

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 85/86 (1925)
Heft: 9

Artikel: Projekt für ein neues deutsches Forschungsinstitut für Wasserbau und Wasserkraft
Autor: Hn.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-40185>

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: 24.02.2026

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

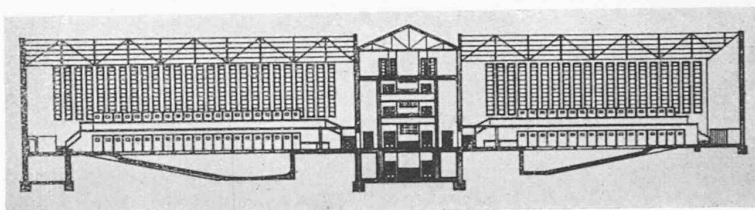
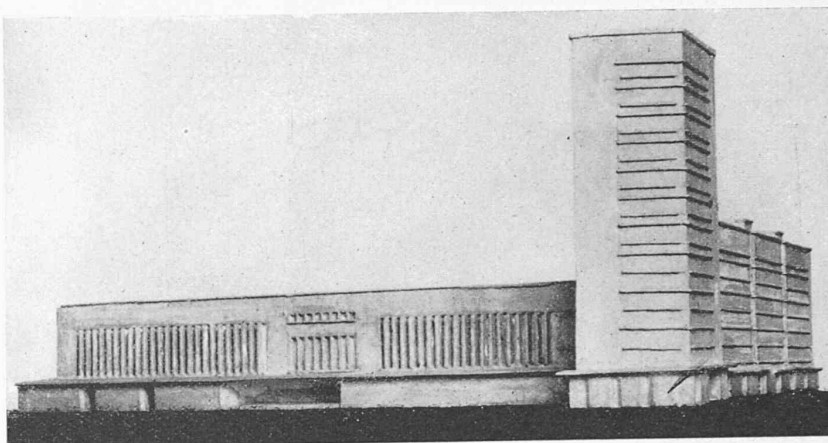
erwartet man unweigerlich ein Nachklingen dieser Axialität in den Obergeschossen. Sehr schön ist der Grundriss. Am Entwurf von O. Hans (S. 111) gefällt vor allem die gute kubische Eck-Gliederung, abgesehen von dem etwas plump und zu ausladend geratenen Balkon.

Eine städtebaulich besonders interessante Aufgabe stellten sich diejenigen, die als hypothetischen Bauplatz für ihre Bank das Areal des jetzigen Hotel Baur en Ville wählten, mit teilweiser Ueberbauung des Brunnenplätzchens an der Waag-Gasse (Arnold, sowie Schindler S. 114). Eine solche Bebauung müsste unter allen Umständen den ohnehin zu kleinen Paradeplatz beengen, als dessen — wenn auch verschobene — Erweiterung dieses Plätzchen wirkt (vergl. Lageplan S. 114); auch würde der Giebel des Grieder-Hauses seinen Sinn verlieren. Die Notwendigkeit einer solchen Bebauung aber einmal angenommen, müsste es geradezu bedrückend wirken, wenn man auch hier einen Turm unmittelbar an die Strassenecke zur Poststrasse pflanzen würde, wie dies die meisten Entwürfe vorsahen. Eine erfreuliche Ausnahme macht nur der abgebildete Entwurf Schindler, der den hochgeführten Trakt zurücksetzt und damit zugleich eine interessante und gut gelöste Versetzung der Bahnhofstrassen-Bauflucht im Baukörper selber vollzieht, während diese gute Gliederungsmöglichkeit von allen anderen übersehen wurde und in den Strassenhohlräumen verloren ging. Gut ist das Zurücksetzen des Turmes deshalb, weil dadurch eine konkave Platzwand entsteht: das räumliche Einflussgebiet des Paradeplatzes wird damit über die Bahnhofstrasse weg ausgedehnt. Es ist lehrreich, die Massengruppierung und Ecklösungen Seite 114 mit Seite 111 (oben rechts) zu vergleichen: beide sind an ihrem Ort gut.

Mehrfach behandelt wurde die aktuelle Aufgabe Bahnhof Cornavin. Die auf Seite 113 abgebildete Lösung ist interessant durch ihre sehr bescheiden dimensionierte, aber gut angeordnete Schalterhalle und durch die Verkehrsführung. Die Fassaden sind ohne aufdringlichen Expressionismus vornehm sachlich; wie im Entwurf Egger wirkt aber auch hier der Versuch, in einer als Ganzes kubisch gegliederten, von der Ecke aus entwickelten Baugruppe plötzlich doch wieder vermittelt veränderter Fensterteilung so etwas wie eine Mittelaxe zu betonen, als Inkonzsequenz und somit störend. Genau dasselbe fällt am langen, niedern Flügel des Volksbad-Entwurfes von 1924 auf (Seite 112): dadurch, dass man diesen Trakt zentralisiert, verliert er den Zusammenhang mit dem Turm, und damit dieser seinen Sinn als Vermittler zwischen verschiedenen hohen Längsbauten. Wenn man schon so gruppieren und beide Gebäudeflügel vom Turm ausstrahlen lassen will, dann muss die Mitte der Flügel unbetont bleiben.

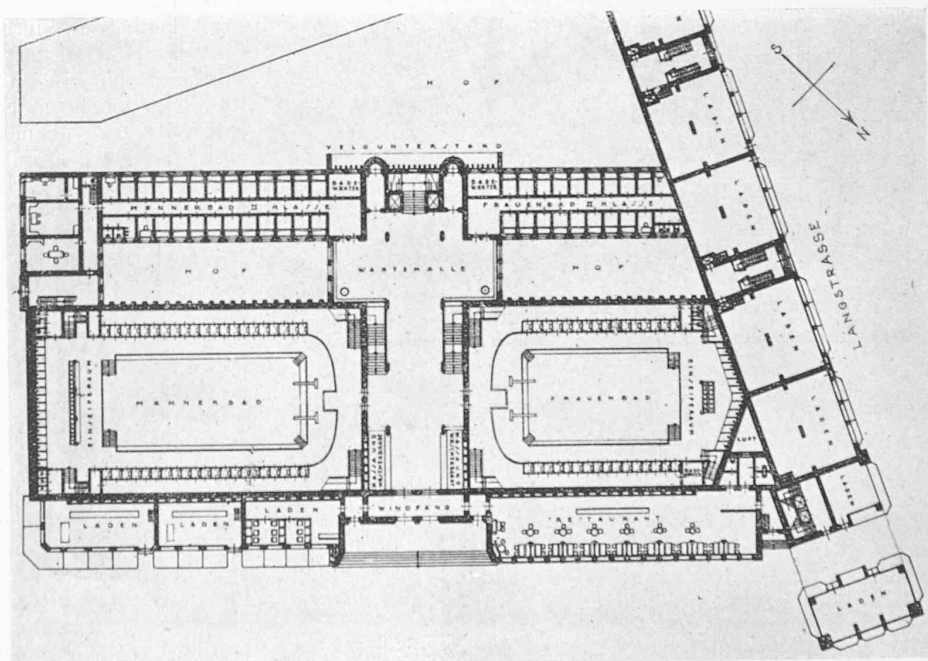
P. M.

DIPLOM-ARBEITEN DER ARCHITEKTENSCHULE DER E. T. H. KLASSE PROF. DR. KARL MOSER.



Modellbild
aus N.-W.

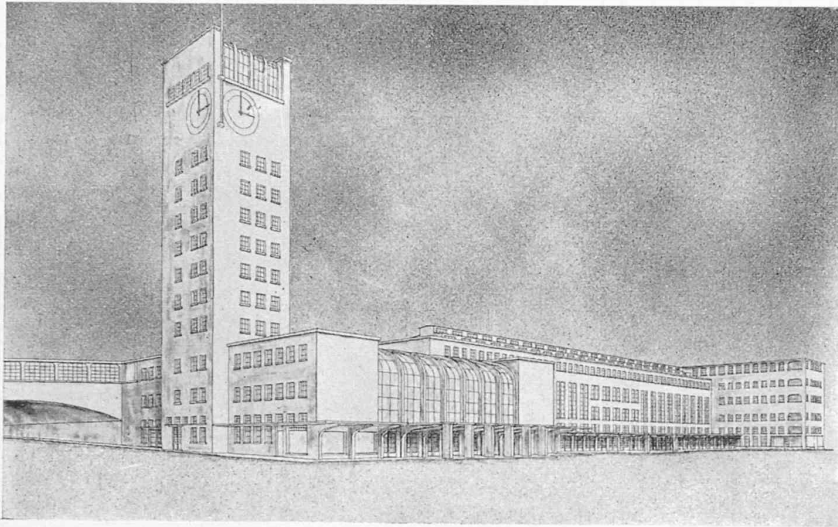
Schnitt und
Grundriss
Masstab
1:900.



Dipl. Arch. H. Naef (1924). Entwurf zu einem Volksbad am Helvetia-Platz in Zürich-Aussersihl.

Projekt für ein neues deutsches Forschungsinstitut für Wasserbau und Wasserkraft.

In der Kaiser-Wilhelm-Gesellschaft hielt im Dezember 1924 Oskar von Miller einen Vortrag über die Ausnutzung der Wasserkräfte, dem die „Z. V. D. I.“ vom 23. Mai 1925 folgende Ausführungen über die Anregung zur Gründung eines Forschungsinstituts für Wasserbau und Wasserkraft entnimmt. Dabei wird besonders hervorgehoben, dass ein solches Institut nicht als in Wettbewerb mit den vorhandenen Anstalten stehend, sondern lediglich als Ergänzung für sie aufzufassen sei. Es würde mit den Laboratorien der Technischen Hochschulen eine dauernde Verbindung herzustellen haben, indem eine grosse Zahl von Versuchen in den Modellanstalten der Hochschulen vorbereitet und sodann in grössern Abmessungen in der

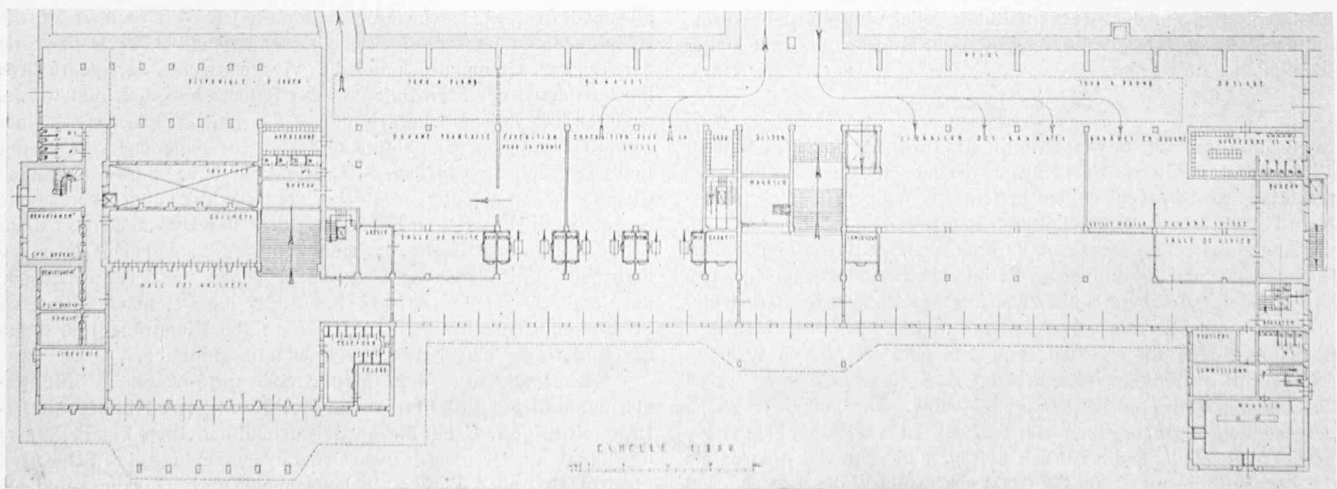
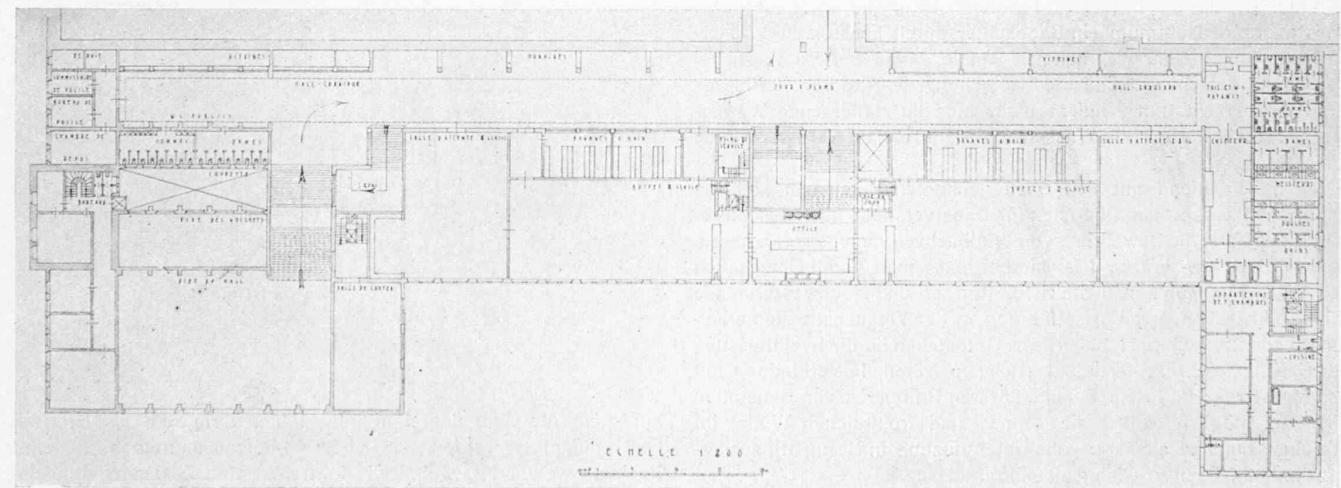


Dipl. Arch. Alexis Letta von Zerne: Bahnhof Genf-Cornavin.

neu zu erstellenden Versuchsanstalt überprüft und weiter ausgebildet würde. Neben der Erstellung von besonders für diese Zwecke geeigneten Anlagen sollen bereits bestehende Werke für die Durchführung von Versuchen herangezogen werden. Als geeignetes Gebiet zur Vornahme der Studien wird die Gegend des Walchenseewerks, sowie der weiten bayrischen Anlagen bezeichnet, da neben den mannigfaltigen Bau- und Maschinenanlagen die Natur eine Fülle der verschiedenartigsten Versuchsbedingungen und Versuchsobjekte liefert.

Spiegelschwankungen in Wasserschlossern, sowie Reibungsverluste in Stollen und Druckleitungen; Studien über den Einfluss der variablen Wasserstände bei Stauanlagen, sowie bei Flüssen in Bezug auf die anliegenden Kulturflächen.

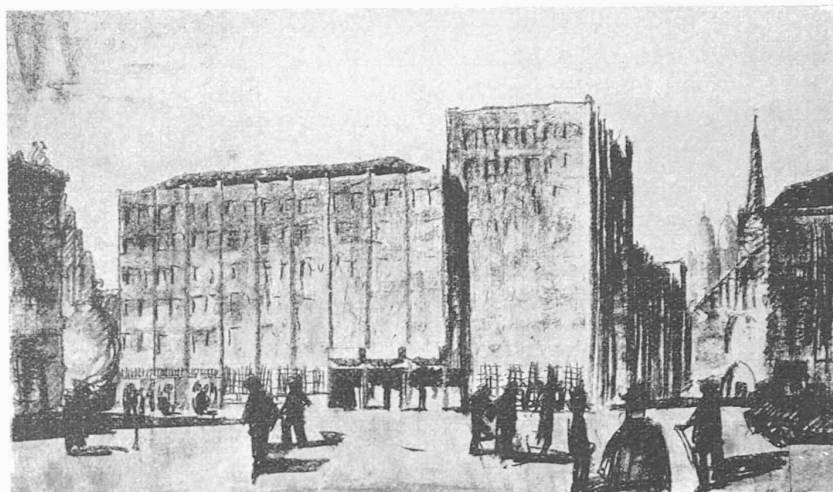
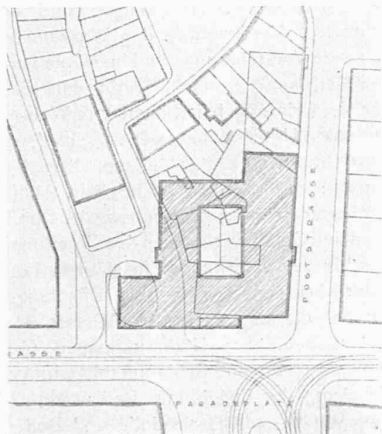
Ferner ist vorgesehen, die noch nicht ausgebaute Gefällstrecke im Oberrachtal, zwischen dem Sachensee und dem Walchensee, mit rund 60 m Gefälle, als Versuchseinrichtung grossen Stils mit dieser Anlage unmittelbar zu verbinden. Die in einem besondern Anbau



Diplom-Arbeit von Alexis Letta (Zerne): Bahnhof Genf-Cornavin. Erdgeschoss und I. Obergeschoss, Masstab 1:800.

DIPLOM-ARBEITEN AUS DER ARCHITEKTENSCHULE DER EIDGEN. TECHN. HOCHSCHULE.

KLASSE PROF. DR. K. MOSER.



Dipl. Arch. E. Schindler: Bank am Paradeplatz in Zürich. — Lageplan 1:2000, Erdgeschoss-Grundriss 1:600.

an das Maschinenhaus des Oberrachkraftwerks aufgestellte Versuchsturbine würde mit einem maximalen Gefälle bis 120 m belastet werden können, während andererseits durch geeignete Einrichtungen das Gefälle bis auf rund 1 m reduziert werden könnte. Die zur Verfügung stehende Wassermenge könnte bis 10 m³/sek gesteigert werden, da infolge des Walchenseebeckens die Hauptstrecke den Ausfall der Oberrachstufe nicht nur während Stunden, sondern während Wochen auszugleichen vermöchte. Zur Feststellung von Strömungserscheinungen innerhalb der Turbinen wäre nach den Vorschlägen von Prof. Dr.-Ing. Thoma die Lagerung der Versuchsturbine so anzuordnen, dass in ihrem Hohlraum ein Beobachter durch Fenster die Wasserströmung unmittelbar wahrnehmen könnte. Eine weitere Versuchsanordnung bezieht sich auf die Erforschung des grossen Einflusses der Saugrohrgestaltung, indem nicht nur die zufließende Wassermenge, sondern auch die Wasserstände am Auslauf variiert werden könnten.

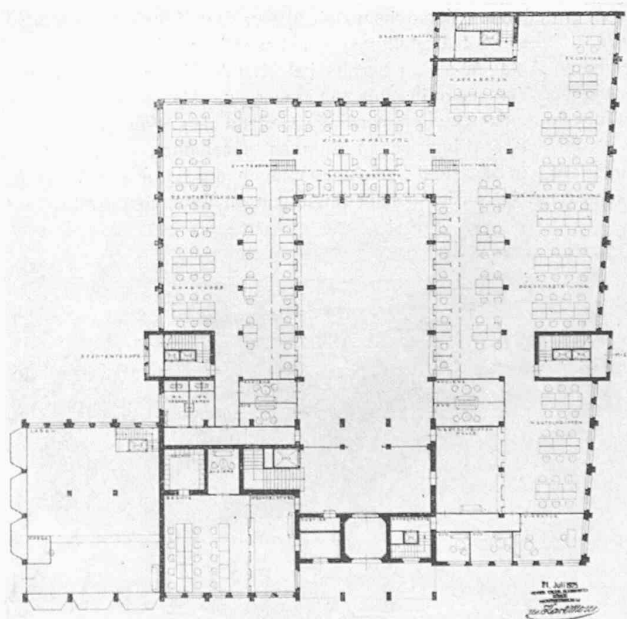
Gleichlaufend mit den oben genannten Versuchen soll das natürliche Bachbett der Oberrach für Dauerversuche über Geschiebeführungen, über die Bewährung von Wildbachverbauungen usw. herangezogen werden. Wertvoll ist hierbei, dass man durch Umschalten von Wassermengen künstliche Niedrigwasser- und Hochwasserstände mit genau festgelegter Wasserführung in der Versuchstrecke herbeiführen könnte, wodurch rechnerische Grundlagen für die Beeinflussung der Geschiebeführung leicht zu gewinnen wären. In Verbindung mit der Messstrecke und dem Bachbett wären Prüfungen von Baustoffen aller Art möglich, wobei die schnee- und frostreichen Winter im Walchenseegebiet eine wertvolle Unterstützung in Bezug auf aussergewöhnliche Beanspruchungsverhältnisse bieten.

Eingehende Besprechungen mit Vertretern der Behörden, der Elektrizitätswerke und Hochschulen haben ergeben, dass die bayerische Staatsregierung ein derartiges Institut in jeder Weise fördern würde, und dass auch die übrigen Interessenten zur Mitarbeit und finanzieller Beteiligung bereit seien.

Hn.

Miscellanea.

Schäden an Strassenbelägen infolge der federnden Wirkung der Gummibereifung. Ueber eine interessante Beobachtung an Strassenbelägen berichtet J. Walker in „Eng. News-Record“ vom 7. Mai.: Die Schotterstrasse zwischen Washington D. C. und Annapolis zeigte unter dem darüberrollenden Kraftwagenverkehr Vertiefungen und Erhöhungen, die ziemlich regelmässig, in etwa 0,8 m mittlerem Abstand, aufeinanderfolgten. Als kritische Geschwindigkeit für ein über diese Wellenberge und -Täler fahrendes Automobil ergab sich aus direkten Versuchen eine solche von 40 km/h. Bei wesentlich höheren oder niedrigeren Geschwindigkeiten waren die Schwingungen des Wagens ganz gering. Die auf diese Weise festgestellte Schwingungszeit von 0,07 sek ist wesentlich kleiner als die der Wagenfedern, die 0,9 sek beträgt und sehr viel grösser als die des Motors mit 0,006 bis 0,009 sek, sodass die letzten zwei Ursachen für die Erklärung der wellenförmigen Gestaltung der Strassenoberfläche nicht in Frage kommen konnten. Es blieb somit



nur noch die Gummibereifung der Räder übrig, die als belastete Feder aufgefasst werden kann. Für ein Personenautomobil mit einer Radlast von 375 kg, wobei die Luftreifen eine Zusammendrückung von 7 mm erfahren, ergibt sich für die federnde Wirkung der Reifen eine Schwingungszeit von 0,085 sek. Dieser Wert liegt dem oben aus der kritischen Geschwindigkeit ermittelten Wert recht nahe; die Uebereinstimmung wäre eine noch bessere, wenn bei der Bestimmung der Reifenzusammendrückung die Vergrösserung der gedrückten Fläche infolge der Formänderung des Reifens berücksichtigt würde, wodurch die Zusammendrückung für die gleiche Belastung kleiner ausfällt. In einem Graphikon sind die Zusammendrückungen der Radreifen bei verschiedener Belastung für einen Ford- und einen Chandlerwagen aufgetragen. — Für die Berechtigung der vorstehend hergeleiteten Ursache der Schäden spricht der Umstand, dass diese Schäden nur in der Ebene, dagegen niemals auf steilen Hügelstrassen auftreten. Um diesen Schäden zu begegnen, wird vorgeschlagen, die Bereifung der Vorder- und Hinterräder mit Reifen verschiedener Schwingungsdauer auszustatten, sodass die Hinterräder die durch die Vorderräder eingeleitete Wellenbildung aufhalten.

ly.

Beobachtung elektrischer Störungen, wie Windungsschluss und dergleichen, unter Benützung von Hochfrequenz-Erscheinungen. Ueber diesen Gegenstand berichtete Ing. F. Rutgers (Oerlikon) an der diesjährigen Generalversammlung des Schweizer Elektrotechnischen Vereins in Lausanne. Die Entwicklung und allgemeine Verbreitung der Radio-Telegraphie und -Telephonie hat die Kenntnis über Hochfrequenz-Erscheinungen derart erweitert, dass