

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 115/116 (1940)
Heft: 20

Sonstiges

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

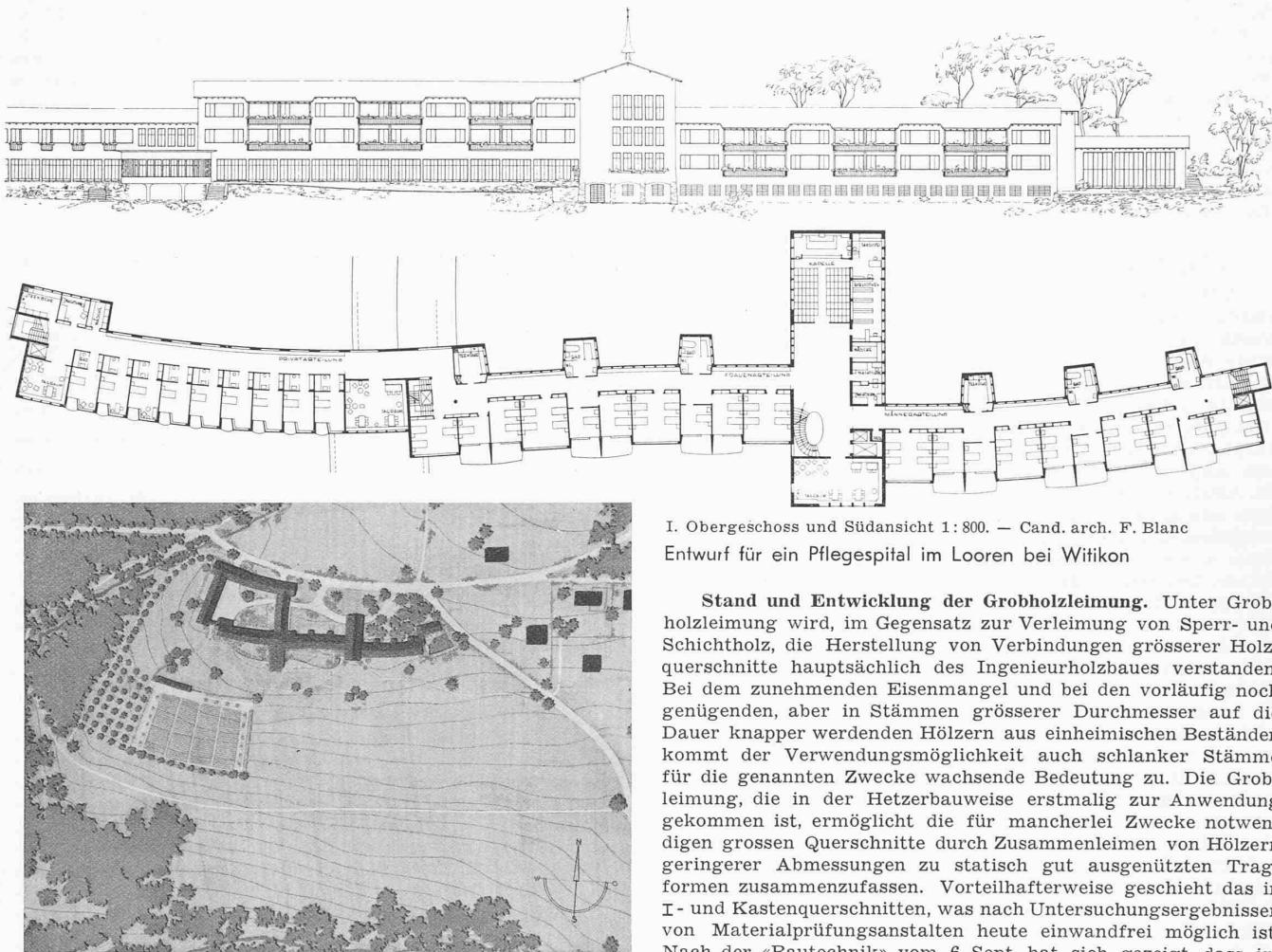
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 17.01.2026

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



Lageplan 1:5000, mit 5 m Kurven (Original 1:1000)

MITTEILUNGEN

Eisenbeton-Gerberbalkenbrücke grosser Spannweite. Die Erstellung einer Fernstrassenverbindung in Deutsch-Böhmen führte bei Ueberquerung eines breiten Flusstales zur Vermeidung von Höhenverlusten zu einer bemerkenswerten Talübersetzung, die als Balkenbrücke mit $34,50 + 3 \times 50,00 + 34,50$ m lichten Weiten zwischen den 2,50 m breiten Pfeilern ausgeführt wurde. Die Hauptträger sind als durchlaufende Parallelträger über 5 Feldern berechnet, mit Spannweiten zweier eingehängter Balken von 37,50 m im 2. und 4. Feld und mit 7,50 m langen Kragarmen. Die Brückenbreite zwischen den äussern Gesimskanten beträgt 7,50 m. Die Balkenhöhe ist auf die ganze Objektänge gleich und zwar bei den äussern Trägern 3,56 m (wegen der Gehwege) und bei den innern 3,405 m. Zur Verkleinerung der Biegmomente aus Eigengewicht und zur besseren Unterbringung der Armierungen erhielten die vier Träger einen leicht I-förmigen Querschnitt. Die Stege sind zur Herabsetzung der Schubspannungen von der Feldmitte bis über die Stützen von 0,50 m auf 1,00 m verbreitert. Für die Armierung wurde der hochwertige Roxor-Stahl verwendet, der mit 1900 kg/cm^2 (vorhanden 1847 kg/cm^2) zulässiger Beanspruchung die Ausführung so grosser Stützweiten bzw. die Unterbringung der Armierung überhaupt ermöglichte. Die Biegung der Stäbe von $60 \text{ mm } \varnothing$ ist bei heller Rotglut erfolgt, die Herstellung der längsten Stäbe von 83,4 m, bei nur 25 m Lieferlänge, mittels elektrischer Schweißung durch geprüfte Spezialarbeiter. Der Beton war zusammengesetzt aus drei Teilen Flussand, einem Teil Granitquetschsand und fünf Teilen Granitschotter mit 400 kg Zement, erhöht auf 430 kg zwischen den Bewehrungen und ebenso in den Zonen der Drahtgeflechte (5 cm Maschengrösse), die an den höchstbeanspruchten Stellen (Balkenmitte unten, Stützpunkte oben) eingelegt wurden. Die Betonierung der Träger erfolgte in horizontalen Lamellen von rd. 1,30 m Höhe in etwa je 7 h mit Unterbrechungen von je 4 Tagen, die Ausrüstung in 28 Tagen. Als Bauzeit wurden, einschliesslich der keine Schwierigkeiten bietenden Pfeilerfundierungen, 28 Monate benötigt («Beton und Eisen», 20. August 1940).

Stand und Entwicklung der Grobholzleimung. Unter Grobholzleimung wird, im Gegensatz zur Verleimung von Sperr- und Schichtholz, die Herstellung von Verbindungen grösserer Holzquerschnitte hauptsächlich des Ingenieurholzbaues verstanden. Bei dem zunehmenden Eisenmangel und bei den vorläufig noch genügenden, aber in Stämmen grösserer Durchmesser auf die Dauer knapper werdenden Hölzern aus einheimischen Beständen kommt der Verwendungsmöglichkeit auch schlanker Stämme für die genannten Zwecke wachsende Bedeutung zu. Die Grobkleimung, die in der Hetzerbauweise erstmalig zur Anwendung gekommen ist, ermöglicht die für mancherlei Zwecke notwendigen grossen Querschnitte durch Zusammenleimen von Hölzern geringerer Abmessungen zu statisch gut ausgenützten Tragformen zusammenzufassen. Vorteilhafterweise geschieht das in I- und Kastenquerschnitten, was nach Untersuchungsergebnissen von Materialprüfungsanstalten heute einwandfrei möglich ist. Nach der «Bautechnik» vom 6. Sept. hat sich gezeigt, dass im geleimten I-Träger das rechnerische Trägheitsmoment wie im homogenen Querschnitt ausgenützt werden darf und dass dessen Bindefestigkeit der Scherfestigkeit der einheimischen Hölzer gleich ist. Das Verfahren hat auch den Vorteil, dass Teilhölzer geringerer Güte in die weniger beanspruchte Mittelzone, bessere Hölzer aber in die Aussenzonen eingebaut werden können. Als Leime kommen heute hauptsächlich Kauritleime (Karbamidharzleime) im Kaltverfahren zur Anwendung, die hauchdünn aufgetragen werden. Um Fehkleimungen zu vermeiden, dürfen die verwendeten Hölzer höchstens 22% Feuchtigkeit enthalten. Als Pressdruck für Weichholz ist mindestens 2 kg/cm², für Hartholz wesentlich mehr notwendig. Es sind Versuche im Gange mit Karbamidharzleimen, die sich auch für Hölzer hohen Wasser gehaltes bei kleinen Pressdrücken eignen; auch der Ausbildung von Laschen, bzw. entsprechenden Stossverbindungen wird die gebührende Aufmerksamkeit gewidmet.

Ein Molenbaukran. Für den Hafenbau Mazatlan in Mexiko ist von der «Demag» ein Kran geliefert worden für die Ausführung aller beim Bau von Molen und Ufermauern vorkommenden Arbeiten. Neu ist dabei, neben der Verwendungsmöglichkeit als Lastkran und als Greifbagger, die Kombination mit einem Rammgerät zum Rammen von Stützpiloren und Spundwandteisen. Das zugehörige Führungsgerüst ist am Kranausleger befestigt und kann in verschiedene Neigungen eingestellt werden. Sämtliche Krantriebwerke werden durch einen stehenden, 350 PS starken Achtyzylinder-Viertakt Dieselmotor bedient. Der Kran, dessen Eigen gewicht 170 t beträgt, fährt auf vier Laufschienen, die paarweise auf einem Schwellenrost verlegt sind; die 16 Laufräder sind in vier Schemelwagen zusammengefasst. Bei 25 m Ausladung kann der Kran mit 15 t, bei 15 m mit 30 t belastet werden («Demag-Nachrichten», Juni 1940).

(Sehrung Nachdruck, Juni 1940).

Die Vorlesungen an der Volkshochschule des Kantons Zürich umfassen auch dieses W.-S. zahlreiche Kurse aus Gebieten, die unsere Leser in verschiedener Hinsicht interessieren können. Es seien daraus die folgenden erwähnt: *E. Beck*: Mathematik; *E. Vaterlaus*: Graphische Methoden; *K. Zuber*: Elektrizität; *E. Waser*: Chemie; *F. Stadler*: Niederländische Maler, Einführung in die Kunstabrechung; *H. Hoffmann*: Schweizerisches Kunstmuseum; *E. Briner*: Wohnhaus und Wohnungseinrichtung;

S. Giedion: U. S. A., Architektur und Leben von 1850 bis heute. — Für die meisten Kurse werden noch Anmeldungen entgegengenommen; Studienpläne und nähere Einzelheiten sind erhältlich beim Sekretariat, Zunfthaus zur Meise, Zürich, Tel. 35073.

Die Schweizer Mustermesse 1941 in Basel wird vom 19. bis 29. April durchgeführt. Als 25. wird sie ein Jubiläumsanlass, der sich bereits ankündigt in der frohen rotweissen Schleife, die den englischen Schlüssel, Sinnbild der Messe für das nächste Jahr, ziert. Der sehr sympathisch aufgemachte Werbeprospekt zeigt eine neue, übersichtlichere Einteilung der Messegruppen.

NEKROLOGE

† **Willy Wolf**, Maschineningenieur, ist am 4. Oktober in Rüti (Zürich) nach verhältnismässig kurzer Krankheit gestorben. Verhältnismässig — denn was für lange Krankheitszeiten hatte Willy Wolf in seinem Leben schon ertragen, ohne dass wir ihn je mürrisch oder verzagt gesehen hätten! Geboren am 27. Juli 1899 im elterlichen Hause in Zürich-Selnau, wo sein Vater, G. E. P.-Kollege Masch.-Ing. W. Wolf, ein technisches Bureau hauptsächlich für Werkzeugmaschinen betrieb, verbrachte er eine sorgenlose Jugend- und Gymnasialzeit, um hierauf die III. Abteilung der E. T. H. zu beziehen. Hier erreichte ihn erstmals sein schweres Geschick, indem er die Studien durch einen zweijährigen Aufenthalt in Arosa unterbrechen musste. Doch nahm er sie nachher wieder auf und führte sie, nach einer praktischen Lehrzeit in der SLM Winterthur, erfolgreich zu Ende. 1925/26 arbeitete Willy Wolf bei den Wanderer-Werken in Schönaus-Chemnitz im Konstruktionsbureau und beim Neubau des Werkes Sigmar. Jäh unterbrach hier ein Fahrzeug-Unfall seine Tätigkeit und warf ihn, zeitweise gelähmt, für 16 Monate aufs Krankenlager.

Nach Hause zurückgekehrt, erholte er sich langsam, sodass er 1929 als Verkaufingenieur im Geschäft seines Vaters wirkten konnte, doch zog nach zwei Jahren ein Autounfall wiederum eine Lähmung nach sich, die ihn erneut jahrelang ans Bett fesselte. Allmählich genesend, betätigte sich Willy Wolf mit verschiedenen technischen Arbeiten, besonders im Patentwesen, sowie mit der Konstruktion von Spezialmaschinen für den Bau von Eternitrohren. Ein Werk aus seiner letzten Zeit, das ihn lange überleben wird, ist die Ausgabe 1939 des Handbuches für die Eisenbranche, herausgegeben von Küderli & Co.¹⁾; bis ins letzte hat er dessen Texte und Zeichnungen selber ausgearbeitet.

Zu seiner grossen Freude konnte Willy Wolf anfangs 1940 die Betriebsleitung der Federnfabrik Baumann in Rüti übernehmen. Es entsprach durchaus seinem gütigen, offenen Wesen, einer zahlreichen Arbeiterschaft vorzustehen und zugleich technische Probleme zu lösen. Und nun sollte ihn sein Leiden gerade jetzt endgültig niederwerfen, da er dazu noch im Begriffe war, einen Hausstand zu gründen — fürwahr ein tragisches Geschick und die Laufbahn eines tapferen Menschen!

W. J.

† **Eugen Jonica** von Brasov, Rumänen, geboren 5. Juli 1905, Dr. Ing. Chem., E. T. H. 1924/27, war nach Fortsetzung seiner Studien an der Universität Paris und nach geleistetem Militärdienst seit 1930 Assistent an der Techn. Hochschule Bukarest und Ingenieurchemiker der Staatsdruckerei. Nun erhalten wir die Nachricht, dass unser G. E. P.-Kollege — Bruder eines kommandierenden rumänischen Generals — vor kurzem in Bukarest ermordet worden sei.

† **Elias C. Travlos**, Bauingenieur, von Kephalaia (Griechenland), geb. 30. Dez. 1866, E. T. H. 1889/93, ist nach längerer Krankheit am 31. Oktober in Territet gestorben. Ein Nachruf auf diesen G. E. P.-Kollegen soll folgen.

WETTBEWERBE

Gewerbeschule in Baden. Es ist ein auf eingeladene, in der Gemeinde Baden niedergelassene Architekten beschränkter Wettbewerb geplant; Auswärtige in Baden Verbürgte, sowie auch nur in Ennetbaden oder Wettingen Wohnhafte sollen ausgeschlossen sein! Die acht Eingeladenen sollen je 400 Fr. fest erhalten, plus 5000 Fr. als Preise. Es läge ganz unbestreitbar im Interesse der Sache selbst, also von Stadt und Bezirk Baden, wenn die Teilnahmeberechtigung wenigstens auf im Bezirk Baden niedergelassene und in Baden verbürgte Architekten ausgedehnt würde. Unter Wegfall der 8 × 400 Fr. Honorar könnte alsdann der ganze willigte Betrag von 8200 Fr. als Preissumme ausgesetzt werden, wodurch ohne Kostenvermehrung die Wahl unter einer grösseren Zahl von Entwürfen das Ergebnis für die Gemeinde ausser jedem Zweifel aussichtsreicher gestaltet würde. Wir möchten, gestützt auf Erfahrung, den Gemeindebehörden dringend raten, diesen Weg zu wählen.

¹⁾ Vgl. die Besprechung in Bd. 114, S. 100.

Neue Bahnhofbrücke in Olten, mit Ufergestaltung und Verkehrsregelung. Wie wir bei Redaktionsschluss erfahren, schreibt das Baudepartement des Kantons Solothurn diesen Wettbewerb aus unter den *in der Schweiz verbürgerten und niedergelassenen Fachleuten*. Für Preise und Ankäufe stehen 50000 Fr. zur Verfügung. Termin 15. April 1941. Programm und Unterlagen bei der Bauverwaltung Olten zu beziehen gegen Hinterlage von 50 Fr. Näheres folgt.

LITERATUR

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten:

Die Schweizerische Treibstoffwirtschaft unter besonderer Berücksichtigung der einheimischen Ersatztreibstoffe. Von Dr. Willy Rüfli. Volks- und wehrwirtschaftliche Betrachtung. Lengnau 1939, im Selbstverlag des Verfassers. Preis geh. 4 Fr.

Das Stahlfenster in der Bauwirtschaft. Eine Betrachtung seiner Entwicklung, Ausführungsarten und Eigenschaften. Von Dr.-Ing. H. R. Dürr. Mit 169 Abb. Berlin 1940, Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geh. etwa Fr. 16,20.

Lichtbogenschweißung. Herstellung, Konstruktion und Berechnung von Schweissverbindungen. Von Dipl. Ing. Rud. Albrecht, Baurat an der Staatsbauschule München. Mit 67 Abb. Berlin 1940, Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis kart. etwa Fr. 4,50.

Die Entwicklung der selbsttätigen Einkammer-Druckluftbremse bei den europäischen Vollbahnen. Von Dr.-Ing. e. n. Wilhelm Hildebrand. Ergänzungsband. Mit 64 Abb. und 2 Buntdruck-Tafeln. Berlin 1939, Verlag von Julius Springer. Preis geh. etwa 13 Fr.

Die Entwicklung des Markscheidewesens im Lande Oesterreich. Von Dipl. Ing. Dr. mont. Franz Kirnbauer. 7. Heft der «Blätter für Technikgeschichte». Mit 102 Abb. und 2 Tafeln. Wien 1940, Kommissionsverlag von Julius Springer. Preis geh. etwa 9 Fr.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:

Dipl. Ing. CARL JEGHER, Dipl. Ing. WERNER JEGHER

Zuschriften: An die Redaktion der «SBZ», Zürich, Dianastr. 5, Tel. 34507

MITTEILUNGEN DER VEREINE

S. I. A. Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Verein

Nachtrag zum Geschäftsbericht pro 1939

Wir werden darauf aufmerksam gemacht, dass die Berichterstattung über den Stand der Titelschutzfrage dahin missverstanden werden könnte, dass die Direktoren der Technika Winterthur und Burgdorf (die an den Beratungen teilweise teilgenommen hatten) auch der schliesslich erfolgten Einigung zustimmt hätten. Das ist nicht der Fall, indem die Technikums-Vertreter eine den Titelschutz grundsätzlich ablehnende Haltung einnehmen. Die erzielte Einigung ist zustande gekommen zwischen den Verbänden der Maschinenindustrie und der Gemeinschaft der Ingenieur- und Architektenverbände.

Zürich, den 8. Nov. 1940

Das Sekretariat

SITZUNGS- UND VORTRAGS-KALENDER

Zur Aufnahme in diese Aufstellung müssen die Vorträge (sowie auch trittsreiche Änderungen) bis spätestens jeweils Mittwoch Abend der Redaktion mitgeteilt sein.

16. Nov. (heute Samstag): Sektion Bern, S. I. A. Besichtigung der Luftschutzzäume der SBB. Sammlung 14.15 h beim Verwaltungsgebäude der SBB an der Mittelstrasse. Führung Dipl. Arch. H. Falkenberg und Dipl. Ing. H. Nydegger. Nachzügler können etwa 15.15 h im Verwaltungsgebäude auf der grossen Schanze den Anschluss erreichen. Anschliessend Besuch des Bauplatzes der neuen Lorraine-Linienführung.
16. Nov. (heute Samstag): Masch.-Ing.-Gruppe Zürich der G. E. P. 14.15 h vor der Konsummühle (Sihlquai 305, Tramhaltestelle Löwenbräu) Sammlung zur Besichtigung der Transportanlagen und Mühleinrichtungen, sowie nachher der Volksküche der Stadt Zürich. Etwa 17 h Abendschoppen im «Habis».
18. Nov. (Montag): Abendtechnikum Zürich. 20.15 h. Vorlesung von Arch. H. Bernoulli (Basel): «Geschichte des Korridors».
18. Nov. (Montag): Statist. volkswirtschaftl. Gesellschaft Basel. 20.15 h in der Schlüsselzunft. Vorträge von Nat.-Rat Dr. C. Eder (Weinfelden) und W. Kissling (Bern) über «Probleme der Altstoffwirtschaft».
21. Nov. (Donnerstag): Sektion Waldstätte des S. I. A. 20.20 h im Hotel Wildenmann, Luzern. Referat von Reg.-Rat Rob. Grimm (Bern) über «Die Grundlagen der Arbeitsbeschaffung».
22. Nov. (Freitag): Techn. Verein Winterthur. 20.15 h im «Bahnhofsäli». Vortrag von Obering. H. Nyffenegger (SLM Winterthur): «Aus der Entwicklung der neuzeitl. Dampflokomotive».
22. Nov. (Freitag): Groupe patronal de la Corporation Genevoise des ingénieurs et des architectes. 20.30 h au secrétariat patronal, Rôtisserie 4, Genève. Exposé de M. René Leyvraz sur «La communauté professionnelle et la Corporation».
23. Nov. (Samstag): Bündner Ing.-u. Arch.-Verein. 9 bis 12 h in der Versuchsanstalt für Wasserbau der E. T. H. Besichtigung der im Gange befindlichen Modellversuche für den Umbau der internat. Rheinstrecke (oberer Uebergang in den Diepoldsauer Durchstich, Masstab 1:100, Modelllänge 64 m). Mit einleitendem Vortrag von Prof. Dr. E. Meyer-Peter.