Baugrundarchiv des Kantons Basel-Stadt

Autor(en): **Gruner, Georg**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **80 (1962)**

Heft 37

PDF erstellt am: **19.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-66230

Nutzungsbedingungen

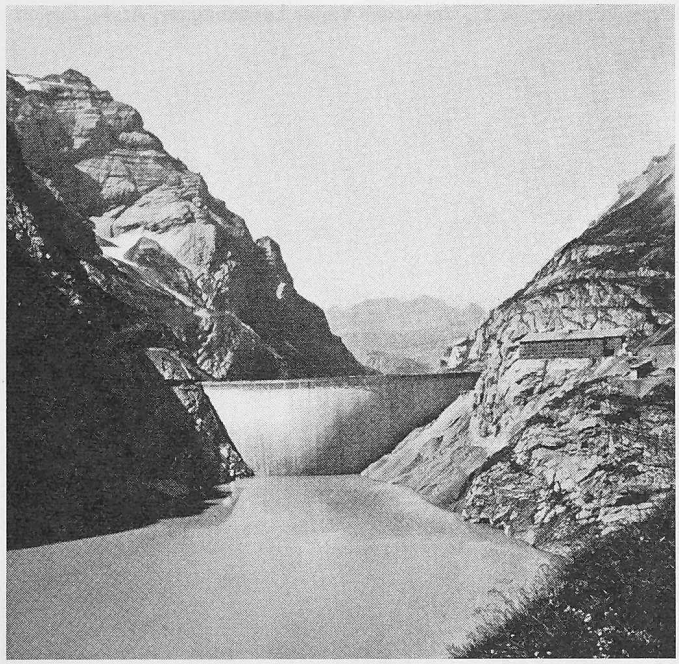
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch



Das Staubecken Limmern anfangs August 1962. Rechts oberhalb der Mauer die Arbeiterunterkunft. Foto Schönwetter, Glarus

Verständnis für gewerkschaftliche Forderungen gesprochen hatte, erwartete der Berichterstattter nun ein Bekenntnis zur freien internationalen Marktwirtschaft. Indessen ging Dr. Meierhans über die Vergebung der Bauarbeiten an ein Konsortium[2]) mit 40 Prozent italienischer Beteiligung mit der Feststellung hinweg, dass die daraus entstandene Beunruhigung sich bald gelegt habe. Die Betonierungsarbeiten an der Mauer begannen genau vor zwei Jahren, so dass die 550 000 Kubikmeter Beton in erstaunlich kurzer Zeit eingebracht wurden. Es war auch nur möglich dank sorgfältigster Installation (u. a. gesamte Betonfabrikation in einer Kaverne). Den Unternehmern und ihren (grösstenteils italienischen) Arbeitern zollte der Redner hohes Lob. Seine Ausführungen wurden ins Italienische übersetzt, während der zweite Redner, *W. Oswald,* Direktor in Firma Züblin, sich selbst beider Sprachen bediente. Er würdigte insbesondere die vorausschauende Baupolitik der NOK, der es zu verdanken sei, dass heute das Bauvolumen im Kraftwerksektor abnehmende Tendenz zeige und somit das überbeanspruchte Baugewerbe entlaste. Als letzter mischte der Glarner Landammann *Herm. Feusi* humorvolle Worte in seinen Dank an die NOK, indem er wünschte, es möchte auch im Unterland immer so günstig über seinen Kanton (der zu 15 Prozent an der Linth-Limmern AG beteiligt ist) gesprochen werden, wie hier oben auf seinem eigenen Boden.

Nach der Talfahrt mit der 18-t-Seilbahn begaben sich die Gäste in den «Adler» nach Linthal, wo ein fröhliches, echt glarnerisches Mahl den schönen Tag beschloss.

Eine eingehende Beschreibung des Werkes und der Bauarbeiten wird in Heft 8, 9 und 10 der «Wasser- und Energiewirtschaft» 1962 erscheinen. *W. J.*

[2]) Es ist folgendermassen zusammengesetzt: Züblin & Co. AG., Zürich; Lodigiani S. p. A., Mailand; Murer AG., Andermatt; E. Baumann AG., Altdorf; Streiff & Co., Glarus; Hoch- und Tiefbau AG., Aarau; Th. Homberger AG., Glarus; Gandini-Vandoni S. p. A., Mailand.

Baugrundarchiv des Kantons Basel-Stadt

DK 550.8

Die grossen Tiefbauprojekte, welche für die Erweiterung der Verkehrsanlagen notwendig sind, wie Expresstrassen und die Verlegung der Strassenbahn in eine zweite Ebene als Tiefbahn, sowie die Schaffung von unterirdischen Parkgelegenheiten und Zivilschutzräumen und ganz allgemein die Projektierung und Ausführung von mehreren Untergeschossen in den grossen Geschäftshausbauten der Innerstadt, nebst den Erfordernissen des Gewässerschutzes, haben das Bedürfnis wachgerufen, die Untergrundverhältnisse des Kantons Basel-Stadt kartographisch festzulegen.

Das geologische Institut der Universität Basel unter der Leitung von Professor Dr. *L. Vonderschmitt* hat die vielen geologischen Aufschlüsse, die im Laufe der Jahrzehnte ermittelt werden konnten, in einem Baugrundarchiv zusammengestellt und kürzlich auf Veranlassung und in Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt drei Karten als Ueberdruck über den Plan 1:12 500 des Vermessungsamtes Basel-Stadt der Region Basel erstellt. Dabei wurden die Beobachtungen des geologischen Institutes der Universität, der öffentlichen Werke und der grösseren Basler Ingenieurbüros verarbeitet. Die Karten zeigen in Kurvendarstellung mit einer Aequidistanz von 1 m in einem ersten Plan die Felsoberflächen des Untergrundes, in einem zweiten Plan die Grundwasserspiegel und in einem dritten Plan die Grundwassermächtigkeiten. Durch ihre übersichtliche und klare Darstellung sind sie für die Ingenieure und Architekten ein sehr wertvolles Hilfsmittel bei der Disposition der Fundationen von Hochbauten und allgemeinen Tiefbauten.

Die Pläne werden nach den neuen im Baugrundarchiv gesammelten Daten fortlaufend ergänzt. Sie sind vorläufig im Handel nicht erhältlich, können aber auf dem geologischen Institut der Universität Basel, Bernoullianum, von Interessenten eingesehen werden.

Georg Gruner, dipl. Ing. ETH, Basel

Walzträger-Beton-Tragwerke mit «Versenkter Fahrbahn» und ihre Herstellung im befahrenen Gleis

DK 624.023.932

Von Dipl. Ing. **Edmund Duchkowitsch,** Klosterneuburg bei Wien

Die Vorteile der Trägerbetontragwerke für Eisenbahnbrücken sind allgemein bekannt und so gross, dass deren Herstellung sowohl vom Bau- als auch vom Erhaltungsstandpunkt sehr erwünscht ist. Die früheren Schwierigkeiten und Mängel beim Einbau solcher Tragwerke in befahrenen Gleisen durch Einschieben des fertigen Tragwerkes in einer kurzen Zugspause oder durch Abstützen des Oberbaues auf den einzubauenden Walzträgern wurden durch die Einführung von Zwillingsträger-Hilfsbrücken mit geringer Bauhöhe durch den Verfasser schon frühzeitig behoben (siehe «Oesterr. Wochenzeitschrift für den öffentlichen Baudienst», Heft 8, 20. März 1913).

Die übliche Ausführung dieser Tragwerke mit acht, zehn und noch mehr Walzträgern für ein Gleis weist jedoch einen viel grösseren Stahlbedarf auf als reine Stahltragwerke und erfordert überdies eine sehr grosse Bauhöhe, so dass sie bei Kreuzungen mit Strassen, Wasserläufen, bei Umbauten usw. oft keine Anwendung finden können, obwohl gerade bei diesen Tragwerken ein Ersatz mit durchgehender Fahrbahn besonders erwünscht wäre.

Um auch in solchen Fällen auf die Vorteile der Trägerbetontragwerke nicht verzichten zu müssen, wurde vom Verfasser bereits während des Ersten Weltkrieges eine Trägerbetonkonstruktion aus normalen Walzträgern mit «versenkter Fahrbahn» entworfen, die gegenüber den normalen Tragwerken eine wesentlich geringere Bauhöhe aufwies. Aber erst im Zweiten Weltkrieg konnte der Verfasser mit den noch tragfähigeren, niedrigen Peiner-Trägern ein solches Tragwerk von 5,69 m lichter Weite in Km 10,4 der Linie Wien-Gmünd im 1. Gleis in der Haltestelle Klosterneuburg-Kierling