

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 91/92 (1928)
Heft: 6

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: 06.02.2026

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

Mitteilungen.

Neue Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Wesel. Im Laufe letzten Jahres wurden die Ueberbauten der Eisenbahnbrücke bei Wesel ausgewechselt. Die Brücke bestand früher aus vier gleichen Ueberbauten von je 104 m Stützweite, Halbparabelträger mit zweifachem Netzwerk. Da die Brücke der Inanspruchnahme durch den Verkehr nicht mehr genügte, insbesondere stark dynamische Wirkungen sich bemerkbar machten, wurde der Neubau beschlossen. Die neue Brücke, die unter Beibehaltung der vorhandenen Pfeiler gebaut werden musste, fasst je zwei Ueberbauten zu einem kontinuierlichen Träger zusammen und zeigt als System wiederum ein zweifaches Netzwerk, jedoch ohne Pfosten, also einen sogenannten Rautenträger. Diese, in den letzten Jahrzehnten weniger ausgeführte Trägerform wurde nach reiflicher Ueberlegung aus verschiedenen Gründen gewählt. Mit Ausnahme der Abschrägungen in halber Systemhöhe an den beiden Brückenenden zeigt das ganze Bauwerk einen Parallelträger. Man ist somit bei dieser Rheinbrücke nach langer Pause wieder zu ruhigen und einfachen Formen zurückgekehrt, und der Eindruck, den die fertige Brücke macht, bestätigt durchaus die Erwartungen, die man von diesem Bauwerk hegte.

Die Ausführung erfolgte in Stahl 48 und ist konstruktiv insofern bemerkenswert, als, wie schon erwähnt, keine Pfosten angeordnet sind. Die Uebertragung der Momente der Querträger erfolgt durch die Diagonalen. Auch der obere Windverband besteht nur aus Diagonalen, um das Aussehen der Brücke nicht durch Anordnung von Pfosten zu stören.

Recht interessant ist der Verlauf der Montage, da für die Auswechslung der Brücke nur ganz kurze Betriebspausen zur Verfügung standen und auch auf die Rheinschifffahrt entsprechend Rücksicht genommen werden musste. Der kontinuierliche Träger von je rund 210 m Länge wurde auf Querverschiebebahnen eingefahren und gleichzeitig je zwei Öffnungen der alten Brücke ausgefahren. Die gleichzeitig auf den Verschiebebahnen bewegte Last betrug annähernd 4000 t. Die einzelnen Öffnungen der neuen Brücke wurden durch Einschwimmen auf die Verschiebebahnen verbracht, da das Einrüsten der Hauptschiffsöffnungen nicht zugelassen worden war. — Mit dem Bau war im Herbst 1926 begonnen worden und eine Öffnung auf dem Einfahrgerüst fertiggestellt worden. Die Wiederaufnahme der Arbeiten erfolgte Mitte März 1927 und die gesamte Fertigstellung im November.

Intern. Wohnungs- und Städtebau-Kongress, Paris 1928. Der vom Internationalen Verband für Wohnungswesen und Städtebau veranstaltete zehnte Kongress findet auf Einladung der Stadt Paris und des Generalrats des Seine-Departements vom 2. bis 8. Juli in Paris statt. Als Hauptpunkte für die Beratung auf dem Gebiete des Wohnungswesens sind die Baukosten, das ländliche Wohnungswesen und das Wohnungswesen der Aermsten in Aussicht genommen, während auf dem des Städtebaues einerseits die Bebauungsdichte sowie das Verhältnis der Ueberbauung zu den Freiplätzen und den Verkehrswegen und Verkehrsmitteln, andererseits die rechtlichen und praktischen Schwierigkeiten bei der Durchführung von Städtebau und Landesplanung zur Verhandlung kommen sollen. Paris bietet, wie allgemein bekannt, sehr viel Interessantes auf dem Gebiete des Städtebaues, dies sowohl in Bezug auf seine historische Entwicklung wie auch auf die Umbauten und Strassendurchbrüche, die seit der Zeit Napoleon III. verschiedentlich vorgenommen wurden. Auch hat man in Frankreich und besonders in Paris und im Seine-Departement während der letzten Jahre grosse Anstrengungen zur Beseitigung der Wohnungsnot gemacht¹⁾. Den Kongress Teilnehmern wird Gelegenheit geboten, an Studienfahrten, Besichtigungen von Wohnungsgruppen und Gartenvorstädten in Paris und im Seine-Departement teilzunehmen, damit sie sich ein Bild davon machen können, was man dort auf dem Gebiete des Wohnungswesens getan hat. Diese Studienfahrten werden während der Kongresswoche stattfinden. Für die darauffolgende Woche sind Besuche städtebaulich oder historisch interessanter Provinzstädte vorgesehen. Gleichzeitig soll eine Ausstellung für Wohnungswesen, Städtebau und Volkswohlfahrt veranstaltet werden.

Die Lentz-Einheits-Schiffsmaschine. Die Erfolge der Verbrennungsmotoren für den Schiffsantrieb haben den Anlass gegeben, eine Schiffsdampfmaschine zu entwerfen, die in weiten Grenzen bei guter Wirtschaftlichkeit mit wenigen Modellen weitgehend an-

wendbar ist. Ueberhitzung und Dampfdruck mussten dabei die neue Entwicklung berücksichtigen. Nach diesen Gesichtspunkten ist die Lentz-Einheits-Schiffsmaschine durchgebildet worden, über die Direktor Salge (Berlin) am 17. November vor der Hauptversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft sprach. Es handelt sich laut „Z. V. D. L.“ vom 3. Dezember 1927 um eine Zwillings-Verbund-Maschine mit Ventilsteuerung ohne Receiver für 14 at Ueberdruck und 325° C Ueberhitzung an der Maschine. Als Anwendungsbereich sind Leistungen von 500 bis 5000 PS; bei 70 bis 125 Uml/min vorgesehen. Zur Vereinfachung des Aufbaues ist die Oberflächen-Kondensation abgetrennt worden. Die bis jetzt ausgeführten Grössen bis zu 3400 PS haben Handumsteuerung. Durch Wärmebehandlung werden die Ventile von Gussspannungen befreit; besondere Ausgleicher ermöglichen, die Ventilschrauben im Betrieb nachzustellen. Versuche an Anlagen im Betrieb ergaben einschliesslich aller Hilfsmaschinen einen Kohlenverbrauch von 0,48 bis 0,55 kg/PSih, bei 7300 Kcal/kg mittlerem unterem Heizwert der Kohle. Die Vorzüge der Maschine liegen zunächst in der Anwendung von Ventilen für Heissdampf; wärmetechnisch vorteilhaft ist auch die Ausführung als Zwillings-Verbundmaschine Woolfischer Bauart ohne Receiver. z.

Die Wanderausstellung „Neues Bauen“, eine aus der „Plan- und Modellausstellung“ der Stuttgarter Werkbundaussstellung hervorgegangene Bildersammlung, die im Januar im Kunstgewerbemuseum Zürich zu sehen war, wird vom 12. Februar bis 11. März täglich von 10 bis 12 und 14 bis 18 Uhr in den Ausstellungsräumen der Gewerbeschule Basel gezeigt. Herr Direktor Dr. Kienle wird dafür noch die Grundrisse einiger wichtiger Bauten zeichnen lassen, um einem, schon in Stuttgart empfundenen schwer verständlichen Mangel abzuweichen. Die Ausstellung vermittelt an Hand grosser Photographien ein eindrucksvolles Bild der modernen Bestrebungen im Wohn-, Fabrik- und Geschäftsbau, und der Besucher kann sich nach Belieben über die internationale Uebereinstimmung der Grundgedanken, oder über die schon recht fühlbare nationale Nuancierung in ihrer Verwirklichung freuen — oder das Ganze als Juden- und Bolschewiki-Rache verdamen, wie das neuerdings von Seiten verärgelter Stil-Architekten unter Beihilfe einer besonders naiven oder sensationslüsternen Presse sogar in der Schweiz betrieben wird.

Basler Rheinhafenverkehr. Das Schiffsamt Basel gibt den Güterumschlag im Monat Januar 1928 wie folgt bekannt:

Schiffahrtsperiode	1928			1927		
	Bergfahrt	Talfahrt	Total	Bergfahrt	Talfahrt	Total
Januar . . .	t 20 017	t 1 099	t 21 116	t 2 649	t —	t 2 649
Davon Rhein	—	—	—	—	—	—
Kanal	20 017	1 099	21 116	2 649	—	2 649

Die 5. Schweizerische wirtschaftliche Studienreise nach den U. S. A., die schon für letztes Jahr angekündigt worden war, findet nun im Mai 1928 statt. Abfahrt mit dem Dampfer „Rotterdam“ ab Rotterdam 15. Mai, ab Boulogne 16. Mai. Rückkehr 26. Juni. Näheres durch die Geschäftsstelle, Dr. R. Welti, Sihlporte, Zürich.

Wettbewerbe.

Kirchgemeindehaus Evangelisch-Tablat, St. Gallen. (Band 90, Seite 277; Band 91, Seite 25). Wie uns leider erst nach Redaktionsschluss des vorigen Heftes mitgeteilt wurde, sind die Projekte des ersten, sowie des zweiten engern Wettbewerbes bis und mit nächsten Montag, 13. Februar im Saal der Schweiz. Bankgesellschaft in St. Fiden von 10 bis 12 und 13¹/₂ bis 18 Uhr öffentlich ausgestellt.

Literatur.

Geschiebebewegung in Flüssen und an Stauwerken. Von Dr. techn. Armin Schoklitsch, o. ö. Professor des Wasserbaues an der Deutschen Technischen Hochschule in Brünn. 112 Seiten mit 124 Abbildungen. Wien 1926. Verlag von Julius Springer. Preis geh. 8,70 M., geb. 10,20 M.

Diese interessante Schrift zeigt, welche wichtige Rolle die Geschiebeführung eines Flusses beim Betrieb eines Stauwerkes spielt und wie schon bei der Projektierung der Stauanlage und des Einlaufwerkes dementsprechend Rücksicht genommen werden sollte.

¹⁾ Vergl. die Ausführungen auf Seite 75 u. ff. dieser Nummer.