

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **83/84 (1924)**

Heft 22

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.

Rostes, die auch bei den vorstehend besprochenen Versuchen festgestellt wurde. Es ergab sich nämlich für die Längsträger mit Betonklappen, dass die neutrale Axe beträchtlich über der Stehblechmitte lag, und dass der Hauptträger-Untergurt zufolge Mitwirkung der Fahrbahtafel viel geringere Spannungen zeigte als nach der üblichen Rechnung.

Die Eisenbahnfähre Harwich-Zeebrügge. Im März d. J. ist, wie auf Seite 212 letzten Bandes (3. Mai 1924) bereits kurz mitgeteilt, der Eisenbahn-Fährverkehr Harwich-Zeebrügge eröffnet worden. Interessant an den baulichen Anlagen sind die Einrichtungen, die eine Ueberführung der Wagen vom Festlande auf die Fähre gestatten. Wie das „Organ“ berichtet, besteht diese Einrichtung in Harwich aus einer 200 t schweren Brücke von 36,6 m Länge von Auflager zu Auflager. Am Landende ist die Brücke gelenkig gelagert. Sie kann infolgedessen eine Neigung von 1:20 annehmen und damit Wasserspiegelschwankungen bis zu 3,6 m ausgleichen. Sie hängt mit Drahtseilen an zwei Türmen von 12,8 m Höhe und wird durch Gegengewichte ausgelastet. Das äussere Brückenende wird durch einen Elektromotor von 20 PS gesenkt und gehoben. In Zeebrügge sind die baulichen Anlagen bedeutend einfacher, weil hier der Landeplatz der Fähre hinter der Hafenschleuse liegt, sodass auf das Wechseln des Wasserstandes bei Ebbe und Flut keine Rücksicht genommen werden muss. Die Fähren dienen einseitig nur dem Güterverkehr und befördern Waren, die rasch verderben, also schnell befördert werden müssen oder zerbrechlich sind, bei denen also das Umladen schwierig ist. Jeder Fährdampfer kann bei einer Fahrt 800 bis 1000 t Nutzlast mitführen.

Eine Diskussions-Versammlung über die World Power Conference 1924 findet auf Veranlassung des Schweizer. Elektrotechnischen Vereins am 13. Dezember im Grossratsaal in Bern statt. Sie beginnt um 10³⁰ Uhr mit einem Vortrag von Dr. Ed. Tissot, Präsident des S. E. V. und des Schweizer. Nationalkomitee für die Weltkraftkonferenz. Von 14 Uhr an werden einige Spezialfachleute (die Namen sind im „Bulletin des S. E. V.“ leider nicht genannt) über verschiedene Fragen berichten, die in London behandelt worden sind, insbesondere über Wasserbauten, Wasserturbinen, Hochdruck-Dampfkessel und Hochdruck-Dampfturbinen, Energie-Uebertragung und -Verteilung. Wir machen insbesondere die Mitglieder des S. I. A., der im Schweizer. Nationalkomitee für die Weltkraftkonferenz vertreten ist¹⁾, auf diese Veranstaltung aufmerksam.

Die Rauma-Bahn in Norwegen. Vor kurzer Zeit wurde die dem Tale der Rauma, dem sogenannten Romsdal entlang führende neue Eisenbahnlinie vollendet. Sie führt von Dombaas, an der im Jahre 1921 fertiggestellten neuen Verbindung Kristiania-Trondhjem (Dovre-Bahn) nach Aandalsnes, zwischen den Seehäfen Aalesund und Kristiansund. Die Bahn misst 115 km Länge. Ihre Bedeutung ist zweifacher Art; einerseits gestattet sie eine raschere Beförderung der Fischtransporte von den beiden genannten Häfen nach Kristiania, und andererseits wird sie für den Touristenverkehr in der an Naturschönheiten der Schweiz ebenbürtigen Gegend eine grosse Rolle spielen. Mit dem Bau der Linie ist schon im Jahre 1912 begonnen worden; das erste Teilstück Dombaas-Verma (75 km) wurde letztes Jahr, fünf Jahre später als vorgesehen, dem Betrieb übergeben.

Wasserenergie-Vernichter von Förderreuther. In der „Wasserkraft“ vom 15. Juni 1924 berichtet Ingenieur Förderreuther über einen von ihm gebauten Wasserenergie-Vernichter, der eine neue Lösung des Problems der Abbremsung von überschüssiger Wassermenge darstellt. Die Vorrichtung besteht aus zwei Ueberlaufrohren, deren Ausmündungen im sog. Tosbecken unter dem Wasserspiegel gegeneinander angeordnet sind. Sie wurde im Laboratorium der Technischen Hochschule in München an zahlreichen Modellen ausprobiert. Die Vorteile dieser Wasserenergie-Vernichter gegenüber bisherigen Ausführungen liegen in seiner guten Wirkungsweise bei kleinem Platzbedarf und einfacher Bauweise.

Eidgen. Wasserwirtschafts-Kommission. Der Bundesrat hat die Mitglieder dieser Kommission, soweit nicht Rücktrittsgesuche vorlagen, in ihrem Amte bestätigt. Um die Durchführung der wiederholt angeregten Umgestaltung der Kommission zu erleichtern, wurde sie vorderhand provisorisch bestellt.

Neue Bahnlinie in Jugoslawien. Eine neue Eisenbahnlinie ist in Südserbien zwischen Köprülū (Veles) und Schtip (Ischtip) eröffnet worden. Die rund 30 km lange Linie verbindet die fruchtbaren südlichen Gegenden mit dem serbischen Bahnnetz.

¹⁾ Durch Ingenieur H. E. Gruner in Basel.

Konkurrenzen.

Lory-Spital in Bern (Bd. 83, S. 299 und 309, sowie S. 104 und 259 lfd. Bds.). Wie bereits mitgeteilt, sind zu diesem Wettbewerb 50 Entwürfe eingegangen. Das Preisgericht hat die folgenden mit einem Preis bedacht:

1. Rang ex aequo (je 3800 Fr.): Entwurf „Anna Seiler“, Verfasser *Rybi & Salchli*, Architekten in Bern.
Entwurf „Sanität“, Verfasser *Hans Wildbolz*, Architekt in Biel.
2. Rang ex aequo (je 3300 Fr.): Entwurf „Guet ufghobe“, Verfasser *Salvisberg & Brechbühl*, Architekten in Bern.
Entwurf „Professor Kocher“, Verfasser: *Saager & Frei* und *Robert Saager*, Architekten in Biel.
3. Rang ex aequo (je 2900 Fr.): Entwurf „J Rum“, Verfasser *A. Brönnimann* und *Hans Gugger*, Architekten in Bern.
Entwurf „Ausblick“, Verfasser *Zeerleder & von Ernst*, Architekten in Bern.

Ferner sind folgende Projekte angekauft worden: Zu je 900 Fr. „Der Kurve nach“, von *Itten & Bähler*, Architekten in Thun; „Lasst die liebe Sonne ein“, von *Alfred Gfeller*, Architekt in Biel; zu je 800 Fr.: „Solsana“, von *Otto Bürki*, Architekt in Bern; „Am Hubel“, von *Max Hofmann*, Architekt in Bern; „Pst! S'y Chranki“, von *Gebr. Louis*, Architekten in Bern, und „Am Chäderegge“, von *Hans Minder*, Architekt in Bern.

Sämtliche Entwürfe sind bis und mit Montag, den 1. Dezember, im Gewerbemuseum, 1. Stock, in Bern ausgestellt, wo sie je von 9 bis 12 und 14 bis 17 Uhr besichtigt werden können.

Verwaltungsgebäude und Platzgestaltung auf der Kirchenzelg Neuhausen (S. 92 und 259 lfd. Bd.). Von den 25 eingegangenen Projekten musste eines von der Konkurrenz ausgeschlossen werden, da bei ihm die Programmbestimmungen nicht eingehalten waren. Die übrigen Entwürfe wurden sehr eingehend beurteilt und es ergab das Preisgericht zur folgenden Rangordnung:

1. Rang (II. Preis, 1600 Fr.), Entwurf Nr. 5, Motto „Rhythmus“. Verfasser: Architekt *Karl Scherrer* in Schaffhausen.
2. Rang (III. Preis, 1400 Fr.), Entwurf Nr. 12, „Werkplatz-Festplatz“. Verfasser: Architekt *Gustav Bäschlin* in Zürich.
3. Rang (IV. Preis, 1100 Fr.), Entwurf Nr. 8, „Zentrum“. Verfasser: Architekt *Willy Bolli* in Basel.
4. Rang (V. Preis, 900 Fr.), Entwurf Nr. 3, „Geschlossener Werkhof“. Verfasser: Architekt *Robert Ammann* in Höngg.

Von der Erteilung eines ersten Preises musste Umgang genommen werden, da keines der eingegangenen Projekte genügende Qualitäten in sich vereinigte, um ohne grössere Abänderungen für die Ausführung in Betracht gezogen werden zu können.

Sämtliche 24 Entwürfe werden von Montag den 1. Dezember bis und mit Sonntag den 7. Dezember im Zimmer Nr. 37 des Rosenschulhauses ausgestellt, wo sie je von 8 bis 12 und 13 bis 17 Uhr besichtigt werden können.

Neubau der waadtländischen Strafanstalt Bochuz (Band 83, Seite 18). Die in diesem Wettbewerb prämierten Entwürfe sind im „Bulletin Technique“ vom 27. September, 11. und 25. Oktober, sowie 22. November dargestellt. Die Preisträger, die uns seinerzeit nicht bekanntgegeben worden sind, seien hier nachgetragen:

- I. Preis (4500 Fr.): Architekt *Jacques Regamey*, Lausanne.
- II. Preis (4000 Fr.): Architekt *A. Laverrière*, Lausanne.
- III. Preis (2200 Fr.): Architekt *Ch. Borgeaud*, Lausanne.
- IV. Preis (1800 Fr.): Architekt *Varenchon*, Arras.

Bebauungsplan für Saint-Maurice (S. 49 laufenden Bandes). Zu diesem Wettbewerb sind 21 Entwürfe eingereicht worden; laut „Bulletin Technique“ erhielten Preise:

- I. Preis (1400 Fr.): Arch. *Arnold Hoechel*, Genève.
- II. Preis (800 Fr.): Arch. *Georges Epitoux*, Lausanne.
- III. Preis ex aequo (600 Fr.): Arch. *Ubaldo Grassi* und *Alfred Hodel*, Neuchâtel.
- III. Preis ex aequo (600 Fr.): Geom. *O. Rey-Bellet*, St.-Maurice.
- III. Preis ex aequo (600 Fr.): Arch. *Pierre Nicati*, Vevey.

Bebauungsplan für die Gemeinde Weinfelden. Die Municipalgemeinde Weinfelden eröffnet unter den im Kanton Thurgau und in den angrenzenden Kantonen Schaffhausen, Zürich und St. Gallen heimatberechtigten oder niedergelassenen schweizerischen Fachleuten einen Wettbewerb zur Erlangung von Bauungsplan-Entwürfen für die Gemeinde. Eingabetermin ist der 31. März 1925. Das Preisgericht besteht aus den Architekten Professor *R. Rittmeyer*

in Winterthur und Stadtbaumeister *H. Herter* in Zürich, Ingenieur *A. Bodmer* in Winterthur und zwei Vertretern der Gemeinde. Ersatzmann ist Bauverwalter *R. Keller* in Baden. Zur Prämiiierung und für Ankäufe der besten Gesamt- oder Teil-Entwürfe ist dem Preisgericht eine Summe von 10000 Fr. zur Verfügung gestellt. Verlangt werden: ein Uebersichtsplan 1:5000, ein allgemeiner Bebauungsplan 1:2000, die Bearbeitung eines Teiles des Wettbewerbs-Gebietes 1:500 oder 1:1000, Längsprofile der Hauptstrassen 1:2000:200, drei bis sechs Querprofile, Erläuterungsbericht und Vorschlag zu einem Baureglement. — Die Wettbewerbs-Unterlagen können gegen den Erlag von 25 Fr., der bei Einreichen eines programm-gemässen Entwurfes zurückerstattet werden, bei der Gemeinderatskanzlei Weinfelden bezogen werden.

Wagenbach-Brunnen auf dem Schwanenplatz in Luzern. Zur Erlangung von Entwürfen für den Wagenbach-Brunnen vor dem Bankgebäude der Schweizerischen Kreditanstalt in Luzern eröffnet der Stadtrat einen Ideen-Wettbewerb unter Luzerner und unter den seit mindestens einem Jahre in der Stadt niedergelassenen Bildhauern und Architekten. Als Eingabetermin ist der 20. Februar 1925 festgesetzt. Das Preisgericht besteht aus den Herren Bauvorstand *Ing. O. Businger* und Architekt *Emil Vogt* in Luzern, Bildhauer *E. Zimmermann* in Zollikon, Staatsarchivar *Dr. Robert Durrer* in Stans und *Dr. Hs. Meyer-Rahn* in Luzern. Zur Prämiiierung der besten Entwürfe stehen ihm 4000 Fr. zur Verfügung. Verlangt werden: ein Situationsplan 1:100, eine geometrische Darstellung des Brunnens 1:10, eine Perspektive davon, ein Modell 1:10 mit Detail 1:3, Kostenvoranschlag und Erläuterungsbericht.

Literatur.

L'Electricité et ses Applications à la Chronométrie. Par *A. Favarger*, Ingénieur. 560 pages avec 344 figures dans le texte et 8 planches hors texte. Troisième Edition revue et augmentée. Neuchâtel 1924, Editions du Journal Suisse d'Horlogerie et de Bijouterie. Prix broché 30 Fr., relié 35 Fr. (pour les membres de la G. E. P. broché 24 Fr., relié 28 Fr., pouvant être payés par versements mensuels de 4 Fr.).

Die erste Auflage dieses Werkes erschien im Jahre 1886 und war in der Hauptsache die Wiedergabe einer Serie von Artikeln, die das „Journal Suisse d'Horlogerie“ veröffentlicht hatte. Die vorliegende, dreifachen Umfang aufweisende dritte Auflage steht mit der ersten nur noch in sehr losem Zusammenhang, wenn auch der Titel unverändert geblieben ist. Der erste, 164 Seiten umfassende Teil des sehr sorgfältig ausgestatteten Werkes ist der Theorie (Elektrizität und Magnetismus) gewidmet, die in einfacher und leichtfasslicher Weise dargestellt ist. Im zweiten Teil ist die Anwendung der Elektrizität für den Antrieb von Uhrwerken behandelt, wobei der durch seine nunmehr fünfzigjährige Tätigkeit auf diesem Gebiete darin besonders bewanderte Autor alle Systeme bespricht, die bisher für die elektrische Zeit- und Signalübermittlung, sei es für städtische Netze, im Eisenbahndienst oder im Hafen- und Meeresküstenverkehr, Anwendung gefunden haben. Das Werk wird dadurch zu einem wertvollen Nachschlagewerk für Alle, die derartige Anlagen zu erstellen oder zu überwachen haben. Doch bietet es infolge seiner leichtfasslichen Schreibweise auch Interesse für Jeden, der darauf Wert setzt, sich über die Entwicklung der Wissenschaft und der Technik auf dem Laufenden zu halten. Schliesslich möchten wir das Werk unsern G. E. P.-Kollegen für den Weihnachtstisch empfehlen, insofern ihre Söhne auch noch für andere, wichtige Gebiete der Elektrotechnik Sinn haben, als für die Radiotelephonie oder die Elektrifizierung unserer Bundesbahnen. G. Z.

Die Theorie der Wasserturbinen. Ein kurzes Lehrbuch von *Rudolf Escher*, Professor an der Eidg. Techn. Hochschule in Zürich. Dritte vermehrte und verbesserte Auflage, herausgegeben von *Robert Dubs*, Oberingenieur der A.-G. der Maschinenfabriken Escher Wyss & Cie., Zürich. Mit 364 Textabbildungen und einer Tafel. Berlin 1924. Verlag von Julius Springer. Preis geb. 13,50 Goldmark.

Die zwei ersten, 1908 und 1921 erschienenen Auflagen des vorliegenden, besonders dem Wissensbedürfnis der Bauingenieure und Elektroingenieure angepassten, ausgezeichneten Lehrbuchs wurden seinerzeit hier gewürdigt. In der dritten, nach dem Ableben Eschers von *R. Dubs* besorgten Auflage sind, dank der Beibehaltung der

Einteilung und der Behandlungsweise, die Vorzüge des Werkes völlig erhalten geblieben. Als gänzlich neu sind zwei kurze Abschnitte zur Berücksichtigung der Kaplan turbine und der Propeller turbine hinzugekommen; Ergänzungen finden sich namentlich in der Behandlung der Lauftradschaukelung und der Turbinenregelung. Das schlechte Kriegspapier der zweiten Auflage ist zugunsten eines schön weissen Papiers, aus dem die Abbildungen und der Text klar und sauber hervortreten, verschwunden. — Die neue Auflage kann ebenso warm empfohlen werden, als seinerzeit die frühern. W. K.

Eingangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten.

Versuche mit Plattenbalken zur Ermittlung der Einflüsse von wiederholter Belastung, Witterung und Rauchgase auf lange Dauer und bei häufiger Wiederholung. (Erster Teil.) Ausgeführt 1911—1913 im Versuchs- und Materialprüfungsamt der Techn. Hochschule Dresden. Bericht erstattet von Regierungsbaurath Dipl.-Ing. *Amos*. Heft 53 der Berichte vom Deutschen Ausschuss für Eisenbeton. Berlin 1924. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geh. 8 Fr.

Die Baumaschinen. Zweiter Band. II. Kapitel. *Der Schachtbau.* Nach der von weil. Professor *W. Schulz-Aachen* bearbeiteten zweiten Auflage ergänzt und neu bearbeitet von *O. Stegemann*, Bergschuldirektor und Honorarprofessor an der Technischen Hochschule in Aachen. Dritte Auflage. Mit 91 Figuren. IV. Teil vom „Handbuch der Ingenieurwissenschaften“. Leipzig 1924. Verlag von *W. Engelmann*. Preis geh. 6 G.-M., geb. 9 G.-M.

Ueber die Verwendung gusseiserner und schmiedeiserner Röhren für Leitungen im Boden. Von Professor *P. Ostertag* Winterthur. Mit 14 Abbildungen. Basel 1924. Verlag von Kreis & Cie. Preis geh. 1 Fr.

Sui Muri dritti di Ritenuta d'Acqua. Dall' Ing. *Luciano Conti*, Ord. di Costruzioni idrauliche nella R. Scuola d'Ingegneria di Roma, Estratto dagli Annali dei Lavori Pubblici Roma 1924.

Redaktion: CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL.
Dianastrasse 5, Zürich 2.

Vereinsnachrichten.

Sektion Bern des S. I. A.

PROTOKOLL

der I. Sitzung im Vereinsjahr 1924/25

Freitag, den 24. Oktober 1924, 20¹⁵ Uhr im „Bürgerhaus“, Bern.

Vorsitzender: Arch. *E. Ziegler*. Anwesend: etwa 100 Mitglieder und Gäste.

Der Vorsitzende begrüsst die sehr zahlreich erschienenen Mitglieder und Gäste, besonders Regierungsrat Bösiger, die Vertreter der S. B. B. und des Gemeinderates Bern, sowie den Referenten Ing. H. Liechty.

1. Mitgliederbewegung: Neu aufgenommen wurden: Ingenieur Hans Bucher, Bern, Ingenieur Heinz Ludwig, Bern, Architekt Eduard Lanz, Biel. — Ausgetreten ist Ziviling. Reinhard Meyer, Thun.

2. Vortrag von Ing. *H. Liechty*, Bern, über:
„Die Brücken- und Bahnhoffragen Berns
in wirtschaftlicher Beleuchtung.“

Der Referent bespricht einleitend die Mängel des Bahnhofes. Zufolge der Verkehrsbelebung ist eine baldige Verbesserung der Bahnhofanlagen nötig; im weiteren ist die Entscheidung der Brückenfragen von der Abklärung der Bahnhoffrage abhängig.

Als wirtschaftlich günstigste Lösung bringt der Referent die Ausbildung der Geleiseanlagen zu einem Viel-Schleifen-Gleichstrom-Bahnhof in Vorschlag, darin bestehend, dass anschliessend an die projektierte Eisenbahnbrücke Wylerfeld-Engelhalde eine Ostschleife: Wylerfeld-Bahnhof-Weyermannshaus-Wylerfeld und anschliessend an Weyermannshaus eine Westschleife: Weyermannshaus-Engelhalde-Bahnhof-Weyermannshaus erstellt wird. Die beiden Ausgangspunkte der Schleifen sollen ausserdem direkt durch zwei Geleise für den Güterverkehr verbunden werden, wodurch das bisherige Gefälle und die Gegensteigung eliminiert werden. Durch eine solche Disposition ist die Verminderung der benötigten Geleisezahl von 20 auf 10 möglich. In beiden Schleifen zirkulieren die Züge im Sinne des Uhrzeigers, Rangiermanöver und Umladungsarbeiten werden weitgehend reduziert. Das Gleichstrom-Prinzip wird auch im Bahnhof durch einen Westzugang und einen Ostausgang für den Reisenden-Verkehr geschaffen. Der Post- und Gepäckverkehr wird von den Perrons weggenommen und in Aufzügen und Verbindungstunneln bewerkstelligt.

Die bestehenden Geleiseanlagen sind bereits zur Schleife vorgebildet. Es sind nur noch die Schleifentunnels durch den