

Internationale Vereinigung für Brückenbau und Hochbau

Autor(en): **Ka.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **93/94 (1929)**

Heft 22

PDF erstellt am: **22.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-43467>

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.

Internationale Vereinigung für Brückenbau und Hochbau.

Eine bedeutsame Kundgebung für internationale Zusammenarbeit auf wissenschaftlichem und praktischem Gebiet des Ingenieurbauwesens führte am 29. Oktober 1929 in Zürich zur Schaffung einer: „Internationalen Vereinigung für Brückenbau und Hochbau“.

Weitgespannte Brücken, Hallen, Hochhäuser grösster Abmessungen und Industrieanlagen verschiedenster Form und Zweckbestimmung gehören zu den markanten Erscheinungsformen unserer Zeit und verkörpern, Wesen und Bild der Städte und ganzer Landschaften charakterisierend, Sinn und Zweck des technischen und menschlichen Fortschrittes. Die Schaffung solcher Ingenieurbauwerke verlangt wissenschaftliche Kenntnisse und praktische Erfahrungen und erfordert die zielbewusste Zusammenarbeit des Theoretikers mit dem Praktiker.

Anfangs- und Ausgangspunkt für die Bestrebungen zu einer internationalen Vereinigung bildet der erste Brückenbau- und Hochbaukongress in Zürich 1926, der das erste Mal eine Zusammenkunft und Aussprache der Fachvertreter aus fast allen Ländern der Welt ermöglichte. Der Kongress war vom früheren Dozenten für Brückenbau an der Eidg. Technischen Hochschule in Zürich, dem jetzigen Präsidenten des Schweiz. Schulrates, Prof. Dr. A. Rohn, gewissermassen als Abschluss seiner Lehrtätigkeit organisiert und präsiert worden¹⁾.

In Ausführung von Beschlüssen jener ersten wohl gelungenen Veranstaltung fand zwei Jahre später die „Zweite internationale Tagung für Brückenbau und Hochbau in Wien 1928“ statt, an der, von Prof. Dr. Hartmann von der Technischen Hochschule in Wien geleitet und von mehr als 500 Vertretern aller Staaten besucht, der Gedanke der Schaffung einer ständigen Organisation zur Fortführung der während und zwischen den Kongressen geleisteten Arbeit weitere Fortschritte machte. Die Versammlung am 29. Oktober 1929 in Zürich schliesslich schuf bei Anwesenheit der anerkanntesten Vertreter von Staat, Wissenschaft und Industrie aus 14 Staaten das neue Organ internationaler Zusammenarbeit.

Die Vereinigung bezweckt die Zusammenarbeit der Fachleute der einzelnen Staaten, den Austausch von Ideen, Erkenntnissen theoretischer und praktischer Natur und Resultaten von Versuchsforschungen. Die jeweilig wichtigsten Fragen und Probleme werden in einem besonderen Arbeitsausschuss für die wissenschaftliche und versuchstechnische Weiterbearbeitung vorbereitet, Anregungen hierzu gegeben, um die Bearbeitung aller Aufgaben, bei bester Koordination der Arbeiten in den einzelnen Ländern, rationeller zu gestalten. Druckschriften und Berichte werden die Versuchsergebnisse und erzielten praktischen Erfahrungen den Mitgliedern zugänglich machen.

Neben dieser kontinuierlichen Zusammenarbeit sollen in mehr oder weniger grösseren Zeitabständen Kongresse veranstaltet werden, um durch persönliche Fühlungnahme der weiteren Kreise der Mitglieder die Aufgabe des Ständigen Ausschusses erweitern und fördern zu können.

Die in Zürich beschlossene Organisation besteht aus dem „Ständigen Ausschuss“, in den jedes Land je nach der Zahl seiner persönlichen und Körperschaftsmitglieder ein oder zwei Vertreter (für jeden Vertreter sind bis zwei Stellvertreter namhaft zu machen) delegiert. Der Ständige Ausschuss wählt zur Geschäftsführung einen Präsidenten, drei stellvertretende Präsidenten, einen Generalsekretär und zwei wissenschaftliche Sekretäre, diese mit je einem Stellvertreter.

Die konstituierende Versammlung des Ständigen Ausschusses wählte Zürich als Sitz für die Vereinigung, einerseits um die Schweiz als Land, von dem die Anregung zur internationalen Zusammenarbeit ausgegangen war, zu ehren, und andererseits um namentlich auch der internationalen

Stellung der Schweiz Rechnung zu tragen. Der Präsident des Schweizerischen Schulrats, Prof. Dr. A. Rohn, wurde zum Präsidenten der Vereinigung gewählt. Als stellvertretende Präsidenten werden die Herren Dr.-Ing. h. c. Moritz Klönne (für Deutschland), Prof. E. Pigeaud, Sous-directeur de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Paris (für Frankreich) und J. Mitchell Moncrieff, President of the Inst. of Structural Engineers, London (für England) amten. Die Ernennung des Generalsekretärs wurde der Schweiz überlassen, die hierfür Prof. Dr.-Ing. L. Karner von der Eidg. Technischen Hochschule in Zürich bestimmte. Zu wissenschaftlichen Sekretären wurden Dr.-Ing. Bleich (Oesterreich), vertreten durch Prof. Fernand Campus (Belgien), sowie Prof. Godard (Frankreich), vertreten durch Dr.-Ing. Petry (Deutschland) gewählt.

Die nächste Vollversammlung wird die Mitglieder des Ständigen Ausschusses im April nächsten Jahres abermals in der Schweiz versammeln, um über das Interesse, das die Neugründung in den einzelnen Staaten gefunden, einen Ueberblick zu gewinnen und ganz besonders um über das Programm der gemeinsamen Weiterarbeit Beschlüsse zu fassen. Als Ort für den nächsten Kongress wurde, einer vorliegenden Einladung folgend, Paris, und als Zeitpunkt das Jahr 1932 bestimmt.

Von ganz besonderer Bedeutung ist für die so geschaffene Vereinigung die Tatsache, dass in ihr die Fachleute aller Bauweisen, insbesondere Stahlbau und Eisenbetonbau, mit gleichem Interesse vertreten sind und somit auch nach dieser Seite eine intensive Zusammenarbeit zu gemeinsamem Nutzen des Brückenbaues und Hochbaues in allgemeinsten Form erwartet werden darf. Ka.

Das Aare-Kraftwerk Klingnau.

Am 12. März 1919 hatte der Regierungsrat des Kantons Aargau den Nordostschweizerischen Kraftwerken A.-G., Baden, die „Grundsätzliche Bewilligung“ erteilt, die Wasserkräfte der Aare von der Limmat- bzw. Reussmündung bis zur Eisenbahnbrücke Koblenz-Felsenau in einer Stufe in einem neuen Kraftwerk „Böttstein-Gippingen“ auszunützen. Die NOK hatten damals die feste Absicht, dieses Werk sofort zu erstellen. Es wurden auch schon bedeutende Aufwendungen gemacht, indem eine Anzahl von Liegenschaften und Häuser gekauft, die Einzelprojektierung an die Hand genommen, eine Zufahrtbrücke über die Aare bei Klingnau erstellt und sonstige vorbereitende Massnahmen getroffen wurden. Doch konnte der Bau nicht weiter geführt werden. Die veränderten Verhältnisse, die nach Beendigung des Krieges in Betracht zu ziehen waren, zwangen die NOK, ihr damaliges Bauprogramm zu modifizieren, wenn sie eine Steigerung der Gesteungskosten ihrer Energie mit den damit notwendig verbundenen unangenehmen Folgen für den Energieverbraucher vermeiden wollten. Nachdem Ende 1925 die Ingenieure R. Moor und E. Affeltranger ein Konzessionsgesuch eingereicht hatten für ein Werk, das nur die untere Hälfte der ursprünglichen Gippinger-Stufe ausnützen würde, entschloss sich die Aargauer Regierung zu einer Teilung der Stufe, sodass nun auf der untern Hälfte das *Kraftwerk Klingnau* erstellt, auf der obern dagegen das bisherige *Werk Beznau* weiter ausgebaut würde. Auf dieser Grundlage ist einerseits eine Konzession mit den Ingenieuren Moor und Affeltranger vereinbart, andererseits ein Abkommen mit den Nordostschweizerischen Kraftwerken getroffen worden.

Die Disposition des neu zu erstellenden Kraftwerkes Klingnau ist laut Bericht des Regierungsrates folgende:

Die Aare wird mittels eines beweglichen Wehres aufgestaut, das rd. 200 m oberhalb der NOK-Eisenbahnbrücke bei Klingnau angeordnet wird. Die Stauhöhe ist auf Kote 318,40 m angenommen worden. Dadurch entsteht bei Mittelwasser von 550 m³/sec am Werk Beznau ein Einstau von 25 cm; bei Niederwasser beträgt dieser Einstau 50 cm. Das Wehr erhält sieben Oeffnungen von je 15 m Breite, die durch eiserne Schützen abgeschlossen werden. Die feste Schwelle ist auf Kote 311,90 m angenommen worden; die Höhe der Schützen wird damit 6,50 m; es können also Doppelschützen angewendet werden, wobei sowohl der untere, als auch der obere Schützentheil für sich bewegt werden kann. Die Zwischenpfeiler werden 3,30 m stark, es beträgt somit die ganze Wehrbreite

¹⁾ Vergl. Bd. 88, S. 175 (18. Sept. 1926), S. 248 (30. Okt. 1926).