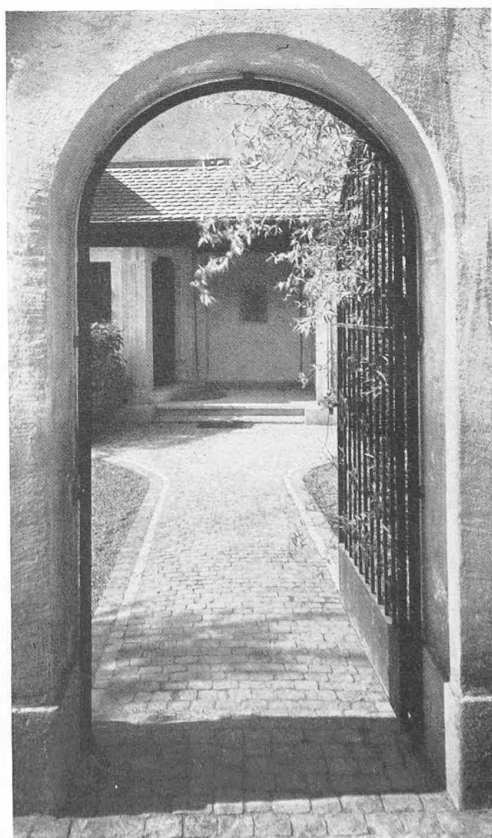
DIE BEIDEN ECKEN IM WOHNZIMMER



WOHNHAUS „IM GUGGI“ DES ARCHITEKTEN MAX HAEFELI



AUSGANG AUF DIE VERANDA



OBEN: TREPPEN-ANTRITT

ZUGANG ZUM HAUSE

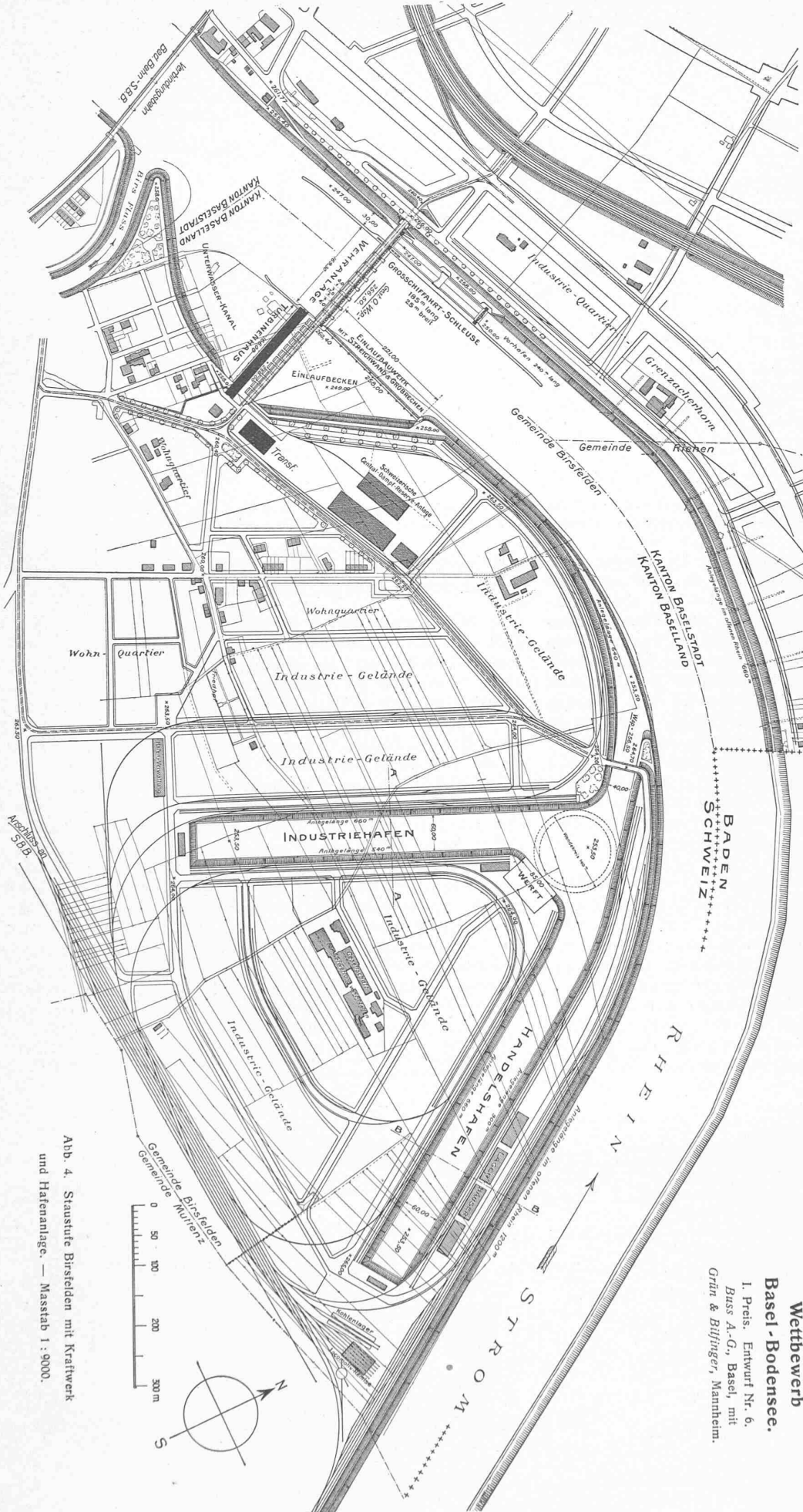


Abb. 4. Staustufe Birsfelden mit Kraftwerk und Hafenanlage. — Masstab 1:9000.

Ueberstauungen vermieden. Im einzelnen wird die Linienführung der Kanäle dem Gelände vielleicht noch mehr anzupassen sein. Auch dürfte eine Steigerung der Ausbaugröße für das Kraftwerk Dogern auf die sonst unterhalb Waldshut angenommene zu erwägen sein.

Bei *Rheinau* ist eine ähnliche Anordnung gewählt, wie im Projekt Nr. 4; es gelten daher die zu diesem gemachten Bemerkungen (folgen später, *Red.*) auch hier.

Am *Rheinfälle* ist oberhalb der Eisenbahnbrücke ein bewegliches Wehr vorgesehen. Der Fall selbst wird in der einen Lösung mit einem offenen Einschnitt, in der Variante durch zwei nebeneinander liegende einschiffige Tunnel umgangen. Der Abstieg erfolgt entweder in einer zweistufigen Schleusentreppe oder in zwei einzelnen, durch eine kurze Zwischenhaltung von einander getrennten Schleusen. An beiden Lösungen ist der tiefe Einschnitt hinter Schloss Laufen zu beanstanden, der das Landschaftsbild beeinträchtigt. In der Variante ist die Führung der Tunnel im Bogen unzweckmässig und das Profil der Tunnel zu eng. Das Stauwehr sollte mit Rücksicht auf das Landschaftsbild weiter aufwärts vom Rheinfälle gerückt werden. Das vorgesehene Kraftwerk entspricht nicht dem Programm.

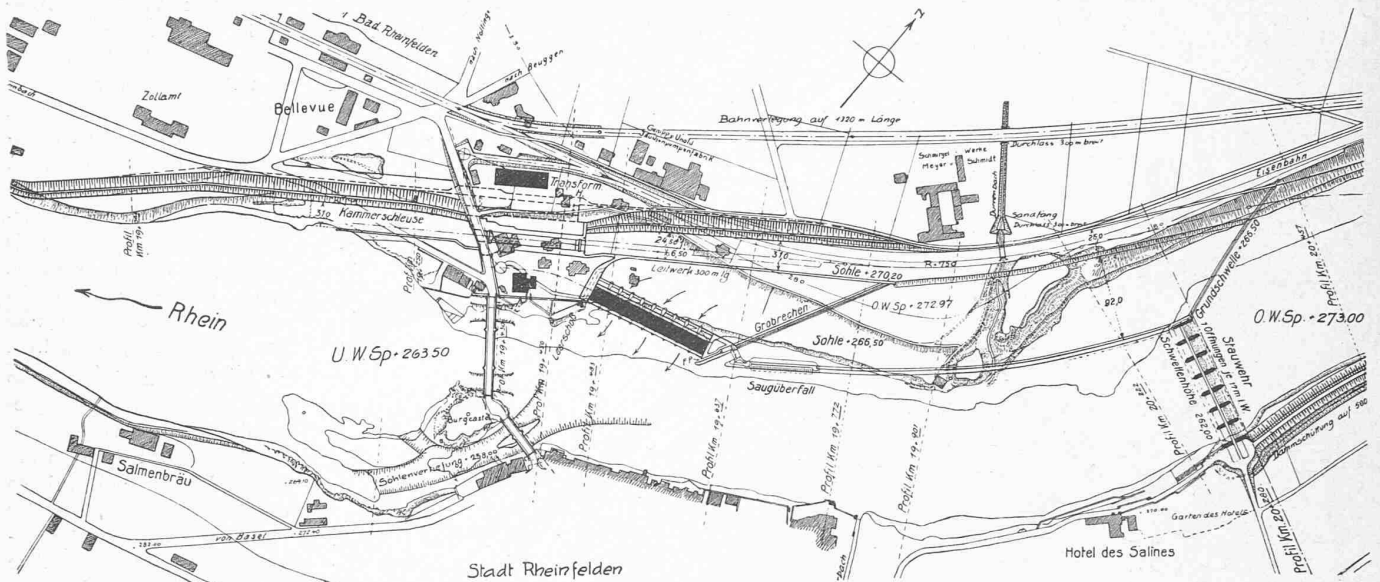
An der Anlage bei *Schaffhausen* ist die Anordnung des durchgehenden Schiffsahrtsweges auf der Stadtseite nicht zweckmässig, da der Schleusenverkehr durch den örtlichen Verkehr beeinträchtigt würde. Das Kraftwerk ist weiter flussabwärts gelegt, als nach den Gefällsverhältnissen notwendig ist. Die Wasserzuführung zum Kraftwerk ist gekünstelt, die Trennungsmauer unterhalb der Schleuse zu lang.

Gegen die Erstellung einer Staustufe bei Rheinklingen bestehen die auch zu den übrigen Entwürfen geäußerten Bedenken.

Die Anordnung der Staustufe *Birsfelden* (Abb. 4) ist zweckmässig. In der Zwischenstufe *Säckingen* ist das Gefälle zu klein; das Wehr würde daher besser weiter abwärts gegen Mumpf verlegt. Der Gedanke, bei *Laufenburg* die neue Schiffschleuse unter

Wettbewerb
Basel-Bodensee.
 I. Preis. Entwurf Nr. 6.
 Bass A.-G., Basel, mit
 Grün & Büllinger, Mannheim.

Internationaler Wettbewerb zur Schiffbarmachung des Rheins von Basel bis in den Bodensee.



Aus dem II. Preis, Entwurf Nr. 7. — Verfasser Grün & Bilfinger A.-G. in Mannheim, unter Mitwirkung von Buss A.-G. in Basel.
 Abb. 6. Ueberwindung der Stromschnelle Rheinfelden durch Abwärtsverlegung der Staustufe und Neubau des Stauwehres samt Kraftwerk. — Masstab 1:8000.

Belassung der vorhandenen Kahnschleuse neben dieser in das rechte Ufer zu legen, ist insofern gut, als dadurch an Abflussprofil bei Hochwasser gewonnen wird. Dieser Vorteil würde aber wieder verloren gehen, wenn die Erstellung einer zweiten Schleuse notwendig würde (Abb. 7). Die vorgeschlagenen Dachwehre in den Oberhäuptern der Schleusen würden zweckmässiger durch Hubtore ersetzt werden. Die Ausbaugrösse der Kraftwerke ist richtig bemessen.

Der Umbau der *Brücke bei Laufenburg* ist nicht unbedingt erforderlich, da nach der Erhöhung des Staues am Wehr auf Kote 302, die bereits genehmigt ist, Strömungen, die die Schifffahrt beeinträchtigen können, kaum mehr vorhanden sein werden (Abb. 8 und 9). Die Verlegung der Brücke von Stein an das untere Ende der Stadt ist nicht wohl zugänglich. Die Lösung ist im Einbau einer beweglichen Brücke zu suchen. Schliesslich ist zu bemerken, dass die vom Verfasser angenommene Höherstauung um 0,75 m am Eglisauer Wehr unzulässig ist.“

Mit Bezug auf die Hafenanlage Birsfelden nach Abbildung 4 wird darauf aufmerksam gemacht, dass die Verfasser sich diese für einen wesentlichen Teil der Schiffsgüter als End- und Umschlaghafen denken; deshalb ihr Vorschlag einer grossen, leistungsfähigen Schleppzug-Schleuse anstelle der von hier aufwärts genügenden blossen Kahn-Schleusen. Ferner sei hingewiesen auf den Vorschlag einer hier anzulegenden Schweizerischen Zentral-Dampf-Reserve-Anlage, in Zusammenhang mit der im Werden begriffenen „Schweizer. Sammelschiene“.

Der in Abb. 8 und 9 dargestellte Vorschlag, die neue Laufenburgerbrücke zwecks Ausschaltung des Mittelpfeilers durch eine freitragende Konstruktion zu ersetzen, soll lediglich veranschaulichen, welche Schwierigkeiten jene Stelle dem Passieren eines nicht geteilten Schleppzuges bereiten wird.

(Forts. folgt.)

Schwerer Unfall bei Gleichstrom-Nutzbremmung auf der „Chicago, Milwaukee & St. Paul Rd.“

Wie „Electric Railway Journal“¹⁾ berichtet, fiel am 16. Juni 1920 auf einer Bergstrecke in 22 ‰ Neigung der „Chicago, Milwaukee & St. Paul Rd.“ ein Güterzug von rund 2500 t Anhängelast einem Fehlanöver der Nutzbremmung zum Opfer, wobei die Anhängelast zum grossen Teil vollständig zerstört wurde, während die an der Spitze des Zuges fahrende elektrische Lokomotive allein ohne grössere Defekte davonkam. Wie die genannte Zeitschrift meldet, sind die verantwortlichen Organe der Bahnverwaltung der Meinung, dass die Schuld am Unfall lediglich einem Bedienungsfehler, nicht aber einem Fehler des elektrischen Systems zur Last falle. Demgegenüber scheint uns die Schuld mindestens ebensosehr am elektrischen System, als an der Bedienung zu liegen; wir vertreten geradezu die Ansicht, dass der Unfall für das System der Nutzbremmung auf Gleichstrom-Hochspannungsbahnen insofern typisch ist, als seine Verhinderung bei diesem System nur bei allergrösster Aufmerksamkeit gelingt. Der wesentliche Grund für das Zustandekommen des Unfalls liegt nämlich in dem engen Geschwindigkeitsbereich²⁾, innerhalb dessen die Zuschaltung der „rekuperierenden Zugzentrale“ an die Fahrleitung vorgenommen werden muss; bei grosser Beschleunigung des talfahrenden Zuges

¹⁾ Seite 371 von BanJ 56 (21. August 1920).

²⁾ Auch die Rekuperation auf Drehstrombahnen, bezw. auf Einphasen-Bahnen mit Phasenumformung hat nur einen engen, wegen Wegfalls von Schaltmanövern aber gefahrlosen Geschwindigkeitsbereich.

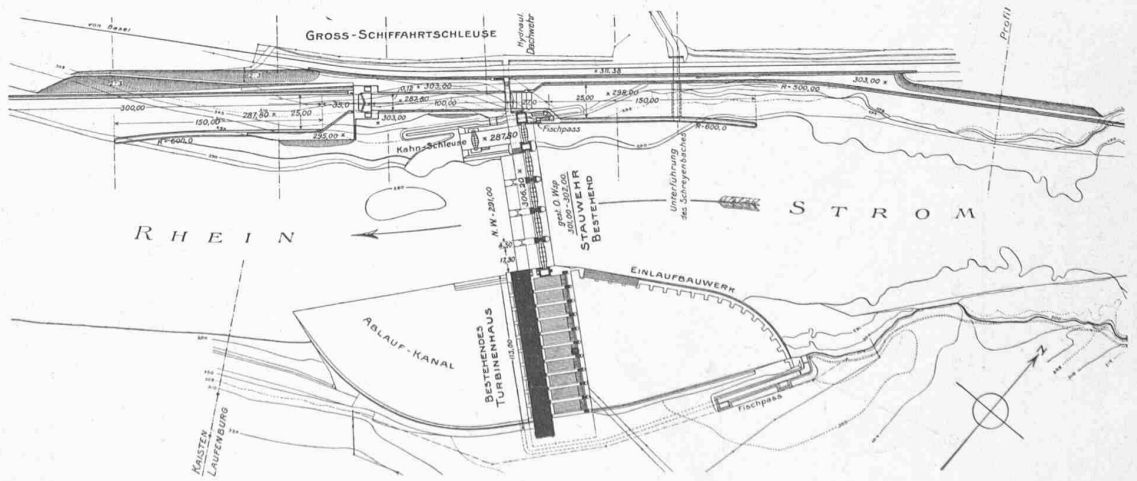


Abb. 7. Aus Entwurf Nr. 6. Richtig abgedrehte Gross-Schiffahrtsschleuse beim Kraftwerk Laufenburg. — Masstab 1:5000.

muss dieses Manöver in einer sehr kurzen Zeit besorgt werden, wobei leicht die für Zuschaltung noch zulässige obere Geschwindigkeitsgrenze überschritten, bezw. verpasst wird. So geschah es auch beim Unfall, dessen Verlauf kurz wie folgt geschildert werden kann. Nach der Einfahrt in das Gefälle von 22‰ wartete der Lokomotivführer den Geschwindigkeitswert von 24 km/h ab, um vorschriftsgemäss im Intervall von 24 bis 32 km/h die Zuschaltung der rekuperierenden Motoren an die Fahrleitung vorzunehmen. Infolge Verpassens des Höchstwertes von 32 km/h misslang ihm aber die Zuschaltung insofern, als der automatische Schalter wegen Ueberlastung auslöste. Dadurch verwirrt, verlor der Lokomotivführer eine weitere halbe Minute, bevor er die Luftbremse in Gang setzte, die indessen die zunehmende Geschwindigkeit des Zuges nicht herabzusetzen vermochte. Ein oder zwei weitere Versuche mit Nutzbremung gelangen natürlich auch nicht, worauf der Führer noch zur Schnellbremsung mittels der Luftbremse griff, die die nun eingetretene Geschwindigkeit von 56,5 km/h auch nicht mehr dämmen konnte. Der Zug raste nun auf der 20 km langen Gefällstrecke weiter, wobei, hinten beginnend, allmählich die ganze Anhängelast an Kurven und Weichen abgesprengt und abgeschleudert wurde. Zuhinterst befand sich eine Mallet-Dampflokomotive samt Wasserwagen, die, solange sie noch am Zug war, wie auch die 35 Handbremsen desselben, ebenfalls etwas bremsen half, dann kamen 28 mit Holz beladene Güterwagen, die nach erfolgter Entgleisung in Brand gerieten; hierauf entgleiste eine Gruppe von 13 und zum Schluss noch eine letzte Gruppe von 17 Güterwagen. Die allein fahrende Lokomotive legte dann noch einen Weg von 11 km zurück, bevor sie zum Stehen gebracht werden konnte; sie hatte nach dem Geschwindigkeitstreifen vorübergehend 80 km/h erreicht. Während nicht nur ein grosser Teil der Anhängelast, sondern auch der Oberbau, die Fahrleitung und die Speiseleitung an einigen Stellen zerstört wurden, erlitt die elektrische Lokomotive, wie schon erwähnt, nur ganz unwesentliche Schäden, was ihrem hohen Gewicht und ihrer hervorragenden Lauffähigkeit zugeschrieben werden darf.¹⁾

Es scheint uns, dass diesem Unfall eine grundsätzliche Bedeutung beizumessen sei; wir beabsichtigen deshalb, in einem besonderen Aufsatz die durch ihn aufgeworfenen Fragen der Betriebssicherheit bei der Nutzbremung systematisch zu erörtern. W. K.

Miscellanea.

„Standesfragen“. Zu unserer bezüglichen Aeusserung in Nr. 25 letzten Bandes (Seite 288 vom 18. Dezember 1920) erhielten wir von Herrn Fricker eine längere Zuschrift, deren Abdruck wir abgelehnt haben, weil sie sachlich nichts Neues bietet und nach Ton wie Inhalt nicht in unser Blatt passt; wer sich dafür interessiert, kann auf unserer Redaktion davon Einsicht nehmen. Im übrigen findet die Angelegenheit, die erst durch Herrn Frickers nachträgliche Beteiligung unnötigerweise verschärft worden ist, ihre Erledigung durch nachstehende, mit Vertretern der Beamten des Vermessungsamtes vereinbarte Erklärung:

Die Grundbuchgeometer des städtischen Vermessungsamtes erklären in einer Zuschrift an uns, dass sie sich in Sachen Stadt-

¹⁾ Ueber diese Güterzug-Lokomotiven in 2D+D 2-Bauart findet der Leser der „Schweiz. Bauzeitung“ auf Seite 66 von Band LXV (6. Februar 1915) die wissenswerten Daten. Seit der vor kurzem erfolgten Inbetriebnahme der zehn neuen Personenzug-Lokomotiven in 2C1+1C2 und der fünf Personenzug-Lokomotiven in 1B+D+D+B1, von denen auf Seite 50 von Band LXXIII (1. Februar 1919) die Rede war, sind die zehn ersten Personenzug-Lokomotiven in 2D+D 2-Bauart ebenfalls zu Güterzug-Lokomotiven gemacht worden, was durch blosse Aenderung der Zahnräder erfolgte, womit die Bahn nunmehr einen Bestand von 42 Güterzug-Lokomotiven dieser Bauart aufweist.

geometerwahl weder einer unsachlichen Opposition, noch sonst irgendwelcher Ungehörigkeiten bewusst sind, und unsere bezüglichen Bemerkungen des bestimmtesten zurückweisen müssen.

Die Erklärung für diesen Widerspruch mit unserer bezügl. Bemerkung hat sich durch seitherige Besprechungen in einer ausinandergelassenen Auffassung des Begriffes „unsachliche Opposition“ ergeben: Wir empfanden, aus den angeführten prinzipiellen Gründen, jedwede Aktion gegen die Wahl eines Akademikers als unsachlich und deshalb ungehörig. — Die Beamten des Vermessungsamtes dagegen sind ihrerseits der Ansicht, dass auch unter ihnen ein durchaus befähigter Nachfolger des Stadtgeometers hätte gefunden werden können; eine Bekundung dieser ihrer Ueberzeugung, der sie an zuständiger Stelle in korrekter Form Ausdruck gegeben haben, können sie deshalb nicht als „unsachlich“ gelten lassen.

Mit dieser Feststellung entfällt auch der Anschein eines Vorwurfes an die Beamtenschaft des Vermessungsamtes. Schliesslich legen wir im Interesse des Neugewählten noch Wert auf die Feststellung, dass seine Person für alle Beteiligten völlig ausser Betracht blieb. Was uns betrifft, so erfolgten unsere Aeusserungen aus eigener Initiative; sie hatten nur die Sache im Auge.

Versuche mit autogen geschweissten Probestücken. Der Schweizerische Verein von Dampfkesselbesitzern und der Schweizerische Azetylen-Verein haben die Vornahme von Versuchen mit autogen geschweissten Probestücken, wie sie im Kesselbau häufig vorkommen, beschlossen. Das Programm umfasst: Rohre mit angeschweissten Flanschen; angeschweisste Augen; abgekröpfte Blechverbindungen; Blechverbindungen in einheitlicher Richtung; Zerreiisstäbe mit aufgeschweisstem Auge. Diese Versuche sind dazu bestimmt, in der Anwendung der autogenen Azetylen-Sauerstoff-Schweissung im Kesselbau weitere Klarheit und Sicherheit zu schaffen. Ihre Durchführung geschieht in der Weise, dass die kesselbauenden Firmen und Autogen-Schweissereien selbst zur Konkurrenz und Ausführung der Probestücke eingeladen werden.

Der Schweizerische Verein von Dampfkesselbesitzern hat schon einmal im Jahre 1913 eine ähnliche Versuchsreihe durchführen lassen, worüber Oberingenieur E. Höhn¹⁾, Zürich, berichtet hat. Jene ersten Versuche¹⁾ hatten insofern grosse Bedeutung, als sie für die Grundlage bestimmend waren, auf der die autogene Schweissung im Kessel- und Apparatebau überhaupt zugelassen werden konnte. Die zweite Versuchsreihe soll dazu dienen, über eine Anzahl weiterer wichtiger Fragen Aufklärung zu bringen und diejenigen Firmen kennen zu lernen, die imstande sind, gute Schweissarbeiten zu liefern. An der ersten Konkurrenz haben 14 Firmen teilgenommen; da sich seither die autogene Schweissung stark verbreitet hat, darf diesmal wohl eine weit höhere Teilnehmerzahl erwartet werden.

Kinematographie mit 50 000 Aufnahmen in der Sek. Die Untersuchung gewisser, sehr schneller Bewegungen, insbesondere in der Ballistik, kann nur auf kinematographischem Wege erfolgen. Dafür sind aber Einrichtungen erforderlich, die die Aufnahme von 20 000 bis 50 000 Bildern in der Sekunde gestatten. Schon Bull ist es seinerzeit gelungen, bei Verwendung eines dauernd beweglichen Films hinter einem dauernd geöffneten Objektiv und Beleuchten des aufzunehmenden Gegenstandes durch die Funken eines Ruhmkorff-Induktors, eine Bilderzahl von 3000 in der Sekunde zu erreichen. Nach einem der Akademie der Wissenschaften in

¹⁾ E. Höhn. „Versuche mit autogen geschweissten Kesselblechen“. Zürich, Rascher & Cie. Kurz besprochen in Band LXVI, Seite 72 (7. August 1915) und Band LXX, Seite 136 (15. September 1917).

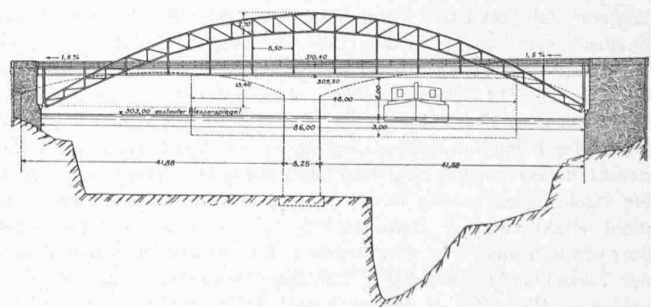
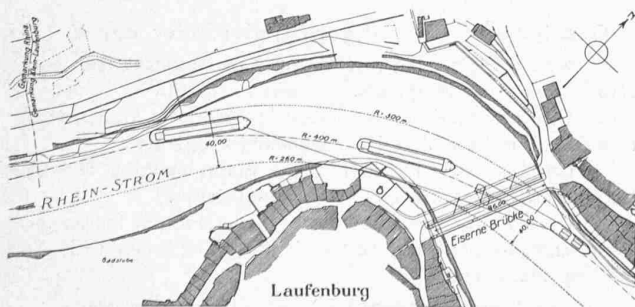


Abb. 8 Lageplan 1:5000, und Abb. 9 Profil 1:1000 der für die Durchfahrt ungeteilter Schlepplzüge zu engen Brücke bei Laufenburg. Aus Entwurf Nr. 6.