

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 85/86 (1925)
Heft: 3

Wettbewerbe

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 11.04.2026

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

Spannweite von 36,2 m, der Abstand der zwei Hauptträger, zwischen denen die Fahrbahn versenkt angeordnet ist, beträgt 10 m, bei einer Stehblechhöhe von 3,2 m. In Abständen von rund 41 cm sind die Fahrbahn-Querträger, I-Walzträger von 68½ cm Höhe und einem Gewicht von 135 kg/m, angeschlossen. Auf den Querträger-Obergurten ist ein ebenes Blech von 11 mm Stärke aufgenietet, auf dem eine armierte Betonplatte und darüber das eigentliche Schotterbett ruht. Die Blech-Hauptträger besitzen in einer Gurtung bis zu sieben Kopfplatten von 61 cm Breite und 19 bis 22 mm Dicke, die Stehbleche sind oben und unten durch beidseitige Halsbleche verstärkt, als Gurtwinkel gelangen L 203/203/29 mm zur Verwendung. In den, in den stumpfen Winkeln der Kreuzung gelegenen Auflagerpunkten, ist, entsprechend den grösseren Auflagerkräften, das 16 mm starke Stehblech durch ein weiteres 11 mm starkes Beiblech verstärkt worden. Die zwei Hauptträger wiegen nach „Eng. News-Record“ vom 30. Oktober 1924 allein je 130 t und sind wohl die schwersten je gebauten Blechbalken.

Ausfuhr elektrischer Energie. Die *Officine Elettriche Ticinesi S. A.* (Ofelti) in Bodio/Baden sind zurzeit im Besitz zweier Bewilligungen (Nr. 50 und 69) zur Ausfuhr von max. 8000 kW bzw. 5000 kW an die „Società Idroelettrica Piemontese Lombarda Ernesto Breda“ in Mailand, gültig bis 31. Dezember 1931 bzw. 15. Oktober 1938. Das Eidg. Departement des Innern hat ihnen ferner am 24. Dezember 1924 die jederzeit rückziehbare vorübergehende Bewilligung erteilt, über den Rahmen der genannten Bewilligungen hinaus, jedoch längstens bis 31. Dezember 1926, weitere 2000 kW (täglich max. 48000 kWh) an die gleiche Gesellschaft abzugeben. Die „Ofelti“ stellen nun laut „Bundesblatt“ vom 7. Januar 1924 das Gesuch um Zusammenlegung der beiden Bewilligungen in eine einheitliche, bis 15. Oktober 1938 gültige, unter gleichzeitiger Erweiterung auf 20000 kW (täglich max. 400000 kWh, bisher 312000 kWh). Die auszuführende Energie stammt aus den Werken Biaschina bei Bodio und Tremorgio bei Rodi und soll teils durch die bestehende und verstärkte Leitung Bodio-Ponte Tresa, teils durch eine neu erstellte Leitung Rodi-Bodio-Ponte Tresa der Grenze zugeführt werden. Sie soll zum grossen Teil an die oberitalienische Industrie verteilt, die Nacht- und Sonntags-Energie teilweise zum Pumpen und Stauen von Wasser in Ausgleichweihern benützt werden. Einsprachen und Anmeldungen für allfälligen Strombedarf sind bis zum 7. Februar 1925 an das Eidg. Amt für Wasserwirtschaft zu richten.

Normalisierung der Papierformate (Vergl. Band 82, S. 170, vom 29. September 1923). Nachdem der Regierungsrat des Kantons Zürich angeordnet hat, dass in der kantonalen Verwaltung künftig die in der *Eidgen. Post- und Telegraphen-Verwaltung* bereits seit Juli 1923 eingeführten Papierformate nach den Normen des V. S. M. zu verwenden seien, die auf 1. Januar 1925 auch für die *Bundes- und Bundesbahnverwaltung* als verbindlich erklärt worden sind, sind die Baudirektion und die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich dahin übereingekommen, diese Formate vom 1. Januar 1925 an auch für die Pläne ihrer technischen Abteilungen anwendbar zu erklären. Es werden somit in Zukunft von den technischen Bureaux des Kantons nur noch die Normalformate der sogenannten A-Reihe benutzt und die Pläne, soweit dies irgendwie zugänglich ist, auf dieses Format gefalzt. Das Format A 4 misst 210×297 mm; die übrigen Formate betragen die Hälfte, beziehungsweise das Doppelte oder Mehrfache dieses Masses (Verhältnis 1:√2).

Erweiterung des Strassburger Hafens. Im Laufe der nächsten Jahre soll der Hafen von Strassburg eine bedeutende Erweiterung erfahren, die ihn in die Lage setzen soll, mit dem gegenüberliegenden, zurzeit weit besser ausgerüsteten Hafen von Kehl in Wettbewerb zu treten. Als erste Arbeit des ersten Ausbaues, für den 165 Mill. fr. Fr. bewilligt worden sind, ist der Petroleumhafen in Angriff genommen worden. Er kommt bei der Einfahrt in den Hafen, nördlich der Einmündung des Rhein-Marne-Kanals zu liegen, und wird bei 2 km Länge des Beckens 1500 m Quai erhalten; zur Aufnahme von Tankeinrichtungen sind anschliessend 20 ha Gelände vorhanden. Für die Geleiseverbindungen werden über dem Rhein-Marne-Kanal Drehbrücken erstellt. Der neue Petroleumhafen wird rund 9 Mill. Fr. kosten und soll auf Ende dieses Jahres fertig werden.

Société des Ingénieurs civils de France. Am 19. Dezember hielt der Verein unter dem Vorsitz seines Präsidenten H. Lucien Delloye (St. Gobain) seine Jahresversammlung ab. Dem vom Quästor erstatteten Bericht entnehmen wir, dass die Mitgliederzahl des Vereins auf Ende November 4721 betrug gegenüber 4552 im Vor-

jahr. Als Präsident für 1925 amtet statutengemäss der letztes Jahr zum Vize-Präsidenten gewählte Ingenieur *Georges Hersent* (Paris). Zum Vize-Präsidenten für 1925, bzw. Präsidenten für 1926 wählte die Versammlung Ingenieur *Louis Baclé* (Paris). Der Verein hat während des Berichtjahres 18 ordentliche Versammlungen abgehalten, an denen in Vorträgen, Referaten oder Diskussionen 29 Gegenstände behandelt wurden. Das Vereinsbulletin berichtet in gewohnter eingehender Weise über alle die behandelten Fragen.

Die Dampfkessel-Explosionen in Deutschland im Jahre 1923. In den Dampfkessel-Betrieben in Deutschland sind im Jahre 1923 sechs Explosionen festgestellt worden. Davon sind zwei auf unzulässig hohen Dampfdruck und je eine auf Wassermangel, lokale Ueberhitzung des Kessels und mangelhafte Blechqualität zurückzuführen; im sechsten Falle konnte die Ursache nicht festgestellt werden. Bei einer dieser Explosionen wurde eine Person getötet.

Künstlicher Marmor. Nach einer Mitteilung des „Z. d. B.“ vom 10. Dezember 1924 ist es gelungen, einen Kunststein herzustellen, der Marmor überraschend ähnlich ist und infolge seiner Eigenschaften und seiner Billigkeit diesen auf all seinen Anwendungsgebieten zu ersetzen imstande ist. In England soll bereits eine Gesellschaft zur Herstellung künstlichen Marmors in grossem Masstabe gegründet worden sein; weitere sind in Norwegen und Schweden beabsichtigt.

Gebäude für das Internationale Arbeitsamt in Genf. Auf dem nach den Plänen von Architekt G. Epitoux (Lausanne) in Ausführung begriffenen Neubau, zu dem Ende Oktober 1923 der Grundstein gelegt worden war, konnte am 19. Dezember 1924 das Aufrihtgebäumchen aufgepflanzt werden. Es wird damit gerechnet, das Gebäude im nächsten Herbst dem Betrieb übergeben zu können.

Elektrifikation der Schweizerischen Bundesbahnen. Am 15. und 16. Januar fand die Kollaudation der elektrifizierten Strecken Zürich-Olten und Lausanne-Yverdon durch das Eisenbahndepartement statt. Die Aufnahme des elektrischen Betriebs soll im Laufe der nächsten Woche erfolgen.

Preis Ausschreiben.

Stossdämpfungs-Vorrichtungen für Automobile. Die Stadt Paris veranstaltet einen Wettbewerb zur Erlangung von Stossdämpfungs-Vorrichtungen für Automobile. Die einzureichenden Vorschläge können sich auf alle Arten solcher Vorrichtungen beziehen, die an irgend einer Stelle des Fahrzeugs, einschliesslich Bereifung und Karosserie, angebracht sein können, und die geeignet sind, die Stösse auf die Strasse und die angrenzenden Häuser einerseits, auf die Wagenladung andererseits auf ein Mindestmass zu beschränken. Automobile mit Bruttogewicht unter 2 t sind vom Wettbewerb ausgeschlossen. Zugelassen sind Einzelpersonen und Verbände aller Länder, die dem Völkerbund angehören. Einreichungstermin für die Zeichnungen und Beschreibungen ist der 31. März 1925; die Vorführung eines mit der betreffenden Vorrichtung versehenen Wagens wird erst vom 1. Oktober 1925 an zu erfolgen haben. Zur Prämierung der besten Lösungen ist die Summe von 50000 Fr. (französische Währung) ausgesetzt; es steht jedoch dem Preisgericht frei, nur einen Teil dieser Summe zu verteilen. Programm und Prüfungs-Reglement können bei der Direction des Travaux (Secrétariat, Bureau Nr. 121), Quai de la Rapée 98, Paris, bezogen werden.

Literatur.

A | **BEITRÄGE ZUM BAUEN** **2**
B | SIE WERDEN UNS LESEN — AUCH WENN SIE MIT UNS NICHT EINIG
 SEIN KÖNNEN. DANN WIR VERLANGEN VON IHNEN KEINEN
 GLAUBEN AN NEUE DOGMEN, DER NUR ZUR ERSTARRUNG IN
 DEN FORMELN EINER TOTEN AESTHETIK FÜHREN WÜRDEN.
C | SIE WERDEN ÜBER DIE DINGE NACHDENKEN — AUCH WENN SIE
 MEINEN, DASS SIE DAMIT HEUTE NICHTS ZU TUN HABEN, DENN
 WIR VERLANGEN NICHT, DASS SIE UNS RECHT GEBEN, SON-
 DERN WOLLEN NUR, DASS SIE DENKEND MITARBEITEN AN
 EINER ENTWICKLUNG, DIE UEBERALL IM GANG IST, DASS SIE AN
 DINGEN ANTEIL NEHMEN, DIE NICHT NUR VON UNS AUSGEHEN.
 WIR WOLLEN NICHTS WEITER ALS KLARHEIT FÜR UNSERE ARBEIT,
 SCHAFEN, DIE EINFACHHEIT UND KONSEQUENZ EINER NEUEN
 REALITÄT ERKENNEN.

Unter diesem Kopf erscheint in zwangloser Folge (6 Nummern jährlich für 4 Fr.) eine neue Architektur-Zeitschrift (Redaktion Thun, Administration Basel, Augustinergasse 5). Nr. 1 bringt neben einer programmatischen Einführung einen illustrierten Aufsatz von H. Schmidt über „Das Chaos im Stadtbau“, sowie kleinere Ausland-Notizen