

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **87/88 (1926)**

Heft 17

PDF erstellt am: **19.09.2024**

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.

rechts einbiegen und mithin den Platz entgegen dem Sinne des Uhrzeigers umfahren. Leider gehört dazu eine gewisse Flächenentwicklung, die nicht immer vorhanden ist und die z. B. auf dem Potsdamerplatz nur die teilweise Durchführung dieser Massnahme (vergl. Abbildung 6) ermöglicht, da hier die Nordsüd- und Westost-Richtung einander kreuzen müssen. Gestatten es dagegen die Raumverhältnisse, so ist eine kreisrunde Insel in der Mitte am vorteilhaftesten. Der Zweck dieses Kreisfahrens besteht darin, dass die Fuhrwerke (und zwar namentlich die Motorwagen) sich nicht kreuzen, sondern abzweigen, d. h. allmählich von einer Fahrtrichtung in die andere abgelenkt werden. Zwei Wagen, die von verschiedenen Strassen auf den Platz einbiegen und ihn auch an verschiedenen Stellen wieder verlassen wollen, fahren, ehe sie ihre Richtung wieder ändern, erst ein Stück weit nebeneinander her. Dadurch werden Zusammenstösse fast vollständig vermieden.

Das Musterbeispiel einer solchen Anlage ist der bereits in Abbildung 2 dargestellte Belle-Alliance-Platz, der von sämtlichen Fuhrwerken in der Richtung der eingezeichneten Pfeile befahren wird. Ich möchte an dieser Stelle übrigens einschalten, dass durch diese Verkehrsregelung auch wirtschaftliche Vorteile erzielt werden. Der Belle-Alliance-Platz hatte bisher einen Fahrdamm von 15 m Breite, während die Breite jetzt nur noch 10 m beträgt und mithin eine ganz wesentliche Ersparnis in der Herstellung und namentlich auch im Unterhalt des teureren Asphaltpflasters erreicht wird. Ausgeführt ist eine derartige Anordnung in Berlin auch am „grossen Stern“ des Tiergartens, einem stark befahrenen Kreuzungspunkte (vergl. Abbildung 7). Wie man beobachten kann, bewährt sich die Einrichtung ausserordentlich, der Verkehr der zahlreichen Motorwagen wickelt sich reibungslos ab, Zusammenstösse kommen nicht vor, und vor allen Dingen ist zur Regelung des Verkehrs weder eine Signaleinrichtung noch ein Verkehrsbeamter notwendig.

Das Kreisfahren bedingt natürlich, wie schon ausgeführt wurde, ein verlangsamtes Fahren an derartigen Stellen. Das mag im ersten Augenblick für die Wagenlenker nicht angenehm erscheinen, indes gewöhnen sich diese sehr bald daran, da sie sowieso an solchen Knotenpunkten langsam fahren müssen. Führt man den Grundsatz der Mittelinsel und das Einbiegen nach rechts konsequent durch, so ergeben sich mitunter eigenartige Lösungen.

Einen derartigen Entwurf zeigt der in Abbildung 8 dargestellte Lützowplatz. Die Verhältnisse liegen insofern ganz eigenartig, als das Rechtsfahren um den ganzen Platz deswegen nicht durchgeführt werden konnte, weil das an der Nordseite gelegene Lützow-Ufer Einbahnstrasse ist, die gerade vom Westen nach Osten, also entgegen dem Rechtseinbiegen befahren wird. Ausserdem musste auf den architektonisch sehr wirksamen, in der Blickrichtung der Herkulesbrücke liegenden Herkulesbrunnen Rücksicht genommen werden. Aus diesen Erwägungen heraus ergab sich an der Nordseite des Platzes im Zuge des Lützow-Ufers ein zweiseitig befahrener Strassendamm, dessen beide Fahrtrichtungen durch zwei langgestreckte Schutzinseln in der Mitte getrennt sind. Im übrigen geht die Abwicklung des Verkehrs aus den in die Abbildungen eingezeichneten Pfeilen deutlich hervor. Die Geleise sind, soweit es irgend ging, aus den Fahrdämmen entfernt und in besonderem Bahnkörper in Rasen verlegt.

Die angeführten Beispiele bringen nur eine kleine Auslese der hauptsächlichsten Platz- und Strassen-Umgestaltung, wie sie für den immer mehr zunehmenden Verkehr notwendig werden. Verschiedene weitere Umbauten sind in Berlin bereits ausgeführt und werden noch projektiert, sodass in absehbarer Zeit das Verkehrsbild der Stadt sich wesentlich verändern wird.

¹⁾ Für den Belle-Alliance-Platz macht Jansen (vergl. „Städtebau“ 1925, Heft 5/8) den Gegenvorschlag: Zusammenführung der drei nördlichen Strassen in Platzmitte zur gemeinsamen Ausführung nach Süden (Hallesches Tor), was zur Beschleunigung des Durchgangsverkehrs bei diesen Platzdimensionen auch nach Ansicht des Berliner Stadtbaurates Dr. Ing. Adler vom städt. Verkehrsamt zweckmässiger wäre. Red.

Wettbewerb zu einer Bierhalle mit Geschäftshaus der Aktienbrauerei Basel.

Ende letzten Jahres veranstaltete die Aktienbrauerei Basel unter elf dazu eingeladenen Basler Architektenfirmen einen Wettbewerb zur Erlangung von Plänen für einen Neubau auf dem in Abbildung 1 ersichtlichen Grundstück an der Eisengasse. In dem Neubau waren sowohl Wirtschaftslokalitäten als auch Bureaux und Wohnungen unterzubringen. Jeder der Bewerber erhielt für seine Arbeit ein Honorar von 1500 Fr. Sofern das Preisgericht ein Projekt zur Ausführung empfehlen sollte, war seinem Verfasser die Ausführung der Baupläne (ohne Bauleitung) zugesichert. Zur Erteilung eines zweiten und eines dritten Preises stand dem Preisgericht ausserdem eine Summe von 3000 Fr. zur Verfügung. Für den Fall, dass ein erster Preis nicht zuerkannt werden sollte, war die Veranstaltung eines zweiten, engern Wettbewerbs in Aussicht genommen, was denn auch eintraf.

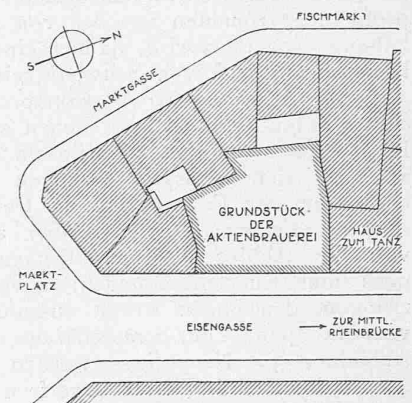
Dem Bericht des Preisgerichts zum erstem Wettbewerb entnehmen wir das Folgende:

Für die detaillierte Prüfung der elf eingegangenen Entwürfe wurde hauptsächlich in Betracht gezogen, dass laut Programm die Aktienbrauerei Basel besonders Wert legt auf eine a) betriebstechnisch einwandfreie und wirtschaftliche Anlage; b) grösstmögliche Ausdehnung der Bierhalle (bei der Berechnung des Flächeninhalts wurde das Buffet nicht berücksichtigt); c) zweckmässige Aufteilung der oberen Stockwerke mit Bureaux und Wohnungen, sowohl mit Bezug auf leichte Vermietbarkeit, als auch mit Bezug auf praktische Einteilung; d) die Anlage sicherer und bequemer Kommunikationen in horizontaler und vertikaler Richtung; e) vorzügliche Belichtung der öffentlichen und privaten Räume, und schliesslich f) logische Zusammenfassung von innerer Organisation, Konstruktion und äusserer Erscheinung.

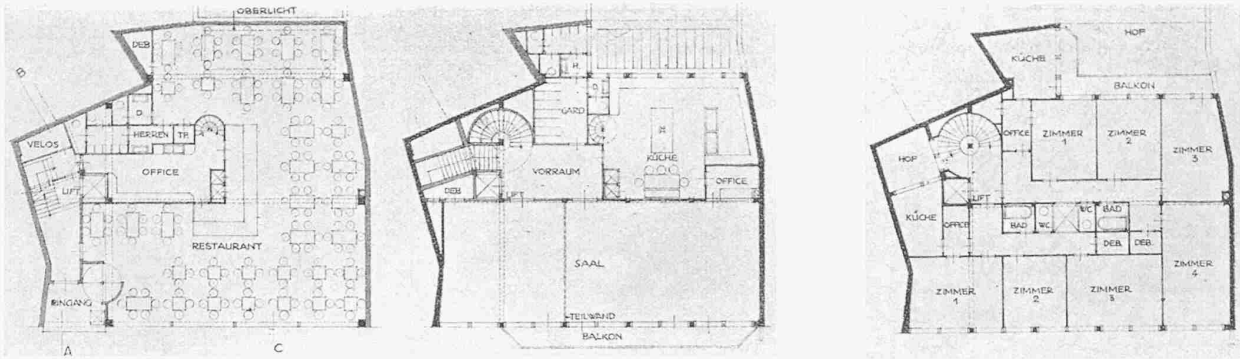
Nach einlässlicher Prüfung wählten die Preisrichter für die Prämierung sechs Entwürfe aus und kamen einstimmig zu dem Entschluss, dass keines derselben die Bestimmungen des Programms in der Weise erfülle, dass ein erster Preis erteilt werden könne, dass aber jedes in der einen oder andern Art Beiträge zur Lösung des Problems geliefert habe. Infolgedessen wurden diese sechs Projekte in den ersten Rang gestellt, und die zur Verfügung stehende Preissumme von 3000 Fr. dementsprechend gleichmässig unter deren Verfasser verteilt.

Das Resultat der Prüfung wurde vorläufig nicht samthalt veröffentlicht. Jeder Bewerber erhielt nur die Kritik über das von ihm eingesandte Projekt. Auch wurden die Projekte nicht öffentlich ausgestellt.

Die Aktienbrauerei Basel entschloss sich darauf zu einem zweiten, engern Wettbewerb unter den Verfassern der sechs prämierten Entwürfe. Sie ergänzte hierfür im Einverständnis mit dem Preisgericht das erste Bauprogramm wie folgt: 1. Der Lichthof in der Südwestecke ist nach den gesetzlichen Bestimmungen zu behandeln, d. h., die nördliche und die östliche Hofwand müssen 3 m von den gegenüberliegenden Grenzen entfernt sein; 2. Die Bierhalle im Erdgeschoss ist so gross wie nur irgend möglich zu machen und ist auch im hintern Teil zu belichten; 3. Das Office muss von der Strasse her zugänglich sein, ohne Benützung der Bierhalle; 4. Die Haupttreppe zwischen Erdgeschoss und I. Stock soll leicht zugänglich und 1,40 m breit sein (dieses Mass kann für die Treppen zu den oberen Stockwerken reduziert werden); 5. Im ersten Stock müssen die beiden Saalabteile von einem gemeinsamen Vorplatz aus je einen direkten Zugang erhalten; dieser Vorplatz muss genügend Raum für Kleiderablage bieten; 6. Zwischen Saal und Küche



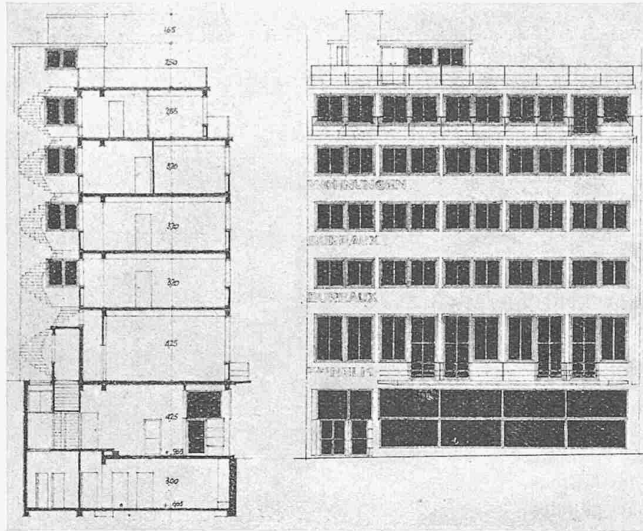
Lageplan. — Masstab 1:1000.



I Rang. Entwurf Nr. 1. — Verfasser Artaria & Schmidt, Architekten, Basel. — Grundrisse vom Erdgeschoss sowie I. und IV. Obergeschoss. — 1:400.



Erste Fassade.



Entwurf Nr. 1. Schnitt und abgeänderte Fassade, 1:400.

im I. Stock ist ein Office einzubauen; 7. Die Einteilung der Obergeschosse ist so zu treffen, dass zwei Raumgruppen mit je einem besondern Zugang von einem Vorplatz aus angeordnet werden, wobei zu berücksichtigen ist, dass auch der nordwestlichen Raumgruppe mindestens ein Zimmer gegen Osten (Eisengasse) zugeteilt werden soll; 8. Die Nordwestfassade soll unter Berücksichtigung der Lichtrechte des Angrenzers geordnet werden (siehe Hochbaugesetz); 9. Eine genügend grosse Waschküche und Bügelzimmer sind irgendwo unterzubringen; 10. Auf eine wirtschaftlich und betriebstechnisch günstige Aufteilung des Kellers wird Wert gelegt, auch für die Mieterkeller werden gute Licht- und Luftverhältnisse verlangt.

Jeder der eingeladenen Architekten erhält für eine vollständig durchgearbeitete Skizze in 1:100 800 Fr. mit Ausnahme des Verfassers des im I. Rang stehenden Projektes, dem die Ausführung der Pläne übertragen wird.

*

Wir geben nun nachstehend die Beurteilung der sechs prämierten Projekte wieder, in der Rangfolge, in der sie im zweiten Wettbewerb gestellt worden sind. Dabei schicken wir jeweils die Beurteilung des Entwurfes des gleichen Verfassers im ersten Wettbewerb voraus. Bezüglich der Pläne beschränken wir uns auf die Wiedergabe der Grundrisse zum zweiten Wettbewerb, und fügen aus dem ersten Wettbewerb lediglich eine Fassadenansicht hinzu.

Entwurf Nr. 1 der Arch. Artaria & Schmidt.

Beurteilung des ersten Entwurfs: Der Architekt schlägt ein konstruktiv und architektonisch konsequent durchgeführtes Projekt vor. Die Bierhalle mit rund 180 m² ist geräumig. Das Office ist nicht belichtet und im Eingang zum Buffet sind Verkehrsstörungen möglich. Eine gute Belichtung des Saales selber ist durch die grossen Spiegelgläser der Fassade und des Oberlichtes auf der Nordwestseite gewährleistet. Die Treppe zur Saaletage ist mit 1,20 m zu knapp. Der Aus-

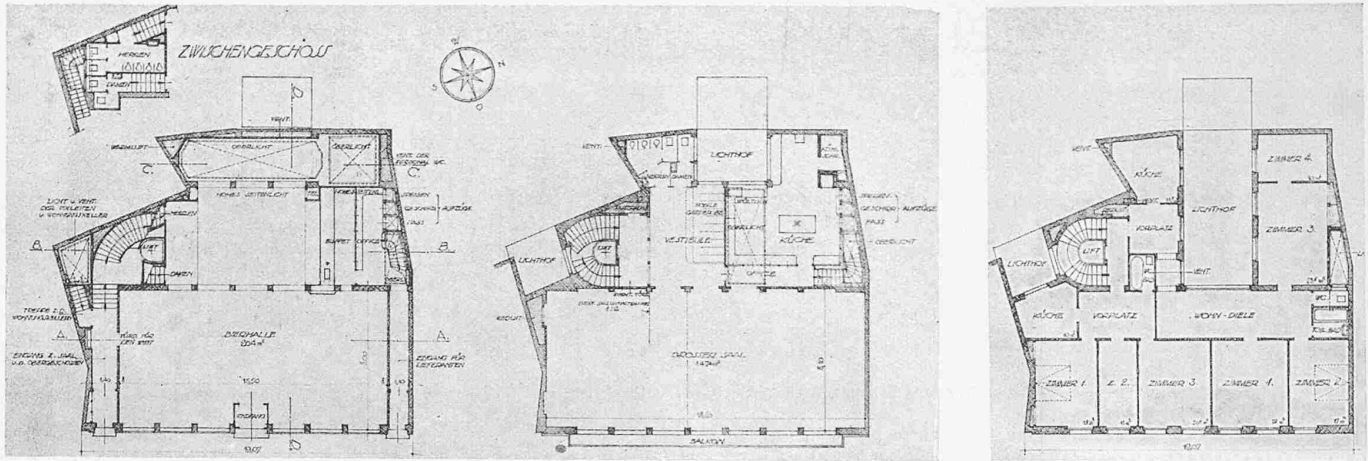
tritt der Haupttreppe und der Antritt der Stocktreppe im I. Stock sind nicht einwandfrei gelöst. Im übrigen sind Kellergeschoss und das I., II., III. und IV. Obergeschoss sachgemäss und betriebstechnisch gut durchgebildet. In den Bureaux und Wohntagen lassen sich zwei Gruppen, allerdings nur nach Nordwesten und Südosten gegliedert, getrennt vermieten. — Die Fassade ist nach dem gewählten konstruktiven System geordnet und unter Verwendung von nur drei Materialien, Beton, Eisen und Glas, klar und schön gegliedert. Die Gesimshöhe von 19 m ist baugesetzlich ohne Ausnahmebewilligung nicht gestattet. Sofern die Genehmigung erteilt wird, müssen die Räume im Dachgeschoss beschnitten werden. Mit Bezug auf die rückwärtige Fassade ist zu sagen, dass eine Staffelung nach der

Höhe stattfinden muss, um dem Nachbar die gleichen Lichtrechte zu wahren wie der Aktienbrauerei Basel.

Beurteilung des zweiten Entwurfs: Die Pläne weisen im grossen und ganzen die gleichen Vorteile auf, die schon im ersten Bericht namhaft gemacht worden sind, andererseits sind die dort gerügten Mängel im neuen Projekt ausgeschaltet und die vom Preisgericht im II. Programm niedergelegten Wünsche berücksichtigt. Die Wendeltreppe, die die Officeräume mit Keller, Erdgeschoss und ersten Stock verbindet, sollte im Interesse eines sichern Verkehrs in eine Podesttreppe umgewandelt werden. Betriebs- und wirtschaftstechnisch ist das Projekt wohl durchdacht. Auch die Vorschläge für die Bureau- und Wohntagen sind mit grosser Sorgfalt ausgearbeitet. Der Vorschlag eines 9 m breiten und im Erdgeschoss 3 m tiefen Lichthofes ist nicht nur von Seite der Aktienbrauerei Basel, sondern auch von den Nachbarn als vorteilhafteste Lösung zu erstreben. Sie setzt aber voraus, dass der Eigentümer von Fischmarkt Nr. 4 bereit sei, einen Hof nahezu gleicher Grösse zu erstellen, bezw. sein Land mit dieser Servitut zu belasten. Diese Anordnung, die in gleicher Weise im ersten Projekt vorgeschlagen wurde, bietet den Vorteil einer vorzüglichen Belichtung des Restaurants, der Küche und der Räume in den obern Etagen. — Die Fassade hat in der neuen Bearbeitung noch gewonnen.

Entwurf Nr. 5 der Arch. Widmer & Calini.

Beurteilung des ersten Entwurfs. Das Projekt ist auf weitgehende Ausnützung des verfügbaren Raumes organisiert. Die räumlich nicht sehr schön geformte Bierhalle ist im hintern Teil dunkel. Viele Plätze sind sowohl in den vordern seitlichen Nischen als im westlichen Teil durch Ein- und Ausgänge beeinträchtigt, was umso schwerer ins Gewicht fällt, als die Bierhalle nur 155 m² misst. Auch Buffet und Office leiden an Lichtmangel. Der Saal im I. Stock weist gute räumliche Verhältnisse auf, die Wendeltreppe mit ihrem kleinen



II. Rang, Entwurf Nr. 5. — Verfasser Widmer & Calini, Architekten, Basel. — Grundrisse vom Erdgeschoss sowie I. und IV. Obergeschoss. — 1 : 400.

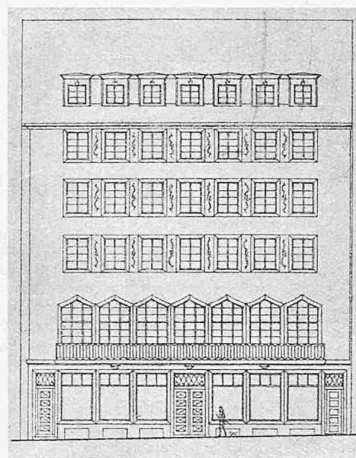
Austrittspodest im I. Stock ist einem Stossverkehr nicht gewachsen. Die Disposition des Kellers sind gut und dessen Verbindungen mit dem Erdgeschoss sind zweckmässig. Die Einteilung des II., III. und IV. Stockwerkes, sowie des Dachgeschosses sind im Hinblick auf maximale Ausnützung sorgfältig studiert, aber der tief in den Gebäudekörper eintretende schmale Lichthof ist mit Bezug auf die Nachteile, die er für die Räumlichkeiten der untern Stockwerke (einschliesslich Küche) zur Folge hat, zu beanstanden. — Die Fassade zeigt wenig Charakter.

Beurteilung des zweiten Entwurfs: In diesem Projekt sind manche Dispositionen vorteilhafter durchgebildet als im ersten Entwurf, so z. B. die Bierhalle, die Treppen und die Anlagen im I. Stock. Die Verfasser haben sich nicht veranlasst gefunden, für den beanstandeten Lichthof eine andere Lösung zu versuchen. Infolgedessen sind die Lichtverhältnisse im westlichen Teil der Bierhalle, obwohl verbessert, immer noch mangelhaft. — Die Fassade hat insofern eine grundsätzliche Aenderung erfahren, als die Fenster zwischen zwei kräftigen Eckpfeilern etagenweise zu Gruppen zusammengefasst sind. Diese Anordnung sichert der Fassade eine gewisse Eigenart, hat aber den Nachteil einer ungünstigen Belichtung der Eckzimmer in den Wohngeschossen.

Entwurf Nr. 3 von Arch. Prof. Hans Bernoulli.

Beurteilung des ersten Entwurfs: Der Verfasser des Projektes hat die baugesetzlichen Bestimmungen mit Bezug auf Anlage und Grösse der Lichthöfe gründlich studiert. Die Bierhalle mit 189 m² Flächeninhalt ist sehr gross und auch gut geformt. Der einzige, etwa 0,85 m breite Eingang genügt nicht. Auch der schmale und lange Zugang zum Treppenhaus, die Haupttreppe mit der komplizierten Führung zum ersten Stock, das kleine Austrittspodest und die schmale Türe zum Vorplatz ebenda sind zu beanstanden. Die Anordnungen im I. Stock sind gut, mit Ausnahme der Abortanlagen und der Zugänge dazu. Es fehlt ein Office. Die Aufteilung des Kellers und der Obergeschosse entspricht den Anforderungen. — Die Fassade ist einfach und monoton. Das Projekt weist mit 482 000 Fr. die geringsten Baukosten auf.

Beurteilung der zweiten Entwurfs: Die nordwestliche Grenze des Bauplatzes ist in den Plänen unrichtig eingezeichnet. Als entschiedene Verbesserung gegenüber dem ersten Projekt ist die in der Hauptsache geradläufige Treppe und die bessere Zugänglichkeit der Aborte im I. Stock zu betrachten. Die Treppenverbesserung ist aber erkaufte mit dem Nachteil des erhöhten ersten Treppenpodestes, von dem aus eine Differenztreppe zur Bierhalle führt. Der Hauptzugang von der Strasse zur Bierhalle ist versteckt und unpraktisch. Bei der grossen Tiefe dieses Lokales beeinträchtigen die breiten Pfeiler ausgiebige Lichtzufuhr. — Die im ersten Projekt vorgeschlagene Fassade ist der zweiten vorzuziehen. (Schluss folgt.)



Abgeänderte Fassade.



Erste Fassade.

Grundsätze der Deutschen Reichsbahngesellschaft für die Durchbildung eiserner Eisenbahnbrücken.

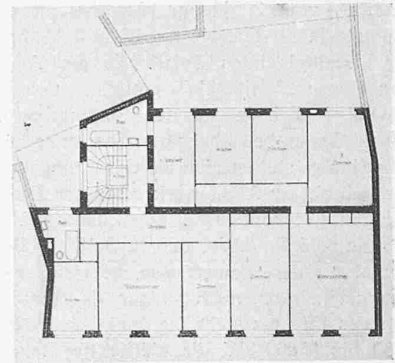
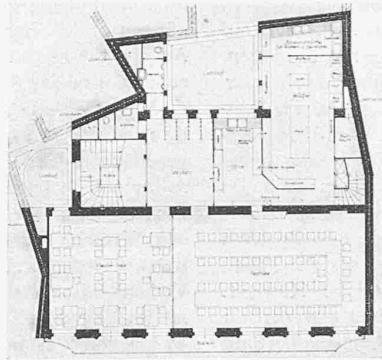
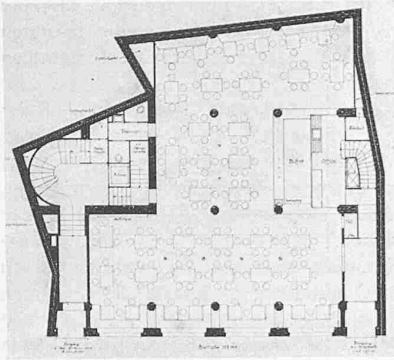
Die Deutsche Reichsbahngesellschaft hat letztes Jahr eine 20 Seiten starke Schrift herausgegeben, die für den Konstrukteur von eisernen Brücken recht zweckmässige konstruktive Angaben enthält. Aus dem Inhalt seien auszugsweise einige Stellen wiedergegeben, in denen sich die heute vorliegenden reichen Erfahrungen über das Verhalten der eisernen Brücken, sowohl bezüglich des Unterhaltes als auch in statischer und konstruktiver Hinsicht widerspiegeln:

Die Träger sind, soweit es die Wirtschaftlichkeit zulässt, vollwandig auszubilden. Für Fachwerkträger sind möglichst einfache Gebilde mit geringen Nebenspannungen zu wählen.

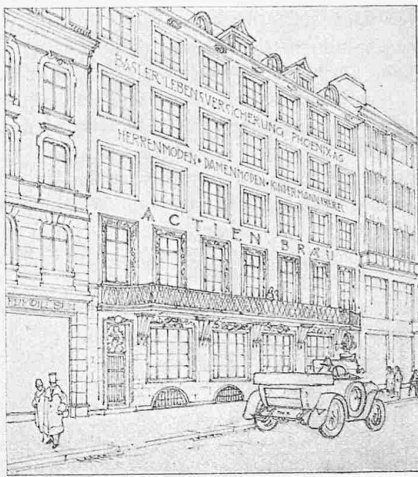
Der Unterhaltung unzugängliche Stellen müssen vermieden werden, insbesondere dürfen keine engen Zwischenräume ausgeführt werden. Querschnitte, in denen sich Wasser ansammeln kann, im besondern bei wagrechten Gliedern nach oben geöffnete Querschnitte mit Fussplatten, die über die ganze Querschnittbreite reichen, sind zu vermeiden. Auf die Möglichkeit des Wasserabflusses ist besonders beim Einbau von Querschotten in Schrägstäben zu achten.

Geringere Eisendicken als 9 mm, die bei U- und I-Eisen noch um 2 mm verringert werden können, und kleinere Winkeleisen als von 70 mm Schenkelbreite sind im allgemeinen nicht zu verwenden. Ausnahmen sind bei den Geländern und bei Teilen zulässig, die keine wesentlichen Kräfte aufzunehmen haben. Teile, die wesentliche Kräfte zu übertragen haben, sind im allgemeinen nicht zu kröpfen. Lassen sich bei solchen Teilen Kröpfungen nicht vermeiden, so sind sie als schlanke Keilkröpfungen auszuführen. Richtungsänderungen durchlaufender Teile sind mit möglichst grossem Halbmesser auszurunden.

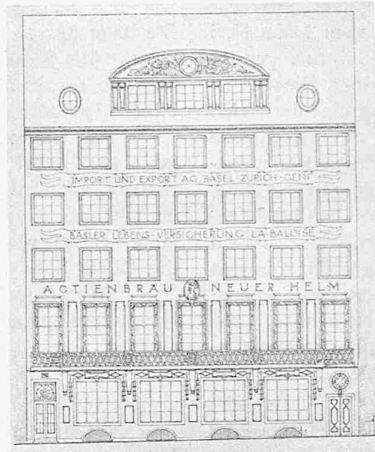
BESCHRÄNKTER WETTBEWERB ZU EINER BIERHALLE NEBST GESCHÄFTS- UND WOHNHAUS
DER AKTIENBRAUEREI BASEL AN DER EISENGASSE IN BASEL.



III. Rang, Entwurf Nr. 3. — Verfasser Prof. H. Bernoulli, Arch., Basel. — Grundrisse vom Erdgeschoss sowie I. und IV. Obergeschoss. — 1:400.



Erste Fassade.



Abgeänderte Fassade.

Die Zwillingsträgerbauweise, bei der die Schienen zwischen je zwei Hauptträgern auf kurzen eisernen Querträgern liegen, ist wegen ihrer schlechten Bewährung zu vermeiden.

Futterstücke zwischen kraftübertragenden Teilen müssen mit der ihrem Querschnitt entsprechenden Nietzahl besonders angeschlossen werden.

Die Verwendung von Parallelträgern ist wegen der Einfachheit ihrer Ausführung auch bei grösseren Stützweiten anzustreben.

Alle Stäbe mit mehrteiligem Querschnitt sind in der Nähe der Enden mit Querschotten zu versehen, um Formänderungen während der Beförderung vorzubeugen.

Bei geteilten Querschnitten ist durch Anordnung von kräftigen Bindeblechen an den Stabenden entweder unmittelbar vor den Knotenblechen oder besser innerhalb der Knotenbleche für eine einwandfreie Uebertragung der Stabkräfte auf die Knotenbleche zu sorgen. Ausserdem sind die beiden Stabhälften — auch bei Zugstäben — durch eine Vergitterung aus Winkel- oder Formeisen, oder durch Bindebleche zu verbinden. Mit Rücksicht auf das Aussehen ist eine möglichst einheitliche Gestaltung der Spannungsglieder erwünscht.

Bei den Stössen der Gurt- und Füllungstäbe ist die unmittelbare Stossdeckung und die doppelt symmetrische Verlaschung anzustreben. Die Stösse symmetrischer Teile der Gurt- und Füllungstäbe sind nicht gegeneinander zu versetzen, um ein seitliches Abwandern der Kraft zu vermeiden.

Als Regelabstand der Längsträger ist das Mass von 1,75 m anzunehmen. Jedoch kann unter Umständen, z. B. bei breitflanschigen Trägern, wenn man von einer zentrischen Lagerung durch kleine Druckstücke oder dergl. absehen will, ein kleinerer Abstand zur Verhütung zu ungünstiger Beanspruchung der innern Flanschanten am Platze sein.

Bei Ueberbauten mit Auflagerdrücken über 12 t aus ständiger Last oder mit Stützweiten über 12 m sind die beweglichen Lager als

Rollen-, Stelzen-, oder Pendellager auszubilden. Soweit zugänglich, sind Einrollen- oder Pendellager auszuführen. Rollenlagern ist, solange es die Abmessungen gestatten, der Vorzug vor Stelzenlagern zu geben. Die Anzahl der Rollen und Stelzen ist nach Möglichkeit zu beschränken. Ihre Anzahl soll stets gerade sein.

Miscellanea.

Hölzerne Gerüstbrücken mit Beton-Fahrbahntafel. Zahlreiche hölzerne Jochbrücken mit Eisenbeton-Fahrbahntafeln baut das Missouri State Highway Department. Die Wahl dieser provisorischen Brückentragwerke wurde darum getroffen, weil mit Rücksicht auf die noch nicht überall fertiggestellten Entwässerungsprojekte manche dieser Bauwerke in Zukunft durch reine Eisenbetontragwerke oder durch Dammschüttungen ersetzt werden sollen. Die Erfahrung hat gelehrt, dass das Holz, insofern nicht direkte mechanische Abnutzung in Frage kommt, bei Brückenbauten eine Lebensdauer von mindestens 25 Jahren besitzt, wenn es gut imprägniert ist. Beim Fahrbahnbelag ist die mechanische Abnutzung unter schwerem Verkehr dagegen so stark, dass schon nach vier bis fünf Jahren mit grösseren Ausbesserungsarbeiten zu rechnen ist. Aus diesem Grunde wurde nach einer dauerhafteren Fahrbahndecke gesucht, wobei die Eisenbetonplatte sich als besonders zweckmässig erwies.

Die zur Ausführung gewählte Konstruktion besteht nach „Eng. News Record“ vom 1. April 1926 aus imprägnierten Pfählen mit Kopfschwelle und Querverbänden, eisernen I-Längsträgern und einer Eisenbetonplatte, die ohne weitere Schutzdecke als Fahrbahntafel dient. Die Holzjoche werden in Abständen von rund 6 m angeordnet, auf ihnen ruhen die I-Längsträger von 37 cm Höhe, die durch C-Eisen-traversen in einem gegenseitigen Abstand von 80 cm festgehalten werden. Die Eisenbeton-Fahrbahnplatte ruht auf den obern Flanschen der Längsträger; sie ist 20 cm stark und wie folgt armiert: In Richtung der Hauptarmierung, das ist in der Brückenquerrichtung, mit Rundeisen 16 mm \varnothing , die im Plattenuntergurt in 18 cm Abstand, im Obergurt in 36 cm Abstand liegen; in der Brückenlängsrichtung mit Rundeisen 16 mm in 80 cm bzw. 58 cm Abstand. Ueber jedem Joch ist eine gewöhnliche Betonierungsfuge, über jedem dritten Joch eine Dilatationsfuge vorgesehen. Bei einer neuesten Ausführung der 915 m langen St. Francis-River-Brücke sollen die eisernen Längsträger durch unimprägnierte, hölzerne Längsträger ersetzt werden, die, um das Eindringen von Feuchtigkeit beim Betonieren zu verhindern, mit einer Schutzkappe aus Teerpappe, über der mit heissem Creosotöl gestrichenen Lagerfläche der Eisenbetonplatte, versehen werden. Jy.

Heidseewerk der Stadt Zürich. Der Grosse Stadtrat der Stadt Zürich genehmigte vor kurzem einen Nachtragskredit von 3,042 Mill. Fr. für das in den Jahren 1917 bis 1919 erstellte Heidsee-