Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung

Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine

Band: 99/100 (1932)

Heft: 3

Artikel: 1. Kongress der Internationalen Vereinigung für Brückenbau und Hochbau, Paris 1932

Autor: Hubacher, C.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-45529

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: 09.12.2025

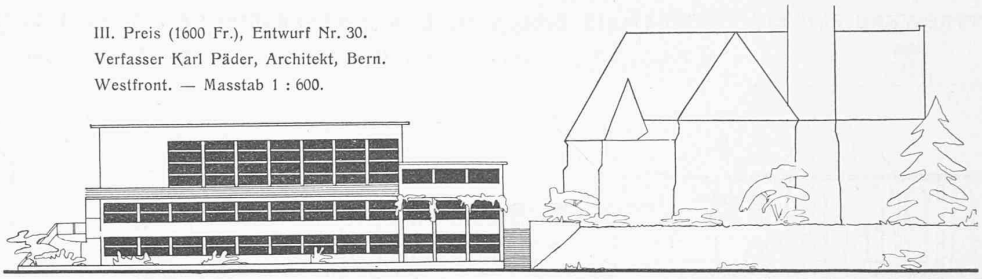
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

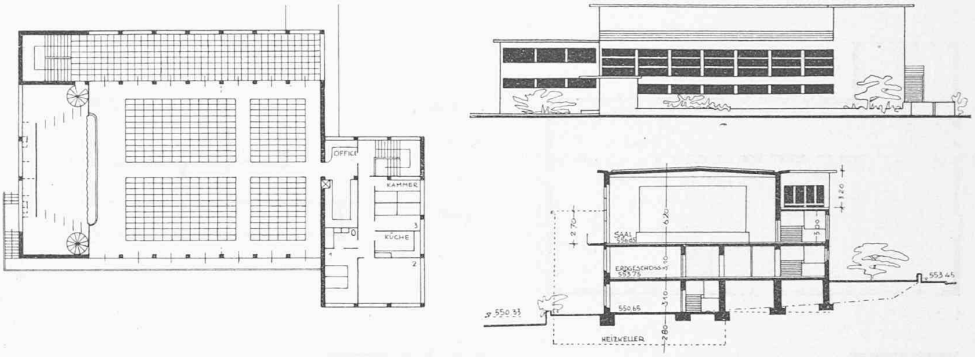
I. Preis, 2300 Fr.: Nr. 15,
II. Preis, 1900 Fr.: Nr. 26,
III. Preis, 1600 Fr.: Nr. 30,
IV. Preis, 1200 Fr.: Nr. 5.

Sofern die Kirchenverwaltungskommission gewillt ist, weitere Entwürfe anzukaufen, empfiehlt das Preisgericht dafür, zu je 500 Fr. die beiden Projekte Nr. 25, Motto Pfingsten, und Nr. 17, Motto 6530 m³, denen eine bemerkenswerte Idee zu Grunde liegt, in Aussicht zu nehmen.

Das Ergebnis des Wettbewerbes gibt zur Feststellung Anlass, dass der zur Verfügung stehende Bauplatz ausserordentlich knapp ist und dass infolgedessen die Möglichkeiten für die Lösung der Aufgabe sehr beschränkt sind. Eine Lösung ist nur denkbar, wenn die Stadt Bern in Bezug auf die Festsetzung der Baulinien an der Wylerstrasse und gegen die Kirche in weitgehender Weise entgegenkommt. In der Annahme eines solchen Entgegenkommens hat der Wettbewerb ein Resultat gezeitigt, das das Preisgericht in die Lage versetzt, der ausschreibenden Behörde zu beantragen, den mit dem ersten Preise ausgezeichneten Entwurf zur Ausführung zu bestimmen und dessen Verfasser mit der weitern Bearbeitung der Aufgabe zu betrauen.

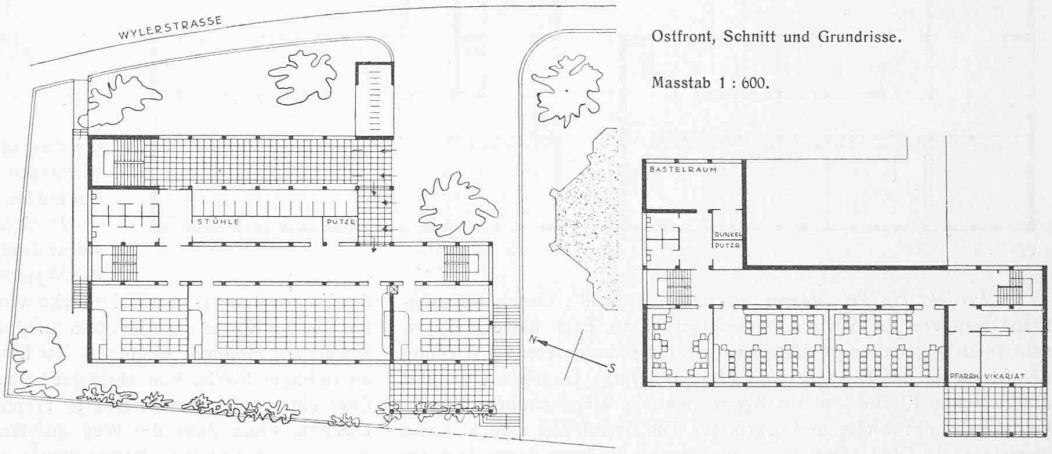
III. Preis (1600 Fr.), Entwurf Nr. 30.
Verfasser Karl Päder, Architekt, Bern.
Westfront. — Masstab 1 : 600.





Ostfront, Schnitt und Grundrisse.

Masstab 1 : 600.



Nach vorgenommener Unterzeichnung des vorstehenden Berichtes ergaben sich durch Oeffnen der Namencouverts folgende Projektverfasser:

I. Preis (2300 Fr.): Arch. Dubach & Gloor, Bern.
II. Preis (1900 Fr.): Arch. Salvisberg & Brechbühl, Bern.
III. Preis (1600 Fr.): Karl Päder, Arch., Bern.
IV. Preis (1200 Fr.): Hans Gaschen, Arch., Bern.

Bern, den 1. Juni 1932.

Das Preisgericht:
Fr. Tschamper, P. Wyss,
Die Architekten: P. Fierz, Nicol. Hartmann, F. Hiller.

I. Kongress der Internationalen Vereinigung für Brückenbau und Hochbau, Paris 1932.

Zur gespannten Erwartung aller Teilnehmer, zum aufreizenden Agens des städtischen Tempo gesellt sich die fast unerträgliche Hitze der ersten Kongresstage. Und seltsam, während am ersten Tage erhebliche Spannungen nicht ohne sprühende Funken zur Auslösung kommen, und es oft scheint, als drängten weitere Energiemengen zur Entladung, so verstehen hernach, etwa gleichzeitig mit der plötzlich eintretenden Abkühlung draussen, die Diskussionsleiter das Einfangen vagabundierender Ströme immer besser, und die letzte Sitzung, überreich an Votanten wie jede vorhergehende, war geradezu ein Muster an Präzision und Bestimmtheit der Diskussion. Nicht etwa, dass das Interesse erlahmt wäre; in der fünften, sechsten, siebenten Arbeitsitzung waren sämtliche Stühle ebenso besetzt, wie in der ersten.

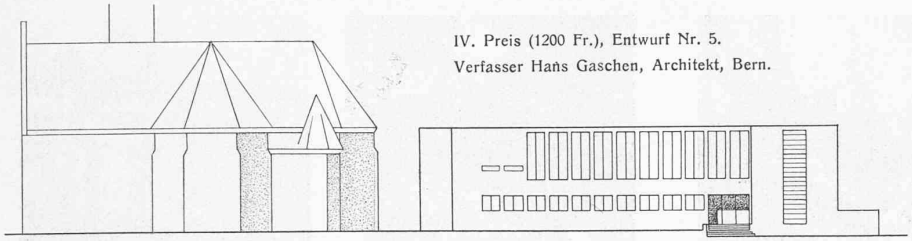
Das Charakteristikum dieses Kongresses: Vor allem von Zürich aus sehr gut vorbereitet und organisiert.

Sodann: Jede Sitzung ein bestimmtes, nach Möglichkeit fest umrissenes Thema. Zu jedem Thema vier (in je einem Falle 1, 2, 3) Referate, Ausführungen und Ergänzungen zu den Themen gleichen Titels des selben Autors, die schon *vor* dem Kongresse den Mitgliedern in Form eines 680 Seiten umfassenden Vorberichtes (1) zum Studium in die Hand gegeben worden waren.

Zeitlich meist den Hauptteil jeder Sitzung füllte die geschlossene Diskussion aus, deren Rednerliste mit genauen Redezeiten die Zuhörer vor sich hatten. Auch die Grundlagen einiger dieser Voten konnte der Kongressteilnehmer schon vorher kennen lernen und sie für sich kritisieren, indem einige Diskussionsredner Ausführungen ihres Fachgebietes im ersten Bande der „Abhandlungen" (2) zum Abdruck hatten bringen lassen. Diese Abhandlungen sind kurz vor dem Kongress den Mitgliedern zugänglich gewesen.

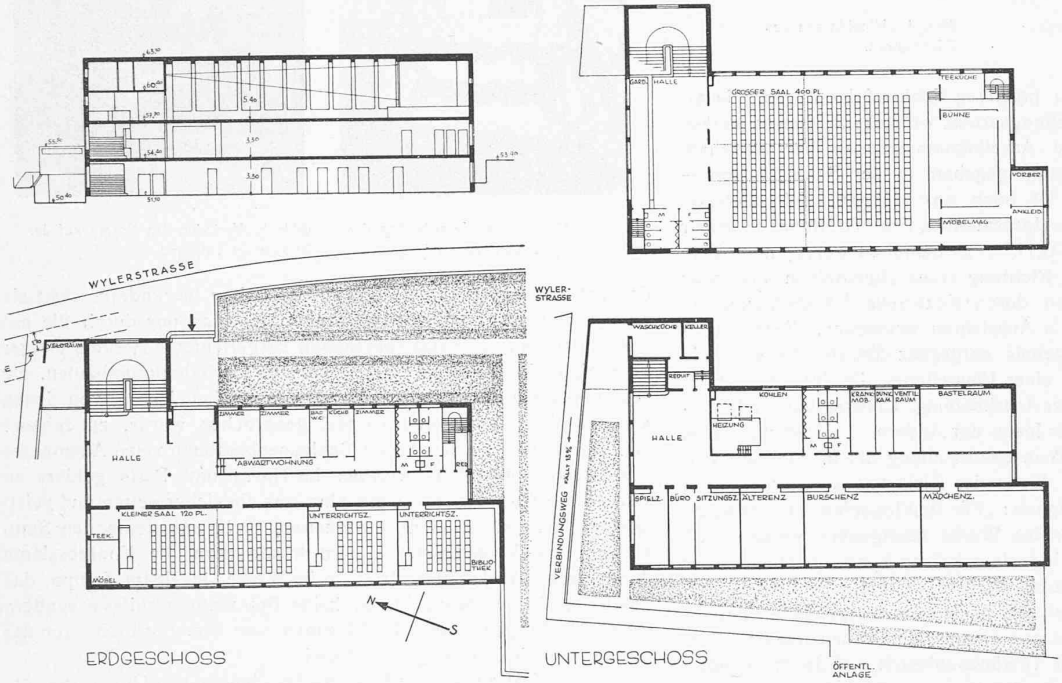
Die freie Diskussion zu Ende jeder Sitzung vermochte gegenüber dem Eindruck der sorgfältigen Vorbereitung und klugen Auswahl des Materials der Vorredner nicht durchzudringen und beschränkte sich deshalb stark (nur je drei Minuten Redezeit!); ein offensichtlicher Vorteil für den Kongress und seine Ergebnisse.

Wenn nirgends sonst, so machten sich hier, in der freien Diskussion, die Folgen der Krise fühlbar: Im Zwang des strikten Festhaltens an der Kongressdauer, in der daraus folgenden Unmöglichkeit der Ausdehnung der einzelnen Sitzungen und ihrer Abschnitte — so wünschbar dies in fast jedem einzelnen Falle gewesen wäre. Mussten doch die meisten deutschen Teilnehmer schon vor der Schlussitzung wegen Devisenmangel den Kongress und



IV. Preis (1200 Fr.), Entwurf Nr. 5.
Verfasser Hans Gaschen, Architekt, Bern.

Ostfront, Schnitt und Grundrisse. 1 : 600.



Frankreich verlassen. Die oft rigorose Beschränkung der Redezeiten im jeweiligen dritten Sitzungsteil war für die Betroffenen sicher bedauerlich — indessen im Rahmen des Ganzen gesehen eine Konzession des Einzelnen an die Durchführbarkeit des Ganzen.

Allein durch diese Organisation: Referate über Gegenstände, die infolge richtiger Vorbereitung in ihrer Grundlage als bekannt vorausgesetzt werden können; die Diskussion zur Hauptsache beschränkt auf Voten, die dem Sitzungsleiter durch schriftliche Eingabe bekannt sind — so allein ergibt sich die Möglichkeit der Ordnung, der Richtunggebung und der Disziplin. — Eine der positiven Erscheinungen unserer Zeit: Beschränkung des persönlichen Ausdruckes zu Gunsten der Allgemeinheit.

Es ist nicht der erste Kongress, der so arbeitet, andere sind ihm vorangegangen. Nichtsdestoweniger darf die „A.I.P.C." mit Stolz darauf hinweisen, dass es nur selten einer Vereinigung gelingen wird, schon für und auf ihrem ersten Kongress eine solche Fülle positiver Arbeit zu leisten. Nebenbei: Nach dem Fortschritt in Leitung und Ausübung der Diskussion von der ersten zur letzten Arbeitssitzung ist ein weiterer Fortschritt in den Arbeitsmethoden der Kongresse der A.I.P.C. nicht nur zu erhoffen, sondern geradezu zu erwarten.

Was dem einzelnen Kongressteilnehmer innerhalb seines Arbeitsgebietes zu Hause auf die Dauer immer schwer fallen wird: die Aufrechterhaltung des Zusammenhanges mit andern Fachgebieten, ihren Entwicklungsrichtungen und Interessen, das wurde ihm hier, auf dem Kongress geboten. Die Akzente, die aus der Fülle des gedruckten Materials oft kaum hervortreten, werden durch die sozusagen pausenlos hintereinander folgenden Vorträge plötzlich spürbar; die Einzelbestrebungen reihen sich zu Tendenzen einer Zeit; eine durchgehende Linie wird sichtbar. Längst bekannte Sachen erhalten im grossen Zusammenhang eine neue, oft unerwartete Beleuchtung.

Uns Ingenieuren allen [? Red.] ist das Streben nach dem *Minimum der Dimension* selbstverständlich; sein dominierendes Auftreten von Problem zu Problem, von Thema zu Thema, verwies über das nur wirtschaftliche Interesse hinaus in das Gebiet der geistigen Strömung. Eine uns ebenfalls selbstverständliche, in der Bestimmtheit ihres Ausdrukkes doch wichtige Stellungnahme des Kongresses: *Die Ablehnung der Schematisierung*, die Zurückweisung der auftauchenden Versuche, Rechnungen und Rechnungsergebnisse festzulegen, zur Norm oder Vorschrift zu erheben, oder den Regierungen dazu zu empfehlen. Erfreulich das Votum Gehlers hierzu: „... bei uns in Deutschland ist man dazu gekommen, die Eier zu normen, — wir haben keine freundlichen Erfahrungen damit gemacht!"

Nicht neu oder überraschend für den naturwissenschaftlich Orientierten ist die Erscheinung, dass aus dem tiefern Eindringen in zunächst verschiedenartig scheinende Materien oft eine Vereinheitlichung der Gesichtspunkte resultiert, — parall vielleicht zur so gerichteten Tendenz. Bemerkenswert aber ist die Eindeutigkeit, mit der diese Erscheinung im Verlaufe der Tagung zu wiederholten Malen sich zeigte, — so auch zu Ende des Kongresses, wie Terzaghi die inneren Spannungszustände im räumlich begrenzten Erdkörper von seinen Kapillarkräften aus bestimmt; wie Freyssinet mit den selben physikalisch-analytischen Werkzeugen die Schwinderscheinungen im Betonkörper erfasst und auswertet. Symptomatische Bedeutung scheint uns auch darin zu liegen, dass heute solche Untersuchungen und ihre Auswertung zur Theorie nicht von Nur-Theoretikern ausgehen, nicht für den Lehrstuhl, sondern für die Praxis aufgestellt werden, gerade von Leuten, in deren Händen die grössten und wichtigsten Bauausführungen der letzten Jahre gelegen haben.

Eines aber hat wohl alle in bewunderndes Erstaunen versetzt: Dass Oberbaurat Fritz Emperger, der im achten Dezennium seines Lebens der Alterspräsident des ganzen Kongresses sein dürfte, in Referat wie Diskussion uns Jungen die klarsten, bestimmtesten, verständlichsten Ansprachen gehalten hat, gleich präzis in Gedanken, Satzbau und Aussprache in deutsch, wie auf englisch und französisch. Es waren viele da, um die Hälfte jünger als er, die es nicht für nötig fanden, sich auch nur annähernd diese Mühe zu geben.

Es gibt wohl keine Versammlung, keinen Kongress, der nicht daneben, mehr oder weniger unverholen, auch ein Markt der Eitelkeiten wäre. Nicht immer kann der Sitzungspräsident nach seiner Fähigkeit, die Sitzung zu ihrem möglichst positiven Ergebnis zu führen, ausgewählt werden; andere Gesichtspunkte sprechen mit.

Nicht immer kann die Redezeit eines Votanten entsprechend der Wichtigkeit des von ihm Vorgebrachten bemessen werden. Es gab aber auf diesem Kongress doch Momente, wo das Gleichgewicht etwas arg zu Ungunsten des in die Höhe schnellenden Ich oder Wir gestört war, — so etwa, wenn in der Schlussitzung neun offizielle Delegierte aus neun fremden Staaten der französischen Republik, der Société des ingénieurs civils de France, den Kongresskameraden ihren Dank für Aufnahme, Durchführung und Unterstützung des Kongresses in französischer Sprache ausdrückten, Herr Ministerialrat Ellerbeck (Berlin) aber auf deutsch von der Grösse deutscher Fachvereine, von der Macht und Zahl der durch ihn vertretenen deutschen Kollegen erzählte.

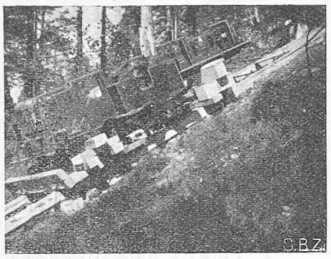


Abb. 3. Hinablassen des Triebgestell-Rahmens auf der Rutschbahn.

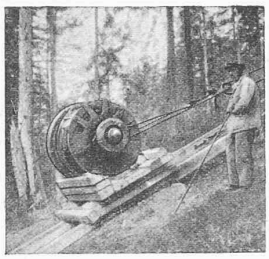


Abb. 4. Hinablassen des Triebmotors.

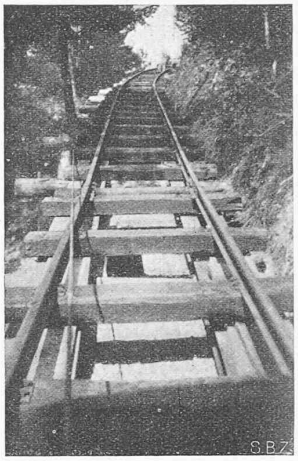


Abb. 2. Gerüst zum Heraufziehen des Gepäckwagens und obern Triebgestells.

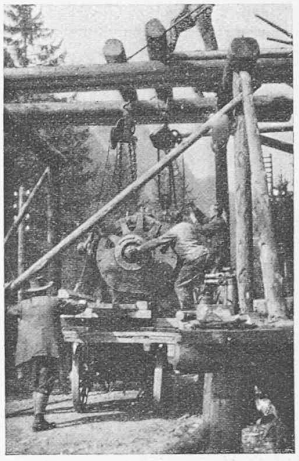


Abb. 5. Verladen des Motors auf der Strasse im Talgrund.

Dass der Kongress zu positiven Schlussfolgerungen, die als Grundlage zu fernerer Forschungsarbeit weitgehend dienen werden — ausgearbeitet durch die Arbeitskommissionen der einzelnen Diskussionsgebiete und bekanntgegeben in der Schlussitzung — überhaupt gekommen ist, ist hoch anzurechnen. Erfreulich ist auch die Mitteilung des Zentralpräsidenten, Prof. Dr. Rohn, in seiner Schlussrede, dass die „I. V. B. H." sich bemühen werde, auch dem Einzelforscher seine in der Richtung eines allgemeinen Interesses unternommenen Bemühungen durch finanzielle Unterstützung zu erleichtern, und dass bereits Aussichten bestünden, diese Bestrebungen einem positiven Ergebnis entgegenzuführen. Es wäre die praktische Schlussfolgerung einer Einstellung, die für den ganzen Kongress wegleitend war: der Anerkennung, Uebernahme und Fruktifizierung der Arbeit und der Ideen der Andern. — Oder war diese Einstellung mehr in unserer Wunschvorstellung als in concreto vorhanden? Ich glaube nicht. Einer der Diskussionsredner erklärte, mehr nebenbei, wie als Neuigkeit: „Für den Ingenieur gibt es keine grössere Freude, als wenn seine Werke nachgeahmt werden . . ."

Wir wollen aus dem Ingenieur keinen Heros machen. Aber wenn diese Einstellung heute wirklich in weiterem Umfang Grundlage unserer Handlungen ist, als in den letztvergangenen Zeitabschnitten, so entspringt dies nur einem wachsenden Realitätssinn, einer klareren Erkenntnis der Tatsächlichkeiten und der Notwendigkeiten. Gegenseitige Hülfe ist heute unumgänglich. Ohne weitgehenden Beistand der Fachwelt ist eine fortschreitende Arbeit nicht möglich, — gleichzeitig kommt jede positive Arbeit der Allgemeinheit zu gute. In diesem Sinne scheint es uns in zunehmendem Masse eine Aufgabe der nicht mehr lokal abgrenzbaren Fachgruppe zu sein, diese auch international nutzbare Arbeit des einzelnen Mitarbeiters zu honorieren.

Der Versuch des Abschlusses des Einzelnen, seines Könnens und seiner Arbeit, durch irgendwelche Grenzen von aussen, ist heute nicht Beschränkung, sondern Beschränktheit, ist Schädigung der Allgemeinheit. Helfen wir daran mit, dass der gegenseitige Anstand aller auch in wirtschaftlichen Dingen bald soweit entwickelt ist, dass wenigstens der Ingenieur die Patentämter entbehren kann! Denn zur Entwicklung tragen sie ebensowenig bei wie Schutzzölle und Fremdenpolizei.

*

Einen zeitlich wesentlichen Teil des Kongresses füllten die Programmteile ausserhalb der Arbeitssitzungen. Auf Grund des gedruckten Programmes war man als naiver Schweizer versucht zu glauben, dass sich der Besuch des Kongresses schon allein für die Exkursionen und Besichtigungen lohnen dürfte. Was aber in Paris davon geboten wurde, war spärlich. Man war sich nicht recht klar: Traute man uns als Nichtparisern, also Barbaren, von Paris aus wirklich *so* wenig Erfahrung, Kenntnisse und Geschmack zu, dass man sich erlaubte, einen Kongress von *Ingenieuren* als Hammelherde Cookreisender an allem Wesentlichen vorbeizuführen, oder — wohl von allen Teilnehmern als der Gipfel der Zumutung empfunden — in eine Vorführung der Opéra einzuladen, deren „Qualität" wohl nicht einmal die Stühle einer Jahrmarktbude zu füllen vermocht hätte: rosawedelnde Engelsflügelchen und Spitzentanz von Amouretten, dazu noch technisch schlecht ausgeführt, wo daneben in der Opéra Comique eine vollendete Darbietung von Debussy, im Casino de Paris Revuen höchster Präzision und besten Könnens, und noch vieles andere, über die Bretter ging, alles von unvergleichlich höherem künstlerischem und geistigem Niveau.

Der Kongress war doch eine Versammlung der prominentesten Brückenbauer Europas. Warum liess man sie unter Cookmanagern den ach so matten Glanz vergangener Zeiten bewundern, statt sie nach Plougastel zu führen? Warum jagte man uns durch die mit geschäftstüchtiger Pietät romantisch hergerichteten Ateliers einiger alter Maler in Barbezon, statt uns die neuen Bahnhofumbauten, die Waggons-Reparaturwerkstätten mit Flachschalendächern, von denen auf den Arbeitssitzungen so viel gesprochen wurde, zu zeigen? Wir erwarteten, zu den neuen Schleusenbauten grossen Ausmasses der neuen Staustufen zwischen Le Havre und Paris geführt zu werden, — statt dessen zeigte man uns die sicher netten und geistreichen, aber nicht mehr ganz neuen, recht unbedeutenden Stauklappen von Vives-Eaux. Warum hetzte man die Kongressleute durch sechs Werkstätten der Citroën-Werke, in einem Tempo, das überhaupt keine Beobachtung, keine Betrachtung zuliess, sondern lediglich blutigen Laien das Staunen und die Ehrfurcht vor der Grösse Citroëns beibringen konnte?

Das Kraftwerk Vitry-Sud und der Hangar von Orly waren die einzigen wichtigen Industriebauten, die uns wirklich gezeigt wurden. Die thermische Zentrale Vitry-Sud ist neu, gross und interessant, und die Direktion hat uns aufs liebenswürdigste empfangen, geführt und bewirtet; aber während unser Programm wie unser „Carnet de Congressiste" uns dort *Bau*arbeiten zu zeigen versprach, war davon durchaus nichts mehr zu sehen. Die einzige Besichtigung, die in diesem Sinne einwandfrei klappte, war der Hangar von Orly; dort hatte man das Glück, vom Erbauer selbst genaue und ausführliche Erläuterungen über Projekt und Bauausführung zu hören (auch diese ständig unterbrochen durch das Megaphon des Managers, der immer wieder „einsteigen" zum Weiterfahren befahl). Aber gerade diese Besichtigung hatte gar nicht auf dem Programm gestanden, sondern wir verdanken sie lediglich den energischen und wiederholten Bemühungen von Prof. M. Roš (Zürich). Vom Damenprogramm wollen wir lieber gar nicht sprechen.

Was sollen wir von alldem denken? Wir wissen es nicht. Dankbar wären wir der massgebenden Stelle gewesen, wenn sie auch in der Ausarbeitung der Besichtigungen und Exkursionen ein Anwendungsgebiet des „geistigen Brückenbaues" erblickt hätte (um mit unserem Herrn Präsidenten zu sprechen), um so die Erwartung der Kongressteilnehmer und die Erfüllung dieser Erwartung in Bezug auf das visuell Gebotene miteinander in Einklang zu bringen.

Zürich, 7. Juni 1932. C. Hubacher, Ing.

Bergung und Wiederherstellung einer auf der Rhät. Bahn abgestürzten Lokomotive.

Am 3. August vorigen Jahres hatte sich auf der Albulalinie der Rh. B. zwischen Filisur und Stuls ein schwerer Unfall zugetragen, indem die C-C-Lokomotive Nr. 411 des bergfahrenden Frühzuges von Blöcken einer grossen Felsmasse, die sich etwa 400 m oberhalb der Bahnlinie gelöst und eine Fangmauer sowie die Kronen zweier Fallböden demoliert hatte, getroffen und in die Tiefe geschleudert wurde. Die beiden vordersten Wagen des Zuges (Post- und Gepäckwagen) wurden mit aus dem Geleise gerissen; sie blieben aber, da die Kupplung hinter der Lokomotive brach, unterhalb des Geleises hängen bezw. liegen. Während der Lokomotiv-