

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **83/84 (1924)**

Heft 21

PDF erstellt am: **23.04.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

wird nun angenommen, dass in dem langen Zeitraum seit der Erstellung der Brücke die Pfahlgründung unterspült und das Holzwerk zerstört worden ist. Besonders ungünstig war hierbei die Verwendung von Buchen- statt Eichenholz. Den direkten Anlass für das Auftreten der starken Setzungen hat wohl der stark angewachsene Lastwagenverkehr mit seinen das ganze Tragwerk in Mitleidenschaft ziehenden Erschütterungen geboten. Während der Verkehr auf der Waterloo-Brücke bis zum Jahr 1914 nicht gross war, rollten kurz vor der am 11. Mai erfolgten Sperrung der Brücke täglich 15000 bis 20000 aller Art über die nur 8,25 m breite Fahrbahn.

Wie „Engineering“ vom 11. April mitteilt, hat der London County Council einmütig beschlossen, die Brücke abzubauen und unter Wahrung des architektonischen Bildes wieder aufzubauen, wobei die Brückenbreite, um dem gesteigerten Verkehr zu genügen, vergrößert werden soll. Es ist beabsichtigt, alle Granitsteine der Sichtflächen sorgfältig abzubauen und zu nummerieren, um sie bei der neuen Brücke in der gleichen Folge wieder aufzubringen. Während der Umbauarbeiten soll der Verkehr über eine Notbrücke geleitet werden. Obwohl das Bestreben auf Erhaltung des viel beachteten Brückenbildes allgemein begrüsst wird, machen sich doch auch Stimmen aus Fachkreisen geltend, die mit Rücksicht auf die Schifffahrt für eine Vergrößerung der Spannweiten der Gewölbe eintreten, und die eine Neugründung der Pfeiler am alten Platz nicht befürworten, sondern in der Mitte der bestehenden Öffnungen, auf dem noch unberührten Baugrund, vorschlagen. Die Kosten der Gesamtarbeiten, einschliesslich der Notbrücke, sind auf 25 Mill. Fr. veranschlagt.

y.

Miscellanea.

Commission Internationale de l'Eclairage. Nachdem das Comité Suisse de l'Eclairage (C. S. E.) unter Mitwirkung des Eidg. Amtes für Mass und Gewicht, des Schweizer. Elektrotechnischen Vereins, des Verbandes Schweizer. Elektrizitätswerke und des Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Vereins auf 1. Januar 1923 ins Leben gerufen war, hat die Commission Internationale de l'Eclairage (C. I. E.) als Ort für die Abhaltung der VI. Session Genf bestimmt. Diese Session fand vom 21. bis 25. Juli in Genf statt unter dem Vorsitz des Präsidenten des C. I. E., Dr. E. P. Hyde in Cleveland (U. S. A.). Es waren vertreten Grossbritannien mit 9 Teilnehmern, Frankreich mit 7, Italien mit 2, die Schweiz mit 10¹⁾ und die Vereinigten Staaten von Nordamerika mit 10 Teilnehmern. Belgien und Spanien hatten sich entschuldigt. Der Bericht des Präsidenten über die Tätigkeit der C. I. E. seit der Session von 1921 wurde an der Eröffnungssitzung am 22. Juli genehmigt. Der bisherige Vorstand, Präsident Dr. E. P. Hyde (U. S. A.), Vize-Präsidenten K. Edgcumbe (Grossbritannien), F. Rouland (Frankreich), U. Bordoni (Italien), Secrétaire honoraire und Trésorier C. C. Paterson (Grossbritannien) wurde bestätigt. Ferner wurde eine Redaktionskommission gewählt, bestehend aus den Herren Dr. Mailloux (U. S. A.), Bossu (Frankreich) und Largiadèr (Schweiz), die dafür zu sorgen hatte, dass an der Schlussitzung am 25. Juli alle an den „Réunions Techniques“ gefassten Beschlüsse redaktionell bereinigt vorgelegt werden konnten. Für nahezu alle Verhandlungsgegenstände dieser technischen Sitzungen lagen gedruckte Berichte vor, die den Teilnehmern vor der Session zugestellt worden waren, was viel dazu beitrug, dass die ganze Veranstaltung sowohl in bezug auf die materielle Behandlung aller Traktanden, als auch in bezug auf Einhaltung der Zeit im Rahmen des aufgestellten Programmes durchgeführt werden konnte. Die gefassten Beschlüsse sind im August-Heft des „Bulletin des S. E. V.“ wiedergegeben, auf das wir bezüglich näherer Einzelheiten hinweisen. Die nächste Session des C. I. E. soll im Jahre 1927 in den Vereinigten Staaten abgehalten werden.

IX. Schweiz. Ausstellung für Landwirtschaft, Forstwirtschaft und Gartenbau, Bern 1925. An der im September des kommenden Jahres abzuhaltenden Schweiz. Ausstellung für Landwirtschaft, Forstwirtschaft und Gartenbau in Bern soll u. a. auch das landwirtschaftliche *Bauwesen* gebührend zur Darstellung gelangen. Es ist dies ein Ausstellungsweig, der an den früheren landwirtschaftlichen Ausstellungen nur sehr spärlich vertreten gewesen ist. Die Notwendigkeit, auch den landwirtschaftlichen Betrieb mehr und mehr auf kaufmännische Grundlage zu stellen und den Pro-

duktionsprozess nach Möglichkeit zu verbilligen, hat auch dem Bauwesen eine grössere Bedeutung zu verschaffen vermocht. Für den rechnenden Landwirt kommt es heute nicht bloss darauf an, die notwendigen Wohn- und Oekonomiegebäude möglichst billig zu erstellen, sondern ihre ganze bauliche Einrichtung soll zugleich praktisch, arbeitsparend und auf die vorherrschende *Betriebsrichtung* zugeschnitten sein. Zahlreiche Firmen sind seit Jahren bemüht, Baumaterialien und Einrichtungen zu schaffen, die bisherige Mängel landwirtschaftlicher Bauten beseitigen sollen; wir erinnern nur an die verschiedenen Stallbodenplatten, Krippen- und Tränkeeinrichtungen, Heuaufzüge, Durchlüftungsanlagen usw. Es ist zu erwarten, dass die Abteilung „Landwirtschaftliches Bauwesen“ an der nächstjährigen Ausstellung eine Fülle von interessanten und für die Praxis wertvollen Neuerungen aufweisen wird. Das Bauamt des schweiz. Bauernsekretariates hat bereits die Erstellung einer kompletten Musterscheune ins Auge gefasst.

Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass Pläne für beabsichtigte Bauten und grössere Installationen bis am 30. November nächsthin der Ausstellungsdirection zur Genehmigung eingereicht werden müssen. Im übrigen dauert die Anmeldefrist bis am 15. Januar 1925, und zwar sind die Anmeldungen an die kantonalen Ausstellungskommissariate zu richten, bei denen auch die Reglemente und Anmeldeformulare bezogen werden können.

Neue Hafenanlagen in Köln. In ihrer Eigenschaft als Festung konnte die Stadt Köln vor dem Kriege ihre günstige Lage am verkehrsreichsten Flusse Europas nicht völlig ausnützen. Dem Eisenbahn-Ortsgüterverkehr von 9,5 Mill. t im Jahre 1912 standen nur rund 2 Mill. t des Wasser-Umschlagsverkehrs gegenüber. Hauptursache dieses Missverhältnisses war der Mangel an Zubringer-Wasserstrassen. Durch den während des Krieges eröffneten Rhein-Herne-Kanal und den Main-Donau-Kanal wird der Aktionsradius der Rheinschifffahrt wesentlich erweitert. An Bedeutung ebenfalls stark zugenommen hat die in Köln endigende Rhein-See-Schifffahrt. Es ist daher leicht erklärlich, dass der Bau einer neuen Hafenanlage geplant wird. Sie soll nach der „Verkehrstechnik“ auf dem durch die Aufhebung der Garnison freigewordenen Gelände bei dem Vororte Niehl erstellt werden und vier Becken mit rund 8000 m Quailänge mit anschliessendem Industriegelände von rund 5 Mill. m² umfassen. Mit dem Ausbau ist bereits begonnen worden. i.

Baufortschritt an einem 32-geschossigen Geschäftshaus in Chicago. Eine aussergewöhnliche Leistung wurde, wie „Eng. News-Record“ vom 27. März 1924 mitteilt, beim Bau des 32-stöckigen Geschäftshauses der Straus Co. in Chicago erzielt. Das Eisengerippe dieses Hochbaues umfasst 12000 t Eisen, die in 214 Tagen (Sonn- und Feiertage eingerechnet) zusammengebaut wurden. Zu diesem Zwecke wurde die Lieferung und Aufstellung der Eisenkonstruktion an sieben Firmen vergeben, da keine dieser Firmen einzeln das kurze Bauprogramm hätte einhalten können. Der ganze Bau, einschliesslich der umfangreichen Gründungsarbeiten, der Aufstellung des eisernen Gerippes, der Ausmauerung desselben und des Einbaues der Decken sowie der übrigen Fertigstellungsarbeiten, dauerte vom 21. März 1923 bis zum 1. Mai 1924. y.

Eine Untergrundbahn in Amsterdam. Die Stadt Amsterdam, die über 700000 Einwohner zählt, beabsichtigt die Anlage eines Untergrundbahn-Netzes. Das von der Direction der öffentlichen Werke ausgearbeitete Projekt sieht den Bau von fünf Linien vor, die alle beim Hauptbahnhofplatz ihren Ausgangspunkt haben werden. Die eine davon ist als Ringlinie über Oosterdok-Nieuw Heeregracht-Parklaan-Nieuw Keizersgracht-Keizersgracht-Brouwersgracht geplant, die andern als Radial-Linien nach Norden, Westen, Osten und Südwesten.

Konkurrenzen.

Verwaltungsgebäude und Platzgestaltung auf der Kirchenzeig, Neuhausen. (Seite 92 laufenden Bandes.) Zu diesem Wettbewerb sind 25 Entwürfe eingegangen, über die das Preisgericht heute und morgen sein Urteil fällen wird. Die Ausstellung der Entwürfe wird voraussichtlich vom 30. November bis 7. Dezember stattfinden.

Lory-Spital in Bern. (Band 83, Seite 299 und 309, sowie S. 104 laufenden Bandes.) Die Anzahl der eingereichten Entwürfe beläuft sich auf 50. Wir hoffen das Urteil des Preisgerichts in nächster Nummer mitteilen zu können.

Redaktion: CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL.
Dianastrasse 5, Zürich 2.

¹⁾ Darunter als Vertreter des S. I. A. Ingenieur H. Zollikofer und Architekt F. Fulpis.