Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 17

PDF erstellt am: **27.04.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Projekt ist erwähnenswert die äussere Gestaltung und die architektonische Durchbildung der Turnhalle. Inhalt 12144 m³, Turnplatzfläche 10660 m².

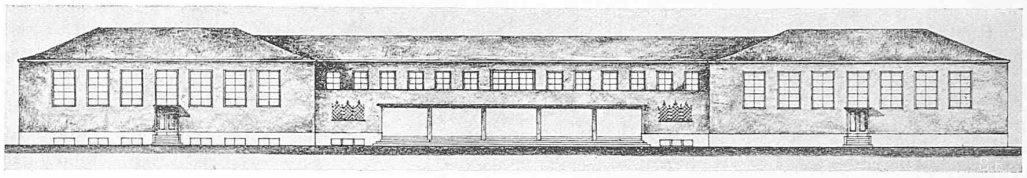
*

Für die weitere Behandlung des Projektes stellt das Preisgericht die nachfolgenden Richtlinien auf. Es ist festzustellen, dass nicht nur die in mancher Hinsicht interessanten Lösungen des Wettbewerbes, sondern speziell auch die zweckmässigen Vorstudien des Bauamtes für deren Aufstellung massgebend waren:

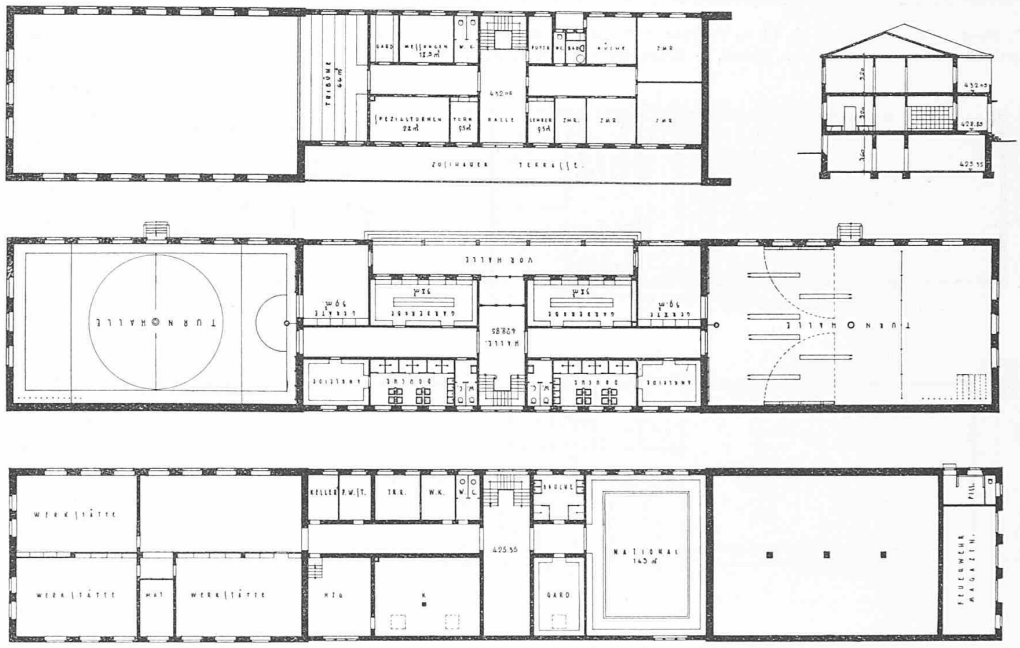
Das Turnhallengebäude ist auf die westliche Seite des zur Verfügung stehenden Geländes zu verweisen. Es ist räumlich-organisch mit den bestehenden Bauten in Verbindung zu bringen, was vorteilhaft durch eine Frontentwicklung gegen Osten möglich gemacht wird. Hieraus ergibt sich eine maximale Ausdehnung der Fläche für die sportlichen Uebungen. Die bestehende Randbebauung der Anlage wird durch die vorgeschlagene Situation in keiner Weise beeinträchtigt. Der bereits bestehende Rahmen von Bäumen längs der Pestalozzistrasse und teilweise längs der Emmersbergstrasse ist auf der Ost- und Nordseite fortzusetzen. Das Grundstück Geiser [an der Nordwest-Ecke des Turnplatzes. Red.], Kat.-Nr. 1200, sollte zur Vergrösserung der Turnplatzfläche mit in die Anlage einbezogen werden.

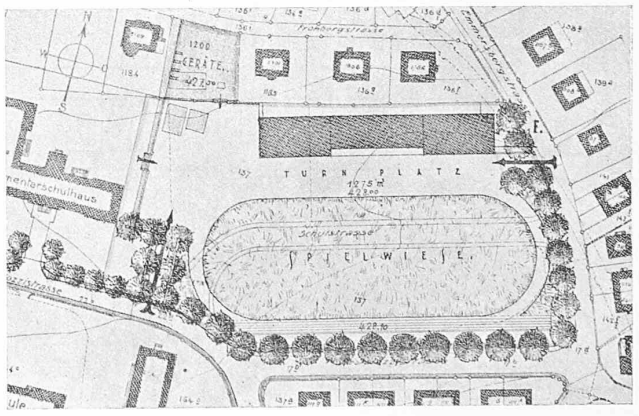
TURNHALLEN MIT TURNPLATZ IN SCHAFFHAUSEN.

3. Rang (1600 Fr.), Entwurf Nr. 3. — Verfasser Louis Scheffold, Architekt, Unterhallau.



Südfassade der Doppelturnhalle. — Grundrisse und Querschnitt 1 : 600.





Entwurf Nr. 3. — Lageplan 1 : 2500.

Nach gründlicher Abwägung der Qualitäten der Entwürfe gelangt das Preisgericht zur einstimmigen Ansicht, dass kein erster Preis erteilt werden kann, weil kein Projekt die notwendigen Qualitäten aufweist. Es wird folgende Rangordnung und Verteilung der Preissumme aufgestellt:

1. Rang (2200 Fr.): Nr. 10.
2. Rang (2000 Fr.): Nr. 18.
3. Rang (1600 Fr.): Nr. 3.
4. Rang (1200 Fr.): Nr. 14.

Zum Ankauf zu 600 Fr. wird empfohlen der Entwurf Nr. 15.

Die Oeffnung der Motto-Umschläge ergibt als Projektverfasser:

1. Rang: Scherrer & Meyer, Architekten, Schaffhausen.
2. Rang: Gebr. O. und T. Schweri, Ramsen.
3. Rang: Louis Scheffold, Architekt, Unterhallau.
4. Rang: Ed. Lenhard, Architekt, Schaffhausen.

Verfasser des angekauften Entwurfes ist Architekt Samuel Meyer in Schaffhausen.

Schaffhausen, den 8. März 1930.

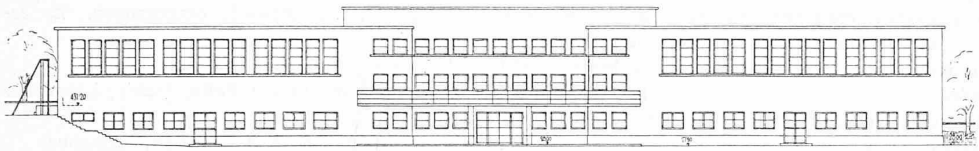
Das Preisgericht:
E. Meyer, Nicol. Hartmann, Herter,
Otto Salvisberg, Emil Wechsler.
Der Aktuar: Im Hof.

MITTEILUNGEN.

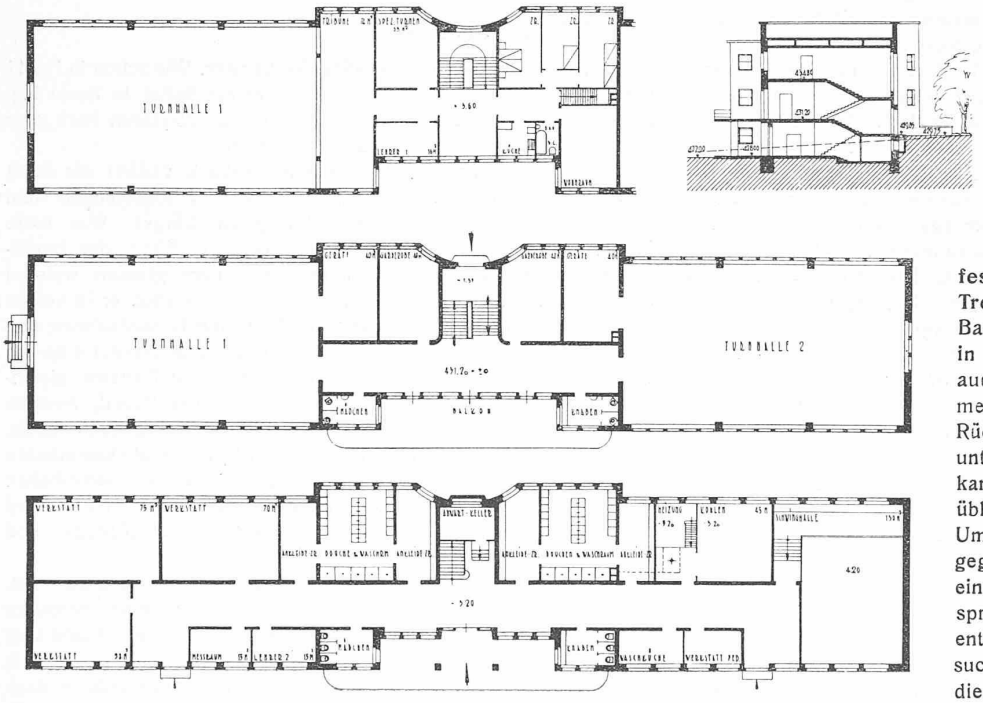
Spiritus für den Automobilbetrieb in Ungarn. Schon im Jahre 1927 hatte die ungarische Regierung ein Gesetz vorbereitet, nach dem Benzin nicht mehr in reinem Zustand verwendet werden darf. Wie die „V. D. I.-Nachrichten" mitteilen, war die Gesetzgebung hierbei von dem Bestreben geleitet, den hohen Passivposten der Handelsbilanz zu mildern, mit dessen weiterem Ansteigen bei der ständig zunehmenden Zahl von Automobilen gerechnet werden muss. Anderseits sollte dadurch zugleich der Landwirtschaft geholfen werden, deren Erzeugnisse für die Herstellung des Alkohols solange nötig sind, als nicht Anlagen zur synthetischen Herstellung von Alkohol errichtet werden. Der Gesetzentwurf der ungarischen Regierung wurde weiterhin auch von rein technischen Gesichtspunkten geleitet, die das Mischen des Benzins mit reinem Alkohol empfehlen. Ist es doch ein Hauptproblem der Motorentechnik, den Explosionsmotor so zu konstruieren, dass er ein Minimum an Kraftstoff verbraucht. Dies ist nur durch die Verkleinerung des Verbrennungsraumes (Erhöhung des Verdichtungsverhältnisses) zu erreichen. Je stärker die Kompression, umso vollständiger die Verbrennung und damit die Ausnutzung des Kraftstoffes. Benzin in ungemischtem Zustande ist ein Kraftstoff mit niedriger Selbstentzündungstemperatur, kommt demnach bei grosser Verdichtung vorzeitig zur Explosion und bewirkt so ein heftiges klopfweises Arbeiten des Motors, das dem ganzen Triebwerk schädlich werden kann. Der Suche aller grossen Verbraucherstaaten nach einem klopffesten Betriebstoff, namentlich Deutschlands, Frankreichs und

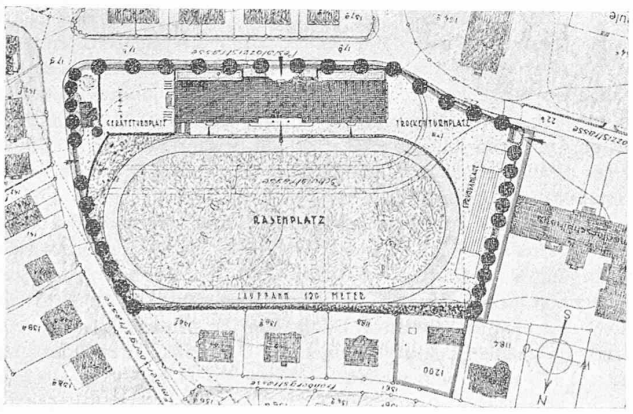
TURNHALLE MIT TURNPLATZ AUF DEM EMMERSBERG, SCHAFFHAUSEN.

4. Rang (1200 Fr.), Entwurf Nr. 14. — Verfasser Ed. Lenhard, Architekt, Schaffhausen.



Nordfassade der Doppelturnhalle, Grundrisse und Querschnitt 1 : 600.





Entwurf Nr. 14. — Lageplan 1 : 2500.

Italiens, schloss sich daher auch Ungarn an. Die ungarische Regierung lehnte aus den geschilderten wirtschaftlichen Gründen auch das anderwärts bereits vorgezogene Benzin-Benzol-Gemisch ab und schrieb vor, dass Benzin mit 20% Alkohol vermischt werden müsse, ein Gemisch, das angeblich allen Anforderungen der neuzeitlichen Kraftfahrtechnik entsprechen soll[1]). Da für diese Mischung jedoch nur reiner (anhydrierter) Alkohol in Frage kommt, mussten sich die ungarischen Spiritusfabriken umstellen und ziemlich kostspielige Anlagen aufführen, die nunmehr bald dem Betrieb übergeben werden. Nach ihrer Fertigstellung wird das als „nationaler Kraftwagenbetriebstoff" bezeichnete Benzin-Alkohol-Gemisch hergestellt werden können und gleich darauf wird auch das Gesetz, das seine ausschliessliche Verwendung vorschreibt, in Kraft treten, da nunmehr die technischen Voraussetzungen erfüllt sind. — Auch in der Schweiz weiss man schon längst, dass ein Alkohol-Benzin-Gemisch einen ausgezeichneten Betriebstoff darstellt. Wie Prof. Dr. P. Schläpfer vor kurzem an der Hauptversammlung der Vereinigung zürcherischer Traktorenbesitzer mitteilte, sind wir technisch heute so weit, dass ohne grosse Aenderungen am Vergaser die Verwendung von Alkohol möglich ist. Leider mussten aber bei uns bisher die technisch-sachlichen Gründe vor den politischen zurücktreten, indem einerseits allein die Alkoholverwaltung über die Verwendbarkeit des Spiritus zu entscheiden hat, anderseits die Verminderung des Benzinverbrauches einen hohen Ausfall an Zolleinnahmen zur Folge hätte.

[1]) In Schweden wird unseres Wissens ausschliesslich ein mit 25% Alkohol vermischtes Benzin verwendet.

Berechnung der Schwingungsfestigkeit aus Zugfestigkeit und Trennfestigkeit. Beim Entwurf von Bau- oder Maschinenteilen wird heute in den meisten Fällen von vornherein auch auf Dauerbeanspruchungen, die meist als Schwingungen auftreten, Rücksicht genommen. Die Festigkeit unter solchen Umständen weicht bekanntlich stark nach unten hin von der üblichen statistischen Zugfestigkeit ab. Um der darin liegenden Gefahr zu begegnen, unterwirft man das Material einer künstlichen Schwingungsbeanspruchung in eigens zu diesem Zweck entworfenen Dauerprüfmaschinen und sucht an einer Reihe von Probestäben die Belastungsgrenze zu ermitteln, bei der gerade noch unendlich viele Schwingungen ertragen werden. Dass diese Untersuchungen bei grossem Materialverbrauch zeitraubend und kostspielig sind, ist bekannt. Die Bestrebungen, ein Kurz- oder noch besser ein statisches Verfahren zu finden, hatten bisher kein befriedigendes Ergebnis. Der Grund hierfür liegt wohl darin, dass die althergebrachten Prüfverfahren die dynamischen Verhältnisse und jene des spröden Bruches nicht genügend aufzuklären vermögen. In dieser Erkenntnis werden im Staatlichen Materialprüfungsamt Berlin neue Verfahren vorbereitet, die durch den Begriff „Trennfestigkeit" gekennzeichnet sind. Ihre Gesetzmässigkeiten sind verhältnismässig klar und einfach. Mit ihrer Hilfe lässt sich die Schwingungsfestigkeit zergliedern in einen nichtplastischen Anteil, der nach oben hin durch die Schwingungsfliessgrenze begrenzt wird, und einen plastischen, aber ermüdungsfreien Anteil, der durch den Faktor der Kohäsionsverfestigung gekennzeichnet wird. Damit ist es gelungen, durch statische Werte die Schwingungsfestigkeit auszudrücken. Hierüber berichtet im einzelnen W. Kuntze in Heft 8 der V. D. I.-Zeitschrift vom 22. Februar 1930. Die Untersuchung führt zu einer Schwingungsfestigkeitsformel, die durch praktische Versuche nachgeprüft wird.

XII. Internationaler Architektenkongress Budapest 1930. Vom 7. bis 14. September wird in Budapest der XII. Internationale Architekten-Kongress abgehalten werden. Die Organisation des Kongresses hat die ungarische Sektion des „Comité Permanent International des Architectes" (C. P. I. A.) gemeinschaftlich mit der gesamten ungarischen Architektenschaft übernommen. Gleichzeitig wird eine Internationale Ausstellung architektonischer Werke veranstaltet, an der 15 Nationen ihre Bautätigkeit seit 1920 vorführen werden; sie wird den Kongressmitgliedern Gelegenheit bieten, die baukünstlerische Entwicklung des letzten Jahrzehntes zu studieren. Diese internationale Ausstellung soll gleichzeitig in der Kunsthalle (Stadtwäldchen) und im „Nemzeti Szalon" abgehalten werden. Für den Kongress hat das C. P. I. A. folgende Beratungsordnung festgelegt: 1. Die fachgemässe Ausbildung des Architekten: 2. Die bisherigen Erfolge auf dem Gebiete der Architektenkammern; 4. Das geistige Eigentumsrecht des Architekten; 4. Die Rolle des Archi-

tekten im Industriebau; 5. Akustik im Bauwesen. Die bezüglich dieser Themata eingetroffenen Vorberichte sowie der Text der Vorträge werden den angemeldeten Mitgliedern rechtzeitig zugesandt werden. Es werden Hauptberichterstatter bestellt, die einen Generalbericht vorlegen werden, an den sich die Verhandlungen knüpfen sollen. Interessenten wollen sich an das Kongressbureau (Budapest IV, Reáltanoda-ucta 13—15) wenden.

Aus der schwedischen Elektrizitätswirtschaft. In Schweden hat sich die Energie-Erzeugung von 1913 bis 1928 verdreifacht, und in den letzten fünf Jahren ist sie um 48% gestiegen. Im Jahre 1928 wurden laut „V. D. I.-Nachrichten" insgesamt 4410 Mill. kWh erzeugt, davon 1541 Mill. kWh in staatlichen und 346 Mill. kWh in kommunalen Kraftwerken. Der grosse staatliche Zentralblock (Älvkarleby—Västerås, Motala und Trollhättan—Lilla Edet) lieferte allein 1292 Mill. kWh. Durch Transformierung, Umformung, Ueberführung usw. gingen 1928 mindestens 525 Mill. kWh verloren, das sind rd. dreimal soviel, wie in Schweden die elektrischen Eisenbahnen und Strassenbahnen verbrauchen (177 Mill. kWh). Während im Jahre 1928 gegenüber 1927 der Gesamtverbrauch an elektrischer Energie einen ganz unbedeutenden Rückgang aufwies, der auf verschiedene umfangreiche Arbeitseinstellungen zurückzuführen ist, zeigte der Strombedarf für Beleuchtung, Kleinindustrie, Landwirtschaft und Haushalt eine Steigerung um 14% gegenüber 1927.

Internat. Kongress für Maschinenbau in Lüttich. Das Sekretariat des S. I. A. gibt bekannt, dass laut dem Kongress-Reglement Berichte und Beiträge *vor dem 31. Mai* in doppelter Ausfertigung dem Sekretariat eingereicht werden müssen. Ein vom Verfasser abgefasster Auszug aus den Berichten und Beiträgen muss dem Sekretariat ☞ *bis 30. April* in doppelter Ausfertigung eingereicht werden. *Diese Daten müssen unter allen Umständen als bindend angesehen werden.* Die Länge der Beiträge und Berichte darf zehn Seiten internationalen A4-Formates (210 × 297 mm), die der Auszüge ½ Seite nicht übersteigen. (Eine Seite A4-Format umfasst etwa 1000 Worte).

Eine Ausstellung „Die Strasse", Stuttgart 1930, ist zu sehen vom 24. Mai bis 15. Juni d. J.; sie umfasst Planung, Bau, Unterhalt, Beleuchtung, Reklame und Verkehr. Vom 1. bis 5. Juni tagt daselbst der „Verband der Leiter städt. Fuhrpark- und Strassenreinigungs-Betriebe", verbunden mit einer Vorführungsschau der neuesten Kommunal-Kraftfahrzeuge. Näheres ist zu erfahren bei der Ausstellungs- und Tagungstelle, Stuttgarter Handelshof A.-G. in Stuttgart.

Der Progymnasium-Neubau in Thun auf der sogen. Ittenmatte ist mit Beginn des neuen Schuljahres am letzten Dienstag seiner Bestimmung übergeben worden. Er ist nach den Plänen von Arch. Ernst Balmer in Bern erbaut, der seinerzeit aus dem bezüglichen Wettbewerb als Sieger hervorgegangen war, (s. Band 87, Seite 32, 16. Januar 1926).

Die Schweizer Mustermesse wird heute Samstag eröffnet. Sie dauert bis zum 6. Mai. Allgemeine Besuchstage (für Nicht-Einkäufer) sind die beiden Samstage und Sonntage. Wie gewohnt gelten Billette einfacher Fahrt nach Basel auch für die Rückfahrt, sofern sie im Bahnbureau der Mustermesse abgestempelt worden sind.

Rhein-Rhone-Kanal. Die elektrische Treidelei auf dem Kanal wird vom 1. Mai an durchgehend von Strassburg bis Hüningen in Betrieb sein.

WETTBEWERBE.

Brückenkopf Lorrainebrücke in Bern. Zu diesem Wettbewerb sind je 15 Entwürfe eingegangen. Es wurden prämiiert:

A. Bei Verlegung der Bahnlinie der S. B. B. an die Engehalde.
I. Preis (3500 Fr.): Franz Trachsel, Architekt, Bern.
II. Preis (2700 Fr.): W. v. Gunten, Architekt, Bern.
III. Preis (1300 Fr.): O. Ingold, Architekt, Bern.

B. Bei Verlegung der Bahnlinie der S. B. B. an die Lorrainehalde.
I. Preis (2000 Fr.): W. v. Gunten, Architekt, Bern.
II. Preis (1500 Fr.): Franz Trachsel, Architekt, Bern.
III. Preis (1000 Fr.): Gebrüder Keller, Architekten, Bern.

Die Entwürfe sind in der Turnhalle des städtischen Progymnasiums an der Waisenhausstrasse ausgestellt, wo sie noch heute von 9 bis 12 und 14 bis 17 h und morgen Sonntag von 9 bis 12 h besichtigt werden können.

Neubau des „Crédit Foncier vaudois" in Lausanne (Seite 59 lfd. Bandes). Zu diesem auf waadtländische Architekten beschränkt gewesenen Wettbewerb sind laut „Bulletin Technique de la Suisse romande" insgesamt 28 Entwürfe eingegangen. Es erhielten Preise:

I. Preis (3500 Fr.): L. Dumas, Architekt, Clarens.
II. Preis (2500 Fr.): R. Longchamp und O. Polla, Archit., Lausanne.
III. Preis (1800 Fr.): J. Ramelet, Architekt, Lausanne.
IV. Preis (1200 Fr.): Dubois & Favarger, Architekten, Lausanne.
Ein weiteres Projekt erhielt eine Ehrenmeldung.

NEKROLOGE.

† **Eduard Riggenbach-Stückelberger.** Wie schon in Nr. 11 dieses Blattes berichtet wurde, ist in einem Spital in Basel Ing. Eduard Riggenbach-Stückelberger im Alter von 75 Jahren nach ganz kurzer Krankheit unerwartet rasch gestorben.

Durch den Tod von Ingenieur Riggenbach verliert die Stadt Basel wiederum eine ihrer markantesten Erscheinungen und einen ihrer treuesten und pflichteifrigsten Bürger. Wer hätte Ing. Riggenbach nicht gekannt, diese typische Figur, das intelligente Gesicht in blühenden Farben mit dem grossen weissen Schnurrbart. Wie ein alter englischer Oberst, so eilte, er in seinen grauen Radmantel gehüllt, eifrig in die vielen Kommissionen und Grossratsitzungen. Im Grossen Rat war er ohne Zweifel eine der wenigen Persönlichkeiten, deren Urteil von allen Parteien gleichmässig anerkannt worden ist; das ist auch der Grund, weshalb er in so viele Kommissionen, wie z. B. Rechnungskommission, Prüfungskommission, Baukommission und Strassenbahnkommission gewählt wurde. Was wir aber heute ganz besonders hervorheben möchten, ist die Tatsache, dass durch den Tod von Eduard Riggenbach die Stadt Basel einen ausserordentlich tüchtigen und feingebildeten Ingenieur verliert.

Schon der Studiengang, den Riggenbach durchlaufen hat, ermöglichte ihm, seinen Horizont weit über den eines normalen Bauingenieurs auszudehnen. Bereits während seiner Ausbildung lernte der Verstorbene die französische und die deutsche Technik in gleich eingehender Weise kennen. Mit 17 Jahren wurde er nach Lausanne an die damals dort bestehende Ingenieurschule gesandt. Von dort kam er an die Ecole Centrale des Ponts et Chaussées nach Paris. Diese exklusive Stätte der technischen Wissenschaften ist ja im allgemeinen den Ausländern verschlossen und nur den in mathematischen Wissenschaften ganz hervorragenden jungen Leuten ist es möglich, dort Aufnahme zu finden. Bis an sein Lebensende hat er Anhänglichkeit an diese Schule bewahrt, was sich auch in seiner Bibliothek zeigt, denn Riggenbach besitzt die vollständige Sammlung der Annales des Ponts et Chaussées.

Die Ferien an dieser Schule benützte er zu praktischer Tätigkeit im Ausland, und zwar war er für die Studien einer Wasserversorgung von Granada im Jahre 1880 in Spanien tätig. Nach Vollendung seiner Studien und nach einem kurzen Aufenthalt in Basel und einigen Studien in Davos kam er an den Hafenbau von Hamburg, zu dem bekannten Ingenieur O. Gleim. In Hamburg hat Riggenbach enge Freundschaft mit Professor H. Engels in Dresden geschlossen, Beziehungen, die auch bis an sein Lebensende aufrecht erhalten geblieben. Der Hafenbau von Hamburg war ein für die damaligen Begriffe gewaltiges Ingenieurwerk. Solche Bauten waren ja damals noch viel schwieriger als heute, da die jetzigen Erfahrungen und die modernen Hülfsmittel nicht zur Verfügung standen und vieles ganz neu geschaffen werden musste. So war Riggenbach auch besonders mit Materialprüfungen, Druckproben des Beton und des Mauerwerks und dem Einfluss des Seewassers auf den Mörtel betraut, denn es stand damals hierfür noch keine Materialprüfungs-Anstalt zur Verfügung.

Im Jahre 1889 ist Riggenbach nach Basel zurückgekehrt und hat von da an seine Kenntnisse und seine Zeit in der Hauptsache den Ingenieurfragen der Stadt Basel gewidmet. Es darf ruhig behauptet werden, dass seit jener Zeit in Basel keine grössern Ingenieurbauten erstellt wurden, für die nicht der günstige und sachgemässe Einfluss Riggenbachs nachzuweisen wäre. Bei seiner Rückkehr hatte z. B. die Stadt Basel noch die bekannte Pferdebahn, schwere Kisten wurden von zwei Pferden in langsamem Trab durch die Stadt gezogen. Mit den Ing. E. Brüstlein und Settelen wurde ein Projekt aufgestellt und die Konzession für die Erstellung einer