

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **76 (1958)**

Heft 13

PDF erstellt am: **27.04.2024**

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.

kommen, unseren wahren Grund finden, werden, wer wir unserm eigentlichen Wesen nach sind. Wenn wir in dieser Arbeit am innern Menschen vorwärts kommen, mag in angemesener Zeit eine weitere Tagung uns neue Impulse geben; ohne diese Kleinarbeit müssten solche Veranstaltungen fruchtlos bleiben.

A. O.

Mitteilungen

Great Salt Lake Crossing, USA. Eine gigantische Erdbe-
wegung stellt der Bau eines Bahndammes der Southern Pacific
Railroad über den Grossen Salzsee als Ersatz für die aus der
Jahrhundertwende stammende Pfahlbrücke dar. Obschon das
alte Bauwerk mit seinen Tausenden von mächtigen Holz-
pfählen für sich ein Wunder der Ingenieurkunst ist (vgl. die
kurze Mitteilung in SBZ, Bd. 47, S. 13, 1906), genügt es schon
einige Zeit den Verkehrsanforderungen nicht mehr, und es bil-
det wegen seiner Feuergefährlichkeit den neuralgischen Punkt
in der wichtigen Ost-West-Verbindung durch die Rocky Moun-
tains. Der neue Bahndamm weist eine Länge von rund 20 km
auf und verläuft in 450 m Abstand parallel zur alten Pfahl-
brücke. Angesichts der Notwendigkeit, den Damm auf See-
schlamm unbestimmbare Mächtigkeit zu fundieren, stellen
sein Projekt und Bau auch eines der interessantesten und hei-
kelsten Probleme der modernen Erdbaumechanik dar. Lang-
jährige ausgedehnte Sondierungen, Feld- und Laborver-
suche sowie Probabelastungen führten zu dem nun zur Aus-
führung gelangenden Dammquerschnitt und Bauvorgang.
Darnach wird der Seeschlamm auf bis 150 m Breite und in
eine Tiefe von bis 10 m weggebaggert und durch eine als Vor-
belastungsteppich wirkende Kiessandschicht ersetzt. Auf diese
wird erst der eigentliche Damm geschüttet, welcher sich wie-
derum in zwei Teile gliedert. Ein breiter, relativ niedriger und
1:4 abgeboßelter Basiskörper trägt den Bahndamm im engeren
Sinne. Dieser besteht aus Steinbruchmaterial und weist eine
Kronenbreite von 11,60 m sowie 2:3-Böschungen auf. Bei
5,20 m Freibord erreicht die ganze Dammkonstruktion eine
max. Höhe von 26 m über Seegrund. Alle Böschungen sind
mit Blockwurf gegen die Einwirkungen des Wellenschlages ge-
schützt. Wo das Vorhandensein von grösseren kristallinen
Salzlinsen höhere Bodenpressungen zulässt, wird die Breite
der Auskoffung und des Basiskörpers entsprechend vermin-
dert. Der Fundamentaushub verlangt 12 Mio m³ Schlamm-
baggerung, während für die Schüttarbeiten 24 Mio m³ Kies-
sand, Steinbruchmaterial und Blockwurf bereitzustellen sind.
Die Kiessandgewinnung erfolgt in den Hügeln der Promontory
Halbinsel am östlichen Ende der Seeüberquerung. Von der
Kiesgrube führt ein über 2 km langes und in zwei Sektionen
eingeteiltes Transportband von 1400 mm das Material zu
einem Umschlagshafen am Seeufer. Das Band läuft mit einer
Geschwindigkeit von 16 km/h und ist auf eine tägliche Lei-
stung von 90 000 t bemessen. Die Bremsenergie des abwärts-
laufenden Transportbandes dient zum Antrieb der Bagger in
der Kiesgrube. Vom Umschlagshafen führen sechs Spezial-
kähne mit Bodenentleerung und je 1500 m³ Fassungsvermögen
sowie sieben Pontons das Material zu den Einbaustellen. Die
Gesamtkosten des neuen Bahndammes sind auf rd. 200 Mio Fr.
veranschlagt. Die Bauarbeiten wurden im Juni 1955 auf-
genommen und sollen 1960 abgeschlossen werden. (Nach
«Highway Magazine», Vol. 48, p. 153, August 1957, «Civil
Engineering», Vol. 27, Dez. 1957, und eigenen Notizen von
Ing. Niklaus Schnitter).

Nekrologe

† **Hugo Scherer**, der am 12. Dez. 1886 geboren worden
war, ist im Alter von 71 Jahren am 9. Februar in Luzern
gestorben.

Nach der Maturität an der Kantonsschule Luzern arbei-
tete unser S. I. A.- und G. E. P.-Kollege ein halbes Jahr als
Volontär bei der Eisenbaufirma Buss AG. in Pratteln. Das
darauf folgende Studium am Eidg. Polytechnikum in Zürich
schloss er im März 1911 mit dem Diplom als Ingenieur ab.
Seine erste praktische Tätigkeit übte er bis April 1913 als
Statiker und Konstrukteur für eiserne Brücken und Hoch-
bauten in der Firma Bell & Cie. AG. in Kriens aus. Darauf
folgten vier Jahre bei der Eisenbetonunternehmung Wayss &
Freytag AG. in Neustadt an der Haardt und bei Ferrobeton in
Rom. In diesen Unternehmungen erwarb er sich umfassende

Kenntnisse in der Projektie-
rung und Ausführung von In-
genieurkonstruktionen, spe-
ziell von Brücken und Indu-
striebauten. Wie viele andere
zwang der Weltkrieg 1914/18
auch ihn im Jahre 1917 zur
Heimkehr in die Schweiz. Er
arbeitete zuerst als Assistent
bei Professor Rohn und von
1919 bis 1922 bei den Schweize-
rischen Bundesbahnen in Lu-
zern, wo er bei der Elektrifizie-
rung der Gotthardlinie mit-
wirkte.

Im Frühling 1922 machte
sich Hugo Scherer selbständig.
Sein damals noch einziges In-
genieurbüro in Luzern gelangte
rasch zu einer ausgedehnten
Tätigkeit bei der Projektie-
rung und Bauleitung einer
grossen Zahl von Brücken, Silos, Wasserbehältern, Hallen und
Fabrikgebäuden. Am bekanntesten wurde er in Luzern durch
den Umbau der Seebrücke; sein weitsichtiges Projekt zur Ver-
bindung des Schweizerhofquais mit dem Bahnhofplatz führte
zum Bau der damals breitesten Brücke der Schweiz. Weitere
markante Bauten im Stadtgebiet sind die Langensandbrücke
über dem Gleisfeld des Bahnhofes und das neue Telephon-
gebäude.

Die letzte grosse Aufgabe für Ing. Scherer war die Pro-
jektierung und Bauleitung der im Jahre 1956 erstellten neuen
Teufelsbrücke im Zuge des Ausbaues der Gotthardstrasse.
Trotz allerhand administrativen und technischen Erschwer-
nissen hat er in meisterhafter Art verstanden, durch Anwen-
dung origineller Baumethoden die neue Brücke über die Teu-
felschlucht in einer einzigen Bausaison zu erstellen.

Obschon seine Gesundheit nachliess, war Ing. Scherer bis
zu seinem Tode beruflich tätig. Im Geiste seiner Zeit hat er
eine reiche Leistung als Ingenieur vollbracht. *Arnold Kaech*



HUGO SCHERER

Dipl. Ing.

1886

1958

Wettbewerbe

Turnhalle mit Saal in Ramsen SH (SBZ 1957, Heft 39,
S. 635). 45 Entwürfe. Ergebnis:

1. Preis (2200 Fr. und Empfehlung zur Weiterbearbeitung):
Rolf Bächtold, Rorschach-Goldach
2. Preis (1800 Fr.): Karl Pfister, Küsnacht ZH
3. Preis (1400 Fr.): Hans Brüttsch, Ramsen
4. Preis (1100 Fr.): Fritz Tissi, Thayngen

Ferner wurden für je Fr. 750.— die Arbeiten von Hans
Rudolf Iseli und Rudolf Tanner, Schaffhausen, und von Paul
Albiker, Schaffhausen, angekauft.

Bürgerheim in Ramsen SH (SBZ 1957, Heft 39, S. 635).
49 Entwürfe. Ergebnis:

1. Preis (1500 Fr.): Paul Meyer, Urs Meyer und René
Huber, Schaffhausen
2. Preis (1400 Fr.): Gerhard Vikas, Schaffhausen
3. Preis (1100 Fr.): Fritz Tissi, Thayngen
4. Preis (1000 Fr.): Karl Pfister, Küsnacht ZH

Das Preisgericht empfiehlt, die Verfasser der drei höchst-
klassierten Entwürfe mit einer Uebersetzung zu beauftra-
gen.

Die Ausstellung der eingereichten Entwürfe beider Wett-
bewerbe im Gemeindehaus und im Gasthaus «Krone» ist vom
29. bis 31. März täglich von 14 bis 18 h geöffnet.

Buchbesprechungen

Forschungsarbeiten aus dem Bauwesen. Herausgegeben
von der *Staatlichen Technischen Forschungsanstalt, Helsinki.*

Das genannte Institut in Helsinki, Lönnrotinkatu 37, gibt
Veröffentlichungen im Format A5 (einige auch grösser) her-
aus, die grösstenteils finnisch oder schwedisch abgefasst sind
und zum Teil Zusammenfassungen in englischer oder deut-
scher Sprache enthalten; Umfang pro Heft 16 bis 84 Seiten.