

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 65 (1947)
Heft: 28

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: 04.02.2026

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



Bild 5. Die Uhr in der Hauptfassade

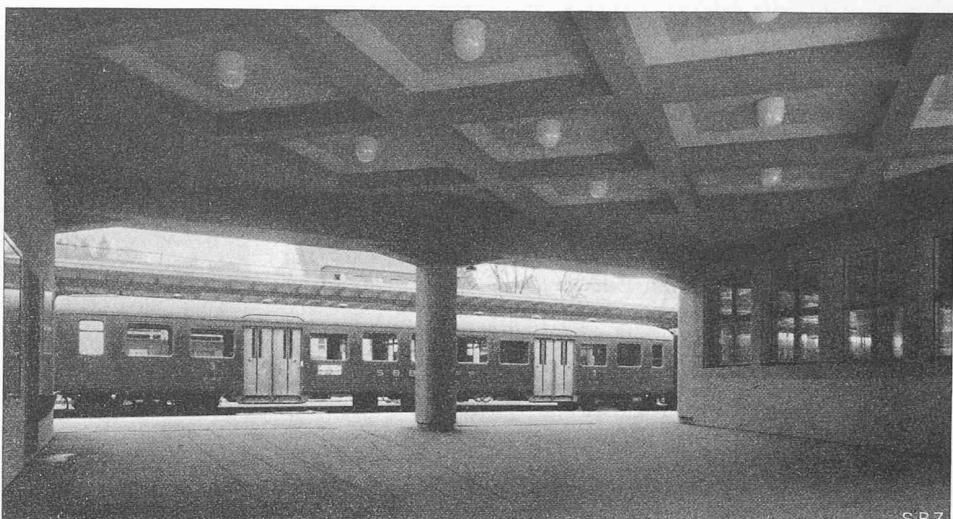


Bild 6. Durchgang mit Diagonalrost-Decke von 10 × 11 m Spannweite

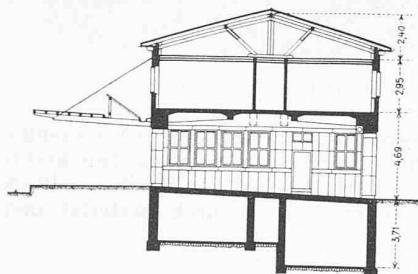


Bild 7. Schnitt 1:100 durch den Durchgang

die den Bahnhof mit elektrischer Energie versorgende Transformatorenstation des Elektrizitätswerkes der Stadt Schaffhausen, sowie die bedeutendsten Kabel-Knotenpunkte des Bahnhofes für die Energie-Verteilung und das Sicherungs- und Fernmeldewesen. Ausser dem Südflügel hatten

das in geringem Abstand gelegene öffentliche Abortgebäude mit den Dienstbädern und der Tramwarthealle, sowie Teile der grossen Perronhalle gelitten.

Es war klar, dass anlässlich des Wiederaufbaues längst nötige Erweiterungen und Verbesserungen berücksichtigt werden mussten. Dabei wurde angestrebt, die erweiterten Betriebsräume, die Personalunterkunftsäume, die öffentlichen Aborten mit den Dienstbädern, die Vorstandswohnung, sowie den Durchgang zur Bahnhofstrasse unter einem Dache zu vereinigen. Alle diese Bedürfnisse liessen sich in einem 40 m langen, zweigeschossigen Baukörper zweckentsprechend unterbringen.

Die Aufgabe war insofern schwierig, als es sich darum handelte, an ein bestehendes, sozusagen klassizistisches Gebäude einen modernen Flügel anzubauen und zwar ohne irgendwelche Zäsurmöglichkeit. Man musste darauf achten, dass der Maßstab des bestehenden Gebäudes einigermaßen übernommen werden konnte, ohne aber den Formalismus des

letzten Jahrhunderts am neuen Gebäude weiterzuführen. Durch eine schlichte Architektur und klare kubische Form wurde versucht, die beiden Teile so zusammen zu fügen, dass sie sich gegenseitig ergänzen, und dass man vor allem sieht, was alt und was neu ist.

Der Bau wurde als massive Backsteinkonstruktion ausgeführt mit den notwendigen Eisenbetonsystemen für die grossen Spannweiten. Aussen ist er mit einer geschliffenen Kunststeinplatte verkleidet. Beim Durchgang ist die Diagonal-Rostdecke¹⁾ als sichtbare Betonkonstruktion gezeigt.

Der neue Südflügel und der rekonstruierte südliche Hauptbau umfassen nun folgende Räume: Im Keller: Wohnungs-keller und Bahnmeistermagazine; Dienstbäder und Aborten, sowie Wasch- und Trockenräume; eine Transformerstation des Elektrizitätswerkes Schaffhausen; ein Kabel- und Installationsraum; eine Niederspannungs-Verteilanlage; ein Stellwerk-Apparateraum; eine automatische Telephonzentrale; ein Batterieraum und ein Magazin für Elektromaterial. Die Räume im Erdgeschoss und Obergeschoss sind aus den Bildern 1 und 2 ersichtlich. Am südlichen Gebäudeende verbindet eine neue Unterführung die Strasse mit den Perrons 1 und 2.

Die starken Beschädigungen der aus den Jahren 1857 und 1897 stammenden, unpraktischen, hohen Perronhallen führten dazu, sie abzubrechen und durch tiefliegende Perrondächer zu ersetzen, wobei dasjenige über dem Perron 1, als stützenfreies Kragdach, mit durchgehendem Oberlicht, am Gebäude aufgehängt ausgebildet ist, während die beiden über den Perrons 2 und 3 als freistehende Einstieflachdächer in kombinierter Holz-Eisenkonstruktion erstellt wurden. Sie mussten ebenfalls mit den Gebäuden in Einklang gebracht werden und sind auf einfachste Art und möglichst unscheinbar konstruiert. — Vorbereitung und Ausführung des Baues fielen

in eine Zeit, wo die Beschaffung von Arbeitskräften und Material grösste Schwierigkeiten bereitete. Mit den Bauarbeiten wurde am 1. April 1945, genau ein Jahr nach der Bombardierung, begonnen und ein Jahr später, am 1. April 1946, konnten die neuen und umgebauten Räume in Betrieb genommen werden.

MITTEILUNGEN

Wasserkraftanlage Cordéac am Drac, bei Grenoble. Das in den Savoyer-Bergen liegende, bezüglich Klima und Wasserführung ähnliche Verhältnisse wie die Schweiz aufweisende Kraftwerk Cordéac ist im «Génie Civil» vom 15. Juni 1947 eingehend beschrieben worden. Das direkt oberhalb liegende Kraft-

¹⁾ System Szegö, vergl. SBZ Bd. 110, S. 286* (1937) und Bd. 122, S. 156* (1943).



Bild 8. Schalterhalle, neu eingerichtet

werk Sautet¹⁾ mit seiner bekannten, 125 m hohen Staumauer ist 1935 in Betrieb genommen worden, das anschliessende Werk Cordéac im Jahre 1946. Die Wasserkraftanlage mit $H = 92,5$ m, $Q = 87 \text{ m}^3/\text{s}$ und 63 000 kVA umfasst zur Hauptsache das in der engen Sautetschlucht liegende massive Ueberfallwehr von 36,5 m Höhe, mit zwei Injektionsstollen, sowie mit schräg-aufsteigendem Sporn, der gefährliche Kolke verhüten soll, sodann als Hauptbauwerk den 4,6 km langen Zuleitungsstollen von 5,8 m Fertigdurchmesser und 6,6 m Ausbruchdurchmesser, durchgehend mit Beton ausgekleidet, einschliesslich einem 90 m langen Aquädukt über den Drac. Auf das Wasserschloss von 15 m Durchmesser folgen zwei kurze, unterirdische Druckleitungen von ungleichem Durchmesser, nämlich 3,8 und 2,9 m, je mit darüberliegendem Kabel- und Besichtigungsstollen $\varnothing 1,8$ m. Die Zentrale enthält je eine vertikalachsige Gruppe zu 42 000 bzw. 21 000 kVA, samt zugehöriger, auf Pfählen fundierter Freiluft-Transformerstation. Wir werden auf die Anlagen einlässlich zurückkommen.

Zweiter Internationaler Kongress für Erdbaumechanik und Fundationstechnik. Vom 21. bis 30. Juni 1948 findet in Rotterdam unter dem Präsidium von Prof. Karl von Terzaghi, Cambridge, USA, der zweite internationale Kongress für Erdbaumechanik und Fundationstechnik statt. An der Tagung werden nacheinander auf Grund von gedruckten Beiträgen, die bis zum 31. Dezember 1947 eingesandt werden müssen, folgende Fragen diskutiert: Erdbauliche Theorien und Hypothesen, sowie allgemeine Betrachtungen über Erdbau; Laboratoriumsuntersuchungen; Felduntersuchungen; Stabilität und Deformationen von Erdästen; Stabilität und Bewegungen von Stützkörpern in Lockergesteinen; Druckverteilung und Setzungsercheinungen unter Fundationen; Pfahlfundationen und Pfahlbelastungsversuche; Erdbauliche Fragen im Strassen- und Flugplatzbau; Verbesserung der Eigenschaften der Locker-gesteine; Grundwasserbewegungen. Ein eingehendes erstes Programm kann von der Erdbauabteilung der Versuchsanstalt für Wasserbau und Erdbau an der E.T.H., Gloriastr. 37, Zürich, bezogen werden. Diese Anstalt ist vom Sekretär der Tagung, Prof. Huizinga in Delft, ersucht worden, die Funktion als nationales Verbindungsorgan für die Schweiz zu übernehmen.

Luftbeton (Air-entrained Concrete). Laut redaktioneller Notiz im Aprilheft von «Concrete» wird gegenwärtig unter den Betonfachleuten der USA nichts mit mehr Interesse verfolgt, als die Entwicklung des sogen. Luftbetons. Seine leichte Verarbeitbarkeit und Frostbeständigkeit lassen ihn als den Beton der Zukunft erscheinen. Ueber die günstigsten Beförderungsmethoden des frischen Luftbetons sind die Meinungen noch geteilt, da keine abschliessenden Untersuchungen vorliegen.

Internationaler Ingenieur-Kongress in Darmstadt. Vom 31. Juli bis 9. August veranstaltet die Technische Hochschule Darmstadt einen Internationalen Ingenieur-Kongress über Fragen der technischen Erziehung. Namhafte Vertreter aus Wissenschaft und Technik des Auslandes und des Inlandes werden das Wort ergreifen.

Eid. Technische Hochschule. Die Konferenz der ordentlichen Professoren der E.T.H. hat zum neuen Rektor Dr. H. Pallmann, Prof. für Agrikulturchemie, mit Amtsantritt auf das Wintersemester 1947/48 gewählt. — An der Abteilung für Elektrotechnik hat sich habilitiert Ing. Prof. Dr. F. Borgnis, von Neuheim (Zug), als Privatdozent für technische Physik, insbesondere technische Optik.

Schalendächer in England. In der Mainummer des «Journal of British Architects» gibt F.S. Snow einen knappen Ueberblick über den Schalenbau im allgemeinen

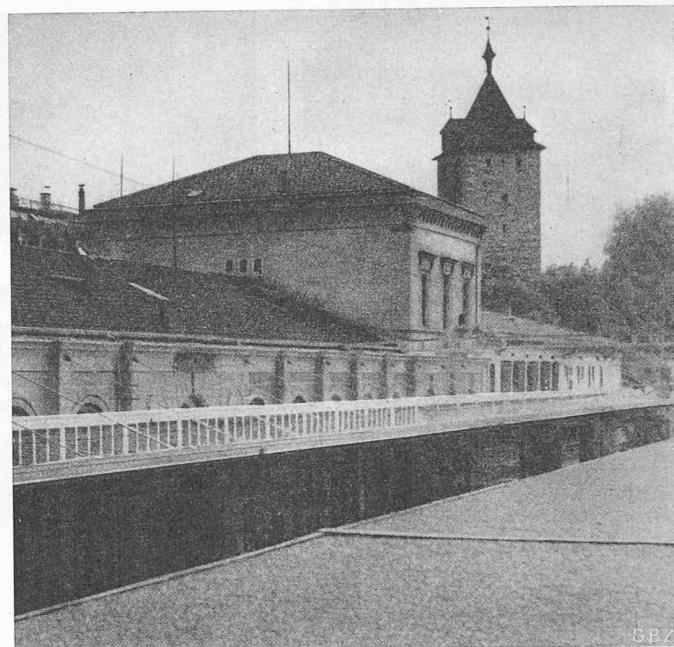


Bild 9. Links alter, rechts neuer Bauteil; Bahnseite

und seinen gegenwärtigen Stand in England. Durch einige gefällige Beispiele möchte er vor allem die britischen Architekten anregen, kriegszerstörte Dächer von Kirchen mittels Schalengewölben einzudecken, um dadurch Material und Kosten zu sparen.

WETTBEWERBE

Umgestaltung des Hotels Bahnhof mit Saalgebäude in Frauenfeld. (SBZ 65. Jg., S. 27). Das Preisgericht hat die fünf eingegangenen Arbeiten wie folgt beurteilt:

1. Preis (2400 Fr.) Frey & Schindler, Arch., Zürich
2. Preis (2000 Fr.) Walter Niehus, Arch., Zürich
3. Preis (1000 Fr.) Alois Müggler, Arch., Zürich
4. Preis (600 Fr.) A. Rimli, Arch., Frauenfeld und Th. Rimli, Arch., Aarau
5. Preis (500 Fr.) Rob. Böckli, Arch. bei Grauwiler & Böckli, Arch., Basel

Das Preisgericht empfiehlt den Verfasser des mit dem ersten Preis ausgezeichneten Projektes zur weiteren Bearbeitung und Ausführung. Die Entwürfe sind im Hotel Bahnhof

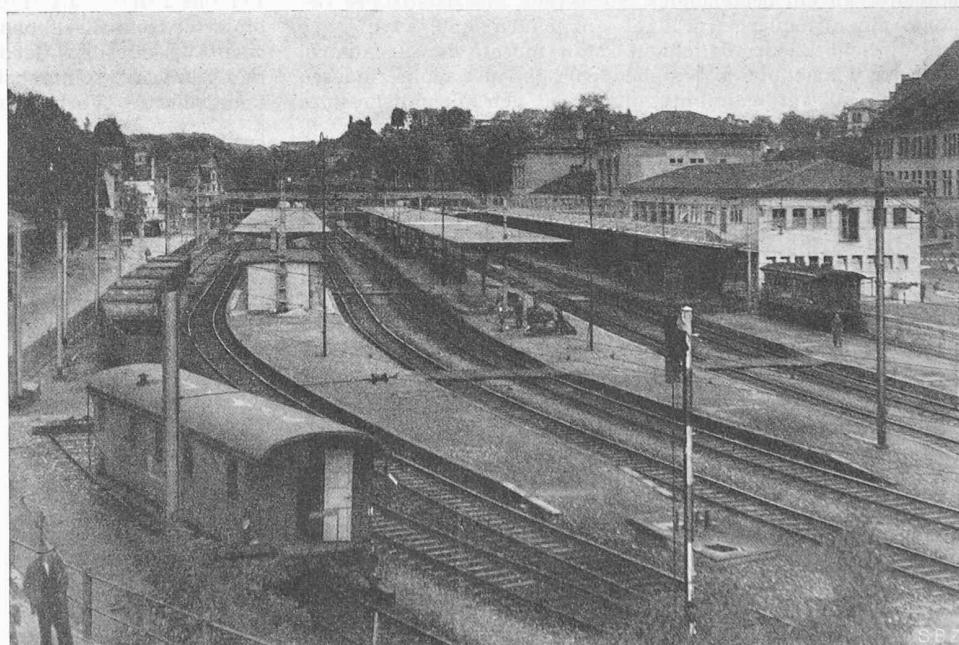


Bild 12. Gesamtansicht der wiederhergestellten Anlagen des Bahnhofs Schaffhausen

¹⁾ Bd. 91, S. 59* (1928).