Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt

Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine

Band: 100 (1982)

Heft: 13

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 30.11.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Bauorganisation

Kläranlage Werdhölzli, Zürich

Bauherrschaft:

Stadt Zürich, vertreten durch das

Tiefbauamt

Projektleitung:

Stadtentwässerung

Stab Projektleitung:

Institut für Bauberatung AG

Koordination Projektierung

Bau/mechanische Einrichtungen:

Elektrowatt Ingenieurunternehmung AG

Koordination Projektierung

Installationen:

Ingenieurbüro Gianotti und Schudel

Oberbauleitung

Bau/mechanische Einrichtungen:

Ingenieurbüro H. R. Fietz AG Oberbauleitung Installationen:

Ingenieurbüro Gianotti und Schudel

Oberbauleitung Betriebsgebäude:

Hochbauinspektorat der Stadt Zürich

Örtliche Bauleitung

Bau/mechanische Einrichtungen:

Ingenieurbüro H. R. Fietz AG

Fachbauleitung

Sanitär, Heizung, Lüftung:

Ingenieurbüro Gianotti und Schudel

Fachbauleitung Elektro 1:

Ingenieurbüro Wicki & Co.

Fachbauleitung Elektro 2:

Elektrowatt Ingenieurunter-

nehmung AG

Örtliche Bauleitung Betriebsgebäude: Industriearchitekten Farner und

Winzer

Geologische Beratung:

Geologisches Büro Dr. H. Jäckli

Vermessungsarbeiten:

Vermessungsamt der Stadt Zürich

Projektverfasser

Kläranlage Werdhölzli, Zürich

Los 1, Kläranlagezulauf

Projekt: G. Spahn AG, Ingenieure und

Planer

Los 2, Mechanische Reinigung

Projekt: Ingenieurbüro Kuster+Hager

Statik: Schubiger AG, Bauingenieure

Los 3, Biologische Reinigung

Projekt: Ingenieurgemeinschaft F.

Benz, dipl. Ing. ETH; H. Eichenberger

AG; Kropf + Morgenthaler;

A.W. Schmid, dipl. Ing. ETH Statik: Wenaweser + Dr. Wolfens-

berger AG

Los 4, Filtration

Projekt: Gebrüder Sulzer AG

Statik: Ingenieurbüro Dietschweiler

AG + P. Frey AG

Los 5, Schlammbehandlung

Projekt, inkl. Statik: Ingenieurgemeinschaft F. Benz, dipl. Ing. ETH; H. Eichenberger AG; Kropf

+ Morgenthaler; A.W. Schmid, dipl.

Ing. ETH

Los 6, Betriebsgebäude

Projekt: Industriearchitekten Farner

und Winzer

Statik: Guzzi AG, Ingenieurbüro

Los 7, Installationen

Projekt Sanitär: Ingenieurbüro

Gianotti und Schudel

Projekt Elektro 1: Ingenieurbüro

Wicki & Co.

Projekt Elektro 2: Elektrowatt

Ingenieurunternehmung AG

- Verwaltungsteil Betriebsgebäude:

Epro AG, Ingenieurbüro

Projekt Heizung/Lüftung:

Ingenieurbüro Schindler Haerter AG

Los 8, Energiekanal

Projekt, inkl. Statik: Ingenieurbüro

E. Studer

Los 9, Strassen, Plätze, Kanalisationen

Projekt: Ingenieurbüro W. von Ins AG Los 10, Architektonische Begleitung

Hochbauten: Industriearchitekten

Farner und Winzer

Umgebung: Forschungsstelle für

Naturschutz und Oekologie

Bauunternehmer

Kläranlage Werdhölzli, Zürich

Los 1, Kläranlagezulauf

Schafir + Mugglin AG,

Bauunternehmung

CSC Strassen- und Tiefbau AG

W. Rüdisühli, Bauunternehmung Los 2, Mechanische Reinigung

Ed. Züblin & Cie AG Brunner & Co. AG

Los 3 und 4, Biologische Reinigung

und Filtration

Spaltenstein AG, Hoch- + Tiefbau AG Hch. Hatt-Haller

Fietz + Leuthold AG

Alf. Piatti AG

Dangel + Co. AG

A. Brunner's Erben

LGV Bauunternehmung AG

Los 5, Schlammbehandlung Locher + Cie AG, Bauingenieure und

Bauunternehmer

Walo Bertschinger AG, Bauunternehmung

Pfenninger-Glaser Bau AG

Los 6, Betriebsgebäude

Kramer AG, Bauunternehmung

Conrad + Würmli AG,

Bauunternehmung Los 9, Strassen, Plätze, Kanalisationen

F. Vago AG, Strassen- und Tiefbau

Keller-Frei & Co. AG, Strassen- und

Tiefbau Egli Bau AG

Umschau

100 Jahre «Technische Einheit im Eisenbahnwesen»

Vom 26.-28. Okt. 1982 wird in der Schweiz das 100jährige Bestehen der «Technischen Einheit im Eisenbahnwesen» gefeiert werden. Die Jubiläumsveranstaltung wird am 26. Okt. mit einem Festakt in Bern beginnen. Für den folgenden Tag ist in Basel ein «Tag der Technischen Einheit» unter Mitwirkung der Deutschen Bundesbahn, der Französischen Staatsbahn und der Schweizerischen Bundesbahnen geplant. Den Abschluss soll, wieder in Bern, eine Konferenz bilden, die sich mit der künftigen Rolle der «Technischen Einheit» zu befassen haben wird.

Die «Technische Einheit im Eisenbahnwesen» ist heute weitgehend unbekannt. Ihr Jubiläum gibt Gelegenheit, sie in Erinnerung zu rufen. Vor 100 Jahren, im Oktober 1882, fand in Bern auf Einladung des Schweizerischen Bundesrates die «I. Internationale Konferenz für die Technische Einheit im Eisenbahnwesen» statt. Nicht zuletzt der Bau eines Eisenbahntunnels am Gotthard in den Jahren 1872-1881 hatte den Anstoss gegeben. Die Eröffnung der durchgehenden Gotthardstrecke 1882 war ein Ereignis von europäischer Bedeutung, das seine Ergänzung in europäisch vereinheitlichten Bestimmungen für den sicheren und ungehinderten Schienentransport über die Landesgrenzen finden musste. Solche Bestimmungen sollten Gegenstand eines internationalen Übereinkommens werden. Ausgangspunkt musste das Normalspurgleis mit dem Grundmass zwischen den Innenseiten der Schienenköpfe von 1435 mm sein. Darauf waren allgemeine Regeln für den grenzüberschreitenden Verkehr sowie technische Vorschriften über die Fahrbahn und die Fahrzeuge aufzubauen. Und schliesslich waren Vorschriften über den Zollverschluss der Fahrzeuge notwendig.

Die Konferenz von 1882, an der sich die fünf Staaten Deutschland, Frankreich, Italien,

Österreich-Ungarn und die Schweiz beteiligten, erarbeitete einen ersten Entwurf. An der Eröffnungssitz ng vom 16. Okt. 1882 fasste Bundesrat Weitt, Vorsteher des damaligen Schweizerischen Post- und Eisenbahndepartementes, die Zielsetzung in die folgenden

«Die Vereinbarungen, welche wir anstreben, werden geeignet sein, den internationalen Verkehr und die kommerziellen Beziehungen unter den verschiedenen Nationen in ganz erheblicher Weise zu fördern. Gleichzeitig werden diese Vereinbarungen noch von anderer, höherer Bedeutung sein. Die Millionen Reisenden, welche ihr Leben der Eisenbahn anvertrauen, haben ein Recht, von den Regierungen zu verlangen, dass keine Mittel vernachlässigt werden, welche die Kunst und die Erfahrung bietet, um die Sicherheit der Transporte zu vermehren und zu vervollkommnen. Unter diesen Mitteln ist die Einheit gewisser Teile des Materials der Eisenbahnen von grösster Bedeutung. Diese Bedeutung ist es auch, welche zum voraus unsern Arbeiten den Erfolg sichert.»

Die Konferenz endete erfolgreich. Sie führte zu einem Vertragswerk, das nach einer zweiten Konferenz, 1886 wiederum in Bern abgehalten, am 1. April 1887 in Kraft trat. Die Schweiz stellte die geschäftsführende Verwaltung, eine ehrenamtliche Aufgabe, die sie bis zum heutigen Tag innehat.

In der Folge erklärten weitere Staaten ihren Beitritt zur «Technischen Einheit». Heute gehören die meisten europäischen Staaten mit der Türkei dazu. Es fehlen die Sowietunion, Finnland, Grossbritannien, Irland sowie Spanien und Portugal, alles Staaten am Rande des zentralen europäischen Bahnnetzes. 1907 und 1912 wurde sie revidiert und dem Stand der Technik angepasst. Die geltende Fassung stammt aus dem Jahr 1938. 1970 wurde eine weitere Revision in Angriff genommen, jedoch nie abgeschlossen.

Die «Technische Einheit» spielte für den sich um die Jahrhundertwende rasch entwikkelnden grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr eine bedeutende Rolle. Nach dem Ersten Weltkrieg gehörte sie zu den Übereinkommen, die durch den Versailler Vertrag ausdrücklich als gültig aufrechterhalten wurden. Mit der Zeit verlor es jedoch an Bedeutung. Nach der Gründung des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) mit Sitz in Paris (1922) übernahm dieser immer mehr die Weiterentwicklung der eisenbahnrechtlichen und -betrieblichen Praxis für die Normalspurbahnen. Heute stellt er ein umfangreiches Werk von Normen zur Verfügung, das bis in alle Details die Bedürfnisse der Bahnen befriedigt. Die «Technische Einheit» steht indessen immer noch als Initialzündung und Ausgangsrahmen dahinter. Neben der technischen Harmonisierung wurde schon früh auch das Eisenbahntransportrecht international ausgeweitet. Im Jahre 1893 trat das Internationale Eisenbahnfrachtverkehr-Übereinkommen (CIM) in Kraft; 1928 folgte das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen und -Gepäckverkehr (CIV). Diese beiden Vertragswerke bilden die Basis des heutigen Eisenbahntransportrechtes, das vom 1890 geschaffenen Zentralamt für den Internationalen Eisenbahnverkehr in Bern betreut und fortentwickelt wird.

Nach Jahrzehnten der Konsolidierung wurden in jüngster Zeit neue Entwicklungsmöglichkeiten der Rad-Schiene-Technik erkannt und wahrgenommen. Die enge finanzielle Verflechtung zwischen den grossen Bahn-

unternehmen und der öffentlichen Hand könnte angesichts des immensen Investitionsbedarfes für neue Techniken (wie Hochgeschwindigkeiten, automatische Kupplung usw.) einmal auch die Wiederbelebung der «Technischen Einheit» nach sich

ETH Zürich

Robert Fechtig, neuer Professor für Bauverfahrenstechnik und Baubetrieb

Robert Fechtig, geboren 1931 in Zürich, absolvierte daselbst die Schulen sowie die ETH, die er 1956 mit dem Diplom abschloss, um anschliessend von 1957-59 im Bereich des konstruktiven Wasser- und Kraftwerkbaues in Schweden zu arbeiten. Vom Frühjahr 1959 bis Ende 1960 war er Forschungsassistent am Geodätischen Institut der ETH bei Prof. F. Kobold. Seit anfangs 1961 bis zur Berufung an die ETH mit Amtsantritt am 1.



Oktober 1981 war R. Fechtig in der Firma Zschokke tätig. Er befasste sich im Bereich des Grosstiefbaues mit Projekten des Kraftwerk-, Wasser-, Tunnel-, Stollen- und Brükkenbaues, war selbst mehrere Jahre auf einer Flusskraftwerkbaustelle und übernahm anschliessend als Oberingenieur neben der Leitung des Technischen Büros der Unternehmung in Zürich die Betreuung zahlreicher Tiefbauarbeiten in der Ausführungsphase. Spezialmandate im Verlaufe dieser Tätigkeit führten ihn ausserdem nach Persien, in die Türkei, nach England und Frankreich.

Durch die Sparten Bauverfahrenstechnik und Baubetrieb soll bei den angehenden Ingenieuren neben der Lehre in den allgemeinen Konstruktionsfächern das Verständnis für die Ausführung von Bauten verschiedenster Art, vorwiegend des mittleren und grossen Tiefbaues, geweckt und die Studenten in die Bewältigung komplexer Bauaufgaben eingeführt werden. Durch den Unterricht sind Denkanstösse zur selbständigen Weiterentwicklung und Verfeinerung bekannter Bauverfahren zu geben.

Der Umbruch im Bereich Baubetrieb und Bauverfahren der letzten 15-20 Jahre von herkömmlichen Bauweisen zu den weiterentwickelten Fertigungstechniken einer verstärkt industrialisierten Bauweise ist noch nicht abgeschlossen. In der Forschung sollen Ansätze für Neu- und Weiterentwicklungen aufgegriffen, detailliert geplant und ausführungsreif gestaltet werden. Durch Analyse und Synthese verschiedenster Erfahrungen sind die Hilfsmittel für eine regelkonforme Abwicklung solcher Neuentwicklungen zu schaffen. Zahlreiche grosse Bauwerke aus der Erstellungszeit der letzten 60-100 Jahre bedürfen heute einer dringenden Sanierung oder Anpassung an den modernsten Stand der Technik. Unter Berücksichtigung vorhandener Randbedingungen und oft extremer Sachzwänge (Gleichzeitigkeit von Betriebsweiterführung und Sanierung z. B. von Kraftwerkanlagen, von Eisenbahntunnels etc.) sind für derartige Bauwerke optimale Verfahren zur Durchführung der Sanierung zu erarbeiten.

Wettbewerbe

Concours international pour un complexe résidentiel à Hongkong

Avec le soutien de l'UIA et de l'HKIA-Hong-Kong Institute of Architectes, l'OLS Property Development Co. Ltd., de Hong-Kong, organise un concours international d'architecture s'adressant aux architectes diplomés.

Il s'agit de l'établissement d'un complexe résidentiel - 43 maisons individuelles, et d'un Club privé de haut standing, dans les sommets du «Peak» qui domine la ville de Victoria, capitale de Hong-Kong, à une altitude de 1800 mètres.

Les projets concurrents doivent exploiter les qualités remarquables de la topographie et du paysage environnant. Malgré sa petite taille, cette opération se destine à être un point de repère visible depuis la ville basse de Victoria, ainsi que de la ville de Kowloon. située de l'autre côté de la baie de Victoria.

Les organisateurs souhaitent, par ailleurs, que le projet soit d'une facture résolument moderne avec un soin particulier dans le traitement des détails et des matériaux, ainsi que d'une souplesse d'adaptation capable de répondre aux différentes activités sociales et sportives d'un club desservant un complexe résidentiel.

Un total d'environ 200 mille US\$ sera attribué aux trois premiers projets primés par un jury international qui compte déjà avec la participation de:

- John Andrews, architecte (Australie),
- Arata Isozaki, architecte (Japon),
- Richard Meier, architecte (U.S.A.),
- Michael Sandberg, de la Hong-Kong & Shangaï Banking Corporation,
- Sin Hon Sum, représentant la OLS Property Development Co. Ltd.

Les différentes propositions doivent être rendues au mois de Septembre 1982. Il est possi-