

Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **75/76 (1920)**

Heft 5

PDF erstellt am: **17.05.2024**

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.

geringer und die Ufer höher sind. Eine Verkürzung der Schifffahrtsstrasse wird dadurch erreicht, dass an einigen Stellen ausgedehnte Stromschleifen durch einen Kanal abgeschnitten werden. Der Schifffahrtsweg wird für 2000 t Kähne bemessen. Näheres darüber berichtet das „Zentralblatt der Bauverwaltung“ vom 7. Januar 1920.

Durch den Ausbruch des Weltkrieges wurden die Verhandlungen beider Staaten für die gemeinschaftlich auszubauende Staustrasse unterbrochen. Unterdessen hat aber Holland mit der Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse der ganz auf holländischem Gebiet gelegenen Flussstrecke begonnen. Diese Arbeiten, die eine Vervollständigung des zwischenstaatlichen Entwurfs darstellen, umfassen die Erstellung von zwei Kanälen, den einen von Mook, oberhalb Grave, nach der Waal unterhalb Nimwegen, den andern von Wessem, oberhalb Roermond nach der Süd-Wilhelms-Fahrt bei Niederweert.

Neues Dampfkraftwerk in Gennevilliers bei Paris. Zur Zeit wird von der „Union Française d'Electricité“ in Gennevilliers bei Paris ein neues, bedeutendes Kraftwerk erstellt. Die Zentrale soll für eine Leistung von rund 400 000 PS ausgebaut werden. Aus dem Wettbewerb um die Lieferung der Dampfturbinen, bei dem auch die amerikanische Industrie beteiligt war, ging die Zoelly-Turbine siegreich hervor. Sämtliche zur Vergabe gelangenden Einheiten wurden nach diesem Typ bestellt, unter Verteilung des Auftrages an die Firmen: Société Alsacienne de Constructions Mécaniques in Belfort, Schneider & Cie. in Le Creusot und Escher Wyss & Cie. in Zürich. Jede Maschine weist eine Leistung von rund 60 000 PS auf.

Ueber Wirtschaftspolitik und Ausbauprogramm der Schweizer Kraftübertragungs-A.-G. Zu dem auf Seite 15 dieses Bandes (Nr. 2 vom 10. Januar 1920) unter diesem Titel veröffentlichten Notiz ist von Dr. Bruno Bauer, Ingenieur der Schweizer Kraftübertragungs-A.-G., eine Gegenäusserung eingegangen. Wegen Raum-mangel sehen wir uns leider genötigt, sie auf die nächste Nummer zu verschieben.

Als Nachfolger Gurlitts an der Technischen Hochschule in Dresden ist der Schweizer Architekt Prof. Dr. E. Fiechter, derzeit Rektor der Techn. Hochschule Stuttgart, berufen worden. Wir beglückwünschen unsern Landsmann zu der in dieser ehrenvollen Berufung liegenden Anerkennung seiner hervorragenden Eignung für die Lehrtätigkeit.

Elektrizitätswerk Basel. Zum Direktor des Elektrizitätswerkes Basel, an Stelle des verstorbenen Ingenieurs E. Oppikofer, wählte der Regierungsrat auf dem Berufswege unsern Kollegen Ing. Emil Payot (Mitglied des C.-C. des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins), zur Zeit bauleitender Ingenieur für den elektromechanischen Teil des Kraftwerkes Eglisau.

Konkurrenzen.

Wiederaufbau des „Temple National“ in La Chaux-de-Fonds (Bd. LXXIV, S. 241 und 274). Wie das „Bulletin Technique“ mitteilt, hat das Preisgericht in diesem, allen schweizerischen Architekten offenen Wettbewerb vier Entwürfe prämiert; mit Rücksicht darauf, dass keiner derselben derartige Vorteile aufweist, dass er über die andern gestellt werden könne, empfiehlt es die Ausschreibung eines zweiten Wettbewerbs unter den Prämierten. Die vier in Betracht kommenden Entwürfe sind die folgenden:

Entwurf Nr. 2 „Calvin“; Verf. Prince & Béguin, Arch., Neuchâtel.

Entwurf Nr. 3 „Grand Axe“; Verfasser René Chapallaz und Jean Emery, Architekten in La Chaux-de-Fonds.

Entwurf Nr. 10 „Farel“; Verfasser A. v. Senger, Arch., Zurzach.

Entwurf Nr. 12 „Pro Deo“; Verfasser K. Indermühle, Arch., Bern.

Die Höhe der zuerkannten Prämien ist uns nicht bekannt; auch sind wir leider nicht in der Lage, unsern Lesern mitzuteilen, wo und wann die Ausstellung stattfindet, da es uns bis heute trotz unserer Bemühungen nicht gelungen ist, einen bezüglichen direkten Bericht zu erhalten und wir uns somit auf die Wiedergabe der vom „Bulletin Technique“ gemachten Angaben beschränken müssen.

Saalbau und Volkshaus in La Chaux-de-Fonds (Bd. LXIV, S. 241). Zu diesem für schweizerische Architekten erlassenen Wettbewerb sind rechtzeitig 84 Entwürfe eingegangen. Das Preisgericht beabsichtigt, am 10. Februar mit seiner Arbeit zu beginnen. Vom 14. Februar an sollen dann die Entwürfe im Saal des „Hôtel des Postes“ öffentlich ausgestellt werden.

Literatur.

Schlussbericht über den Internationalen Wettbewerb für einen Bebauungsplan der Stadt Zürich und ihrer Vororte. Durchgeführt 1915 bis 1918 unter der Leitung der *Städtischen Bauverwaltung I*. 76 Seiten (Format 24×33 cm) mit 84 Abbildungen und 9 Doppeltafeln. Zürich 1919, im Selbstverlag der Städt. Bauverwaltung I; bei dieser zu beziehen für 12 Fr.

Dieser amtliche „Schlussbericht“ über den Gross-Zürcher-Wettbewerb will, als eine objektive Darstellung des Wettbewerb-Ergebnisses, eine Illustration des Berichtes des Preisgerichts durch die wichtigern der darin besprochenen Entwurfsbeispiele bieten. Die Auswahl der wiedergegebenen Pläne wurde getroffen durch eine im Wesentlichen aus den in Zürich wohnhaften und beschäftigten Preisrichtern zusammengesetzte Redaktions-Kommission. Soweit nötig ergänzt werden Gutachten und Illustrationen durch Auszüge aus den bezüglichen Erläuterungsberichten der Verfasser. Zu einer auch in der Verkleinerung möglichst deutlichen Wiedergabe der Pläne war es nötig, vieles umzuzeichnen; im Umfang dieser Arbeiten liegt, abgesehen von Störungen durch die abnormalen Zeitläufe, der hauptsächlich Grund für die unliebsame Verzögerung in der Fertigstellung des Schlussberichtes. Er bildet aber in seiner abgerundeten Form ein auch heute noch wertvolles *Nachschlagebuch*, in dem in Wort und Schrift das Wichtigste von dem festgehalten ist, was der Wettbewerb an neuen Ideen und Vorschlägen zutage gefördert hat. (Der niedere Preis entspricht den ungefähren Herstellungskosten.)

Aus diesen Gründen möchten wir die Anschaffung des Werkes vorab den Fachkollegen, dann aber auch Allen empfehlen, die sich für eine gesunde und schöne Bauentwicklung Zürichs und seiner Vororte, aber auch anderer Städte, interessieren und die berufen sind, so oder anders daran mitzuwirken.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL.

Dianastrasse 5, Zürich 2.

Vereinsnachrichten.

Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

PROTOKOLL

der IV. Sitzung im Wintersemester 1919/1920

zur Folge, woran sich umfangreiche Brückenproben, Untersuchungen und Nachrechnungen anschlossen, die schliesslich zu neuen Vorschriften vom Jahre 1913 führten. In Abhängigkeit von der Entwicklung des Lokomotivbaues stiegen die Belastungen der Brücken von anfänglich 2,5 t/m mit 8 t Achsdruck, auf 7,0 t/m mit 17 t Achsdruck im Jahre 1910, während heute den Berechnungen neuer Brücken 11,0 t/m bei 25 t Achsdrücken zugrunde gelegt werden müssen.

Zu den von alters her üblichen Stein- und Holzbrücken gesellten sich bald die Eisenbrücken, doch wurde man von etwa 1885 an wiederum den Vorzügen des Massivbaues gerecht. Die interessantesten und schönsten Brücken sind von 1850 bis 1870 gebaut worden. Die hölzernen Eisenbahnbrücken sind heute, bis auf die Rheinbrücke bei Ragaz, verschwunden. Von den steinernen ragen besonders der Viadukt von Rümligen, die Reuss- und Limmat-Brücken bei Turgi und ferner die Viaduktbauten längs des Genfer- und Neuenburgersees hervor. Was die eisernen Brücken anbelangt, zeigten sie in den Jahren 1850 bis 1870 die denkbar einfachste Anordnung; es waren meist Parallelträger mit konstantem Gurtungsquerschnitt, entsprechend den Vollwandträgern. Mit zunehmenden statischen Kenntnissen zeigte sich aber bald eine starke Auflösung und eine Vereinfachung der Strebenfachwerke. Während vordem ausschliesslich auf Erfahrungsgrundsätzen gebaut wurde, tritt in den Jahren 1870 bis 1890 eine deutliche Abhängigkeit von den Berechnungsweisen Culmanns zutage. Die nun einsetzende ausschliesslich theoretische Bauweise musste zu Misserfolgen führen, da die Theorien eben noch nicht genügend vervollkommen waren. Die veränderte Behandlung des Brückenbaues, die nach dem Münchensteiner Unglück einsetzte, hatte Verstärkungen und Auswechslungen zur Folge. Bei Neubauten trachtet man die statischen Berechnungen jetzt so zu verbessern, dass sie der wirklichen Arbeitsweise tunlichst nahe kommen.

Der Vortragende berührt noch die Bewährung der verschiedenen Bauarten. Er stellt als grössten Feind der Eisenbrücken die atmosphärischen Einflüsse und die Rauchgase hin; doch bietet auch der elektrische Betrieb gewisse Gefahren, weil die elektrischen Ströme unter Umständen eine Rostbildung begünstigen können. Obschon die Massivbrücken in diesen Beziehungen weit günstiger dastehen, können doch auch bei ihnen die Reparatur- und die Erneuerungsarbeiten ganz bedeutende sein.

Die ausserordentlich reichhaltigen und durch treffliches Anschauungsmaterial belegten Ausführungen des Redners zeugten von eingehendem Studium dieses grossen Gebietes und von vollkommener Beherrschung desselben. Der starke Beifall der Versammlung ist ein Ausdruck der Anerkennung hierfür gewesen.

In der Diskussion dankt Ing. W. Schreck dem Vortragenden vor allem im Namen der Ingenieure für das gegebene ausführliche Bild des heutigen schweizerischen Eisenbahnbrückenbaues; er regt an, Kollege Bühler möchte seine Arbeit durch Veröffentlichung in der „Schweiz. Bauzeitung“ allen Fachkreisen zugänglich machen.

Unvorhergesehenes: Dir. Rob. Winkler macht Mitteilung von einem Konkurrenzprogramm der Belgischen Architekten, für Gewinnung von Fassadenentwürfen zu Wohn- und Geschäftshäusern, Lagergebäuden und für industrielle Bauten im Gebiete des Wiederaufbaues.

Schluss um 11 Uhr.

W. Schr.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

PROTOKOLL

der VI. Sitzung im Vereinsjahr 1919/20.

Mittwoch den 21. Januar 1920, abends 8 Uhr, auf der „Schmiedstube“.

Vorsitzender: Prof. A. Rohn, Präsident. Anwesend 95 Mitglieder und Gäste.

1. Das Protokoll der V. Sitzung wird genehmigt.

2. *Mitteilungen.* Der Vorsitzende teilt mit, dass auf den von der G. e. P. und dem S. I. A. erlassenen Aufruf¹⁾ zur Spendung von Geldbeiträgen für die „Wiener Aktion“ bis anhin über 8000 Fr. eingegangen sind, sodass verschiedene gut dotierte Wettbewerbe veranstaltet werden können. Er verliest ein Schreiben des Vorstandes der „Zentralvereinigung der Architekten Oesterreichs“, in dem die unternommene Hilfsaktion warm verdankt und Vorschläge zur Durchführung der Wettbewerbe angekündigt werden.

¹⁾ Vergl. Band LXXIV, Seite 275 (vom 29. November 1919).

3. Vortrag von Herrn A. Bühler, Brückeningenieur bei der Generaldirektion der S.B.B., Bern, über:

„Altes und Neues von den Brücken der S.B.B.“

(Bezügl. Inhalt des Vortrages wird auf vorstehendes Protokoll des Bernischen Ingenieur- und Architekten-Vereins verwiesen).

Für seine interessanten Ausführungen konnte der Vortragende warmen Beifall entgegennehmen.

Der Vorsitzende wies, mit seinem Dank an den Vortragenden die Diskussion eröffnend, auf die grossen Verdienste des Referenten hin, der wertvolle Beiträge für die weitere Entwicklung des schweizerischen Brückenbaues aus den Archiven der S.B.B. hervorgeholt, verarbeitet und den Fachkreisen zugänglich gemacht hat. Besonderes Interesse verdienen die Angaben über die Unterhaltungskosten steinerne Brücken.

Privatdozent Ingenieur Besso folgert aus den angegebenen Daten der Erstellungs- und Unterhaltungskosten, dass letztgenannte für massive Brücken ebenso grosse Summen erfordern, als für eiserne Brücken. Er fragt an, ob in dieser Beziehung nicht bei der heutigen Bevorzugung massiver Brücken später mit schlechten Erfahrungen zu rechnen sei.

Prof. Rohn ist der Ansicht, dass, während früher zwingende Gründe zur Bevorzugung eiserner Brücken, wie dies beispielsweise beim Bau der Gotthardbahn der Fall war, nicht vorlagen, heute bei der Bevorzugung der Brücken aus Beton den Untergrundverhältnissen nicht immer die genügende Aufmerksamkeit geschenkt werde. Allerdings sucht man mit den leichten Eisenbeton-Ueberbauten günstige Terrainbelastungen zu erzielen. Von den von Privatdozent Besso erwähnten alten römischen Bauten sind viele eingestürzt, andere sind, im Interesse ihrer Erhaltung als historische Denkmäler, nur mit grossem Kostenaufwand vor dem Verfall zu retten.

Dir. Roß dankt den Organen der S.B.B. für die kräftige Mitwirkung und Hilfe, die diese den Bestrebungen angedeihen lassen, die eine Beobachtung und Messung der Spannungszustände der fertigen Bauwerke ermöglichen sollen.

In seinem Schlusswort weist der Vortragende noch darauf hin, dass die Brücken der Gotthardlinie nunmehr zumeist zweiteilig ausgeführt werden, sodass der Betrieb auch bei Vornahme von Unterhaltungsarbeiten aufrecht erhalten und diese selbst sehr vereinfacht werden können. Bei Berechnung neuer Brücken werden recht hohe Belastungsansätze angenommen, damit einwandfreier Entscheid zwischen Eisen- und Steinbrücken gefällt werden kann