

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **65 (1947)**

Heft 5

PDF erstellt am: **22.09.2024**

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.

gen zusammen gehören zum «Bassin Mirabeau», das also an das heutige letzte «Bassin Président Wilson» anschliessen wird. Als Einzelheit ist zu bemerken, dass die von Prof. C. Zschokke am Anfang dieses Jahrhunderts in Marseille eingeführten Eisenbeton-Senkkästen für den Bau der Quaimauern den Zerstörungen gut widerstanden haben und auch in Zukunft noch angewendet werden sollen. Für die dem Wellenschlag ausgesetzten Mauern und den Hauptwellenbrecher ist man allerdings seit 1930 übergegangen zur Blockbauweise, indem auf einer durch Taucher abgeglätteten Steinschüttung künstlich hergestellte Blöcke aufgeschichtet werden. Der neueste Mauertyp zeigt im Querschnitt nur noch drei Blöcke von je 450 t, deren unterster 12,5 m Sohlenbreite hat. Zwei senkrecht durchgehende Aussparungen pro Block werden nach dem Versetzen armiert und unter Wasser ausbetoniert, um jede gegenseitige Verschiebung auszuschliessen. Der gewaltige Schwimmkran für das Versetzen der 450 t-Blöcke ist der Zerstörung glücklich entgangen.

Die Wärme- und Kältespeicherung in schweren homogenen Gebäudemauern. Hierüber berichtet Ing. M. Hottinger in den «Schweiz. Bl. f. Heizg. u. Lüftg.», Nr. 4, 1946. Schon in früheren Aufsätzen hat der Verfasser den Einfluss der Bauausführung auf die Wärmespeicherung und die Berücksichtigung des Aufheizens bei den Wärmebedarfsberechnungen gezeigt. In der vorliegenden Studie werden die Verhältnisse beim Aufheizen bei rasch wechselnden Aussen- und Innentemperaturen untersucht, wie sie sich in den verschiedenen Wintermonaten im Durchschnitt und zusätzlich auch bei aussergewöhnlichen Temperaturschwankungen gestalten. Dabei sind die Wärmeströmungen durch das Mauerwerk nicht mehr stationär; die Geraden, die den Temperaturverlauf in Abhängigkeit der Mauerdicke darstellen, gehen in Kurven über und die auszutauschenden Wärmemengen verändern sich dadurch ganz bedeutend gegenüber stationären Zuständen.¹⁾ Die Untersuchung beschränkt sich auf homogene Gebäudemauern und zeigt anschaulich die grosse Bedeutung, die ihrem Wärmespeichervermögen zukommt. Es wäre interessant, sie noch auf mehrschichtige Mauern auszudehnen, und namentlich die Wirkung einer Isolierschicht auf der Aussenseite bzw. auf der Innenseite zu zeigen, wie das vom Verfasser für den Fall stationärer Wärmeströmung bereits getan worden ist. Schliesslich wird auch die sehr erwünschte temperatursgleichende Wirkung speicherfähiger Aussenmauern gegenüber den Temperaturschwankungen im Sommer näher betrachtet. Mit Recht ist abschliessend darauf hingewiesen, dass sich mit diesen Fragen nicht nur die Heizungsingenieure, sondern auch die Baufachleute befassen sollten, denn Wirtschaftlichkeit und Hygiene des Wohnens hängen in hohem Masse von den wärmetechnischen Eigenschaften der Bauwerke ab und müssen in Entwurf und Ausführung gebührend berücksichtigt werden.

Erneuerung der evangelischen Kirche in Amriswil (Thurgau). 1943/44 ist die 1892/93 in neugotischem Stil erbaute Kirche durch die Architekten Arter & Risch (Zürich) renoviert worden. An die Stelle der Gipsgewölbe ist eine flache Holzdecke getreten, und eine neue Spitzbogenstellung auf der Emporeseite trägt ebenfalls dazu bei, den Kirchen-Raum bestimmt abzugrenzen. In dem ihr gegenüberliegenden Chor ist durch die Neugestaltung der Orgel auch die vierte Raumseite eben statt polygonal begrenzt. Eine originelle, im Chor etwas exzentrisch angeordnete Kanzel, der auf der andern Seite der Längsaxe ein neuer Taufstein das Gleichgewicht hält, ist aus Eichenholz, mit reichen Schnitzereien von O. Kappeler und C. Fischer geschmückt. Die wohlgelungene Erneuerung, die sich noch auf manche weitere Einzelheiten erstreckt, ist dargestellt in der Zeitschrift «Reformierte Schweiz», Heft 5, 1946. Dasselbst sind auch die in der Vorhalle von P. Bodmer gemalten Fresken abgebildet. Zusammen mit den schon 1922 von C. Roesch ausgeführten Buntfenstern verfügt die Kirche jetzt über einen grossen Reichtum an Werken der bildenden Kunst, die ihre Aufgabe des Einrahmens und Akzentuierens trefflich erfüllen, ohne aufdringlich zu wirken.

Ueber die Hebung der Pymont-Brücke am rechten Rhoneufer unterhalb Bellegarde an der Doppelspur Genf-Lyon berichtet Ing. J. Trüb im «Bulletin Techn. des Ateliers de Constr. Mécaniques de Vevey» 1946, Heft 1, in einem sehr interessanten, sorgfältig illustrierten Artikel. Die je eine Spur tragenden, 53 m weit gespannten Mittelträger von je 200 t

waren 1944 durch die F. F. I. gesprengt worden und sind von den 25 m hohen Pfeilern abgestürzt. Von jedem Träger erschien eine 100 t schwere Hälfte wieder verwendbar und sollte gehoben werden. Man errichtete ein Portal aus zwei 40 m hohen eisernen Gittertürmen von je 1 m im Geviert, unten gelenkig gelagert, mit darüber gelegter Traverse von 100 t Tragkraft. Zwei 50 t Flaschenzüge konnten mit zwei elektrischen 2 bis 3 t Winden über sekundäre Flaschenzüge betätigt werden. Der aus der Tiefe zu hebende Träger wurde genau im Schwerpunkt aufgehängt, sodass er trotz seines grossen Gewichtes leicht gehandhabt werden konnte (Bild 1). Mittels zwei Gittermasten war das durch Drahtseile allseitig abgespannte Portal gegen eine Landöffnung abgestützt; eine zwischengebaute Schraubenspindel gestattete ein Kippen des Portales, wodurch die Mittelöffnung in ihre Lager eingeschoben werden konnte. Unter dem freien Ende des gehobenen Trägers wurde ein 20 m hoher, 500 m³ Holz verbrauchender Pfeiler hochgezimmert und die verbliebene Oeffnung durch eine vorge-schobene Hilfsbrücke überspannt (Bild 2). Im Mai 1945 konnte der erste Zug über die provisorisch hergestellte Brücke fahren. Der zweite Träger wurde in gleicher Weise gehoben. Die Durchführung aller dieser heiklen Arbeiten hatten die SNCF den Ateliers de Vevey anvertraut.

Der 1. Italienische Transport-Kongress wird im April d. J. in Mailand stattfinden, genaue Zeiten und Programme werden später bekanntgegeben. Vorgesehen sind die Sektionen Schiene, Strasse, Seeschiffahrt, Binnenschiffahrt, Luftfahrt, jeweils Technik, Wirtschaft und Politik. Allfällige Beiträge sind sofort anzumelden und bis am 15. Februar schriftlich in dreifacher Ausfertigung einzureichen, Höchstumfang 3000 Wörter, dazu eine Zusammenfassung in rd. 200 Wörtern. Nähere Auskunft erteilt das Sekretariat, Corso Venezia 43, Mailand.

Eisenbahnbetrieb in den U. S. A. Ein Leser in Kansas-City macht uns auf einen Fehler aufmerksam, der in der Buchbesprechung auf S. 285 von Bd. 128, Spalte rechts, enthalten ist, indem dort gesagt wird, in den U. S. A. führen die Bahnen links. Dies ist in England der Fall, in den U. S. A. dagegen wird im Strassen- wie im Bahnverkehr *rechts* gefahren. Die einzige Ausnahme macht die Chicago & Northwestern Ry., die links fährt, mit vielen Vorortlinien und den Hauptstrecken Chicago-Omaha (800 km) und Chicago-Milwaukee (145 km).

Gewerbeschule und Kunstgewerbeschule Zürich sind anlässlich der öffentlichen Besuchstage vom 3. bis 8. Februar 1947 zur freien Besichtigung geöffnet, um jedermann zu ermöglichen, die Schule und ihre Arbeit kennen zu lernen und sich aus eigener Anschauung ein Bild vom heutigen Stand des gewerblichen Unterrichtes zu verschaffen. Der Unterricht der Lehrlinge findet zur Hauptsache im Gewerbeschulhaus am Sihlquai statt; nähere Auskunft ist durch Telefon 238724 erhältlich.

WETTBEWERBE

Schulhaus und Kindergarten im Göttibach, Thun (Bd. 128, S. 171). Die Eingabefrist ist verlängert worden bis Samstag, 15. März.



Bild 1. Pymont-Brücke, erste Phase der Wiederherstellung

¹⁾ Vgl. SBZ Bd. 126, S. 190*.