

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 95/96 (1930)
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: 11.02.2026

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

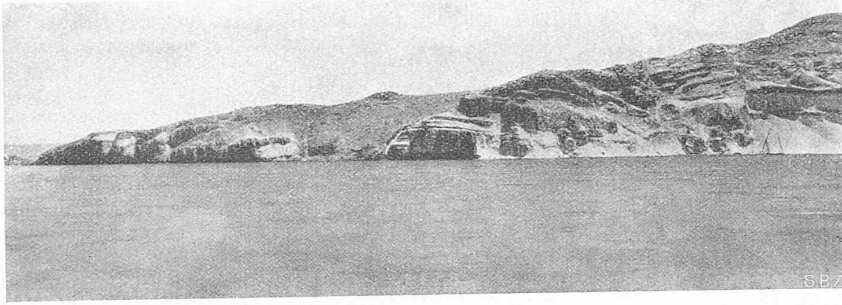


Abb. 2. Der Felsvorsprung des „Gebel Lahaywa“ am rechten Nilufer.

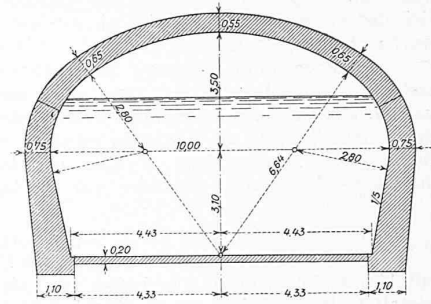


Abb. 1. Normalprofil des Wassertunnels. 1:200.

III. Internationaler Kongress für Mechanik, Stockholm 1930. Der Bundesrat hat beschlossen, sich an dem vom 25. bis 29. August nächsthin in Stockholm stattfindenden dritten internationalen Kongress für angewandte Mechanik vertreten zu lassen. Als schweizerische Delegierte wurden ernannt: Dr. M. Meissner, Professor der technischen Mechanik und Dr. G. Eichelberg, Professor für Maschinenkonstruktion an der E.T.H.

WETTBEWERBE.

Spital in Aigle (Waadt). Auf waadtländische und seit mindestens fünf Jahren in der Waadt niedergelassene schweizerische Architekten beschränkter Wettbewerb, mit dem 1. Mai 1930 als Einlieferungstermin. Dem Preisgericht gehören an die Architekten Kantonsbaumeister E. Bron, Ch. Brugger und G. Epitoux, sämtliche in Lausanne, sowie zwei Vertreter der Spitalbehörden; Ersatzmann ist Arch. Ch. Trivelli (Lausanne). Zur Prämierung der drei besten Entwürfe ist eine Summe von 5000 Fr. angesetzt. Sollte der Verfasser des erstprämiierten Entwurfs nicht mit der Ausführung beauftragt werden, so erhält er eine Extraprämie von 1000 Fr. Verlangt werden sämtliche Grundrisse, die beiden Längsfassaden und zwei Schnitte 1:100, perspektivische Ansicht, Lageplan und Erläuterungsbericht. Anfragen bezüglich des Programms sind bis spätestens 1. März einzureichen. Programm und Unterlagen können beim „Comité de direction de l'Infirmier d'Aigle“ bezogen werden.

Für den vorstehenden Text-Teil verantwortlich die REDAKTION: CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL, Dianastrasse 5, Zürich.

MITTEILUNGEN DER VEREINE.

S.I.A. Sektion Waldstätte, Luzern.
Sitzungen vom 12. Dez. 1929 und 9. Januar 1930.

Diskussionsthema ist

Der Umbau der Luzerner Seebrücke.

Ueber die Vorarbeiten und Studien für den Umbau der Brücke orientiert eingehend Stadtgenieur *H. von Moos*. Neben zahlreichen Gästen sind auch Mitglieder der Bau- und Rechnungsprüfungs-Kommission vertreten.

In sehr ausführlicher Weise beleuchtet der Referent die Ergebnisse der umfangreichen Versuche, die zur Abklärung der bestehenden Pfeilerfundationen dienten. Alle diese Untersuchungen ergaben nach den Gutachten der Experten, „dass die geplante Brücke unbedenklich auf den vorhandenen Fundationen aufgebaut werden darf“. Auf Grund der bisherigen Studien schlägt der Stadtrat die Erstellung einer 21,50 m breiten Brücke in Eisenkonstruktion vor, nach einem von der Firma Th. Bell & Cie. ausgearbeiteten Projekt. Somit wird der eisernen Brücke der Vorzug gegeben, gegenüber einer Ausführung in Eisenbeton (Projekt Ing. H. Scherer). Diese Auffassung ist dadurch begründet, dass die Eisenbrücke geringere Mehrbeanspruchung der Fundationen bringt und grössere Garantien bietet für rechtzeitige Vollendung und einwandfreie Ausführung.

Der Vorsitzende, Ing. A. Rölli, verdankte das umfassende Referat.

Als erster Diskussionsredner nimmt Ing. *H. Scherer*, der Verfasser der Eisenbetonprojekte, energisch Stellung gegen die Bedenken, die der Ausführung einer Eisenbetonbrücke entgegengehalten werden. Er erinnert daran, dass der 100 m weit gespannte Bogen des Langwieser-Viaduktes bei durchschnittlich minus 10 °C betonierte worden ist. Ebenso ist der Grandfey-Viadukt der S. B. B. bei Freiburg teilweise während der Wintermonate erstellt worden. Nach dem Bericht von Oberingenieur A. Bühler, von der General-

direktion der S. B. B., können, bei geeigneten Vorkehrungen, Betonarbeiten unbedenklich bis zu minus 10 °C ausgeführt werden. In Lindau wurde kürzlich eine Eisenbetonbrücke ausgeführt, die sowohl bezüglich Spannweite, Anzahl Oeffnungen, als auch Konstruktion vollständig dem Projekt Scherer entspricht.¹⁾ An Hand der Erfahrungen in Lindau hat der Sprechende ein detailliertes Bauprogramm für seinen Vorschlag ausgearbeitet, wonach, mit Gewissheit, je fünf Betoniertage vor Ende November und nach Monat März ausreichen. Die im Lichtbild vorgeführte Brücke von Lindau und die neue Donaubrücke bei Dillingen erweckten einen ausserordentlich befriedigenden Eindruck. Das Projekt Scherer entspricht in der Höhenlage der Nivellette der bestehenden Brücke. Eine Scheitelhebung von 42 cm wird nicht notwendig. An Hand von vorgewiesenen Berechnungen beweist der Redner, dass sein Eisenbetonprojekt die bestehenden Pfeiler günstiger beansprucht als die alte Seebrücke.

Im weiteren unterbreitet Ing. Scherer der Versammlung einen zweiten Vorschlag, wonach die bestehenden Pfeiler seeraufwärts zu verbreitern wären. Die Brückenbreite wird damit auf 24,50 m festgelegt, was die Möglichkeit ergibt, die Tragkonstruktion in architektonisch wirkungsvoller Weise in Erscheinung treten zu lassen. Verkehrstechnisch zeigt diese Verbreiterung den Vorteil, dass die Tramgeleise gegenüber der Eisenbrücke 3,25 m seeraufwärts verlegt würden. Der gesamte Fahrverkehr über die neue Brücke sowie die Einmündung der Tramgeleise vom Bahnhofplatz kann schlanker und flüssiger geführt werden. Der Redner erklärt die Bedenken gegen eine Verbreiterung als nicht stichhaltig und bringt darüber eingehende Belege.

Die Ingenieure *W. Schröter* und *O. Schwegler* kennen ebenfalls keine ernstlichen Schwierigkeiten in der Ausführung einer armierten Betonkonstruktion. — Ing. *P. Beutner* gibt einer Betonbrücke den Vorzug, da ihn die Auskragungen im vorgeführten Brückenprojekt in Eisen nicht befriedigen. Die Schweiz besitzt Spezialfirmen von europäischem Ruf, die viel schwierigere Fundationen mit bestem Erfolg durchgeführt haben. Dr. Ing. *H. Jenny* anerkennt die überzeugenden Ausführungen von Ing. Scherer und will speziell die wirtschaftliche Seite des Brückenumbaus beleuchtet wissen. In Bezug auf die Haltbarkeit gebührt der Eisenbetonbrücke der Vorrang, denn die Rostschutzwirkung der allerbesten Eisenanstriche ist von beschränkter Dauer. Das Material zu einer Eisenbrücke muss zudem ausschliesslich vom Ausland bezogen werden. Auf eine Anfrage von Arch. Moeri hin gibt Ing. Scherer Aufschluss über die Kosten einer Brückenverbreiterung seeraufwärts. — Auch Arch. *Griot* ist nicht befriedigt von der formalen Lösung des Projektes Bell und bedauert, dass das ästhetische Moment zu stark in den Hintergrund gedrängt wird.

Stadtgenieur *H. von Moos* wiederholt, dass die Ausführung einer Brücke in armiertem Beton mit einem Risiko verbunden ist, sowohl was Erstellungszeit wie Beanspruchung der Pfeiler betrifft, das bei einem Eisenbau nicht besteht. Beim Eisenbeton sind die Unterhaltungskosten nur bei absolut einwandfreier Ausführung geringer. Mit einer Verbreiterung der Pfeiler würde sich auch eine Eisenbrücke architektonisch vorteilhafter lösen lassen.

Präsident *Rölli* sieht in der Ausführung einer Betonbrücke kein Risiko. In Solothurn und in Basel sind Eisenbahnbrücken mit bestem Erfolg verstärkt worden, bei schlechtem Baugrund und unter schwierigen Verhältnissen. — Baudirektor *O. Businger* weist auf die Folgen einer eventuellen Verbreiterung der Brücke seeraufwärts hin. Das dadurch bedingte Niederlegen der Bäume am Quai, von der Seebrücke bis gegen den Englisch-Hof, würde bei unserer Bevölkerung grössten Widerstand hervorrufen. Ing. *R. Dick*, i. Fa. Bell & Cie., macht geltend, man habe nicht unversucht gelassen, den Untergurt flach gewölbt auszubilden. Die Verfasser haben aber

¹⁾ Vergl. Band 94, S. 216* (26. Oktober 1929). Red.