

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 71 (1953)  
**Heft:** 3

## **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**

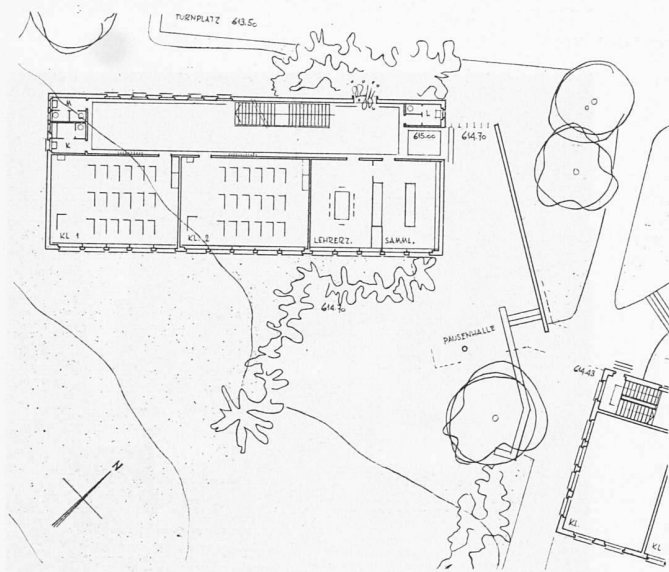
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 15.01.2026

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



Südostansicht Masstab 1:600



Erdgeschoss Masstab 1:600

### 3. Preis (2100 Fr.) Verfasser H. WEIDELI & SOHN, Architekten, Zollikon.

**Projekt Nr. 2.** 5173 m<sup>3</sup>. Die Lage des Neubaus mit konsequenter Südost-Orientierung der Klassenzimmer und beträchtlicher Abrückung von der Rüterwiesstrasse ist gut. Hingegen ist der bauliche Anschluss unbefriedigend. Der Grundriss ist sehr klar, übersichtlich und in allen Teilen richtig dimensioniert. Die Baumasse des Neubaus steht in gutem Verhältnis zu den bestehenden Bauten. Die Belichtung des Handfertigkeitsraumes ist ungenügend. Die Freiflächen sind richtig angelegt. Die architektonische Gestaltung ist konsequent und bescheiden, wenn auch etwas schematisch durchgeführt. Die Asymmetrie der Nordwestansicht ist etwas unbeholfen.

## MITTEILUNGEN

**Die Wasserkraftanlage Eggfling am Inn**, die in den Jahren 1941 bis 1950 gebaut wurde, hat Dipl. Ing. E. Treiber, Töging, in «Z. VDI», Nr. 36, vom 21. Dezember 1952 ausführlich beschrieben. Der Inn weist auf der deutschen Strecke von Kufstein bis Passau ein Gefälle von rd. 182 m auf, das in 17 Staustufen nutzbar gemacht werden soll. Die Stufe Eggfling ist die sechste. Sie nützt ein mittleres Gefälle von 10,8 m (maximal 12,36, minimal 8 m) aus und ist für eine grösste Wassermenge von rd. 1000 m<sup>3</sup>/s gebaut, die an 88 Tagen des gemittelten Wasserhaushaltjahres vorhanden ist. Die Ausbauleistung beträgt 84 000 kW, die mittlere Jahreserzeugung 495 · 10<sup>6</sup> kWh. Das Wehr weist fünf Oeffnungen von je 23 m lichter Weite auf, die durch 13,5 m hohe Doppel-Hakenschlützen abgeschlossen werden. Im Kraftwerk sind sechs vertikalachsige Kaplan-Turbinen eingebaut, die bei 100 U/min. 17 900 PS leisten. Die Wassermenge beträgt 153 m<sup>3</sup>/s bei 9,85 m Nutzgefälle, bzw. 131 m<sup>3</sup>/s bei 11,26 m. Der Laufraddurchmesser ist 5,1 m. Der Leitapparat ist kegelförmig. Die ganze Maschinengruppe ist niedrig gebaut und durch einen abhebbaren Deckel von 8,6 m Durchmesser gegen Witterungseinflüsse geschützt; ein Maschinenhaus fehlt. Der im Freien angeordnete Laufkran überspannt mit seinen beiden Auslegern die Dammbalkenschlitze im Ober- und im Unterwasser. Im Herbst 1951 und im Sommer 1952 wurden an einer Turbine eingehende Messungen durchgeführt. Die festgestellten Wirkungsgrade von bis 92 % liegen im ganzen Betriebsbereich fast durchwegs über den Garantiewerten. Die Umrechnung von der Modell- auf die Grossausführung nach Ackeret<sup>1)</sup> ergibt eine Aufwertung beim Wir-

<sup>1)</sup> SBZ 1948, Nr. 24, S. 331\*, und 1951, Nr. 38, S. 525\*.



Lageplan 1:2000

kungsgradmaximum von 2,6 %. Gemessen wurden bei 11,58 m Gefälle 3,7 %, bei 9,70 m Gefälle 2,5 %. Die erstgenannte Zahl liegt noch innerhalb der Messtoleranz.

### Luftseilbahn für Kohlentransport Savona—San Giuseppe.

Im Jahre 1912 wurde der damals kleine Mittelmeerhafen Savona im Westen von Genua durch eine Förderschwebbahn mit der 20 km nördlich liegenden Bahnstation S. Giuseppe verbunden. Der 500 m hohe, schlecht zugängliche Ausläufer des Appennin wurde dadurch als Hindernis für den Materialtransport nach dem Industriezentrum von Turin überwunden. In der «Rivista di Ingegneria» vom Juni 1952 sind die wichtigsten Daten der Baugeschichte dieses in erster Linie dem Kohlennachschub dienenden Transportmittels zusammengestellt. Seit dem Jahre 1926 besitzt die Bahn eine Kapazität von 1200 Behältern, welche je ungefähr 600 kg Koks fassen. Ihre Geschwindigkeit beträgt 11 km/h, so dass jeder alle vier Stunden neu geladen werden kann. Es wird also eine Förderleistung von 200 t/h erreicht. Dank diesem Transportmittel können die im Hafen von Savona eintreffenden Schiffe sehr rasch entladen werden. In San Giuseppe ermöglicht ein Lageraum für 500 000 t eine beträchtliche Materialanreicherung. Die Kokswerke und die chemischen Fabriken von Italgas und Montecatini in S. Giuseppe verdanken der Förderanlage einen grossen Teil ihrer Prosperität. Den gesteigerten Ansprüchen der letzten Jahre muss nun aber Rechnung getragen werden, so dass sowohl für die Hafenanlage von Savona als auch für die Förderbahn Erweiterungen geplant werden.

**Die Strassenbrücke Strassburg—Kehl.** Die September- und Oktobernummer 1952 der Zeitschrift «Travaux» schildern das Drama — wenn man so sagen will — des Rheintüberganges bei Strassburg, welches nun ein vorläufiges Ende gefunden hat. Die erste, im Jahre 1890 gebaute eiserne Brücke (mehrfaches Fachwerk mit oberem Windverband) sollte 1940 beim deutschen Angriff gesprengt werden. Es gelang aber nur die Zerstörung eines kleinen Brückenteils, im übrigen lag der Brückenkasten unversehrt im Wasser. Als im Jahre 1942 die hölzerne Jochbrücke, die seit zwei Jahren als Provisorium diente, ersetzt werden musste, war es nicht besonders schwierig, die alte Brücke wieder zu heben, die Pfeiler auszubessern und das kleine total unbrauchbare Stück durch eiserne Vollwandträger zu ergänzen. Dieser neue Teil besass eine Länge von 30 m und wurde durch einen provisorischen Mittelpfeiler in zwei Spannweiten von je 15 m zerlegt. Er befand sich am