

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **93/94 (1929)**

Heft 16

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.

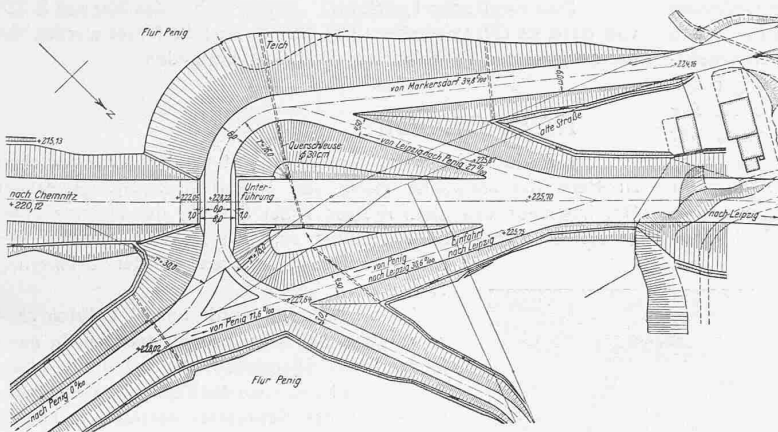


Abb. 2. Ueberführung der Nebenstrasse Penig-Markersdorf mit Schrägrampen für den Eckverkehr Leipzig-Penig. — Masstab 1:1500.

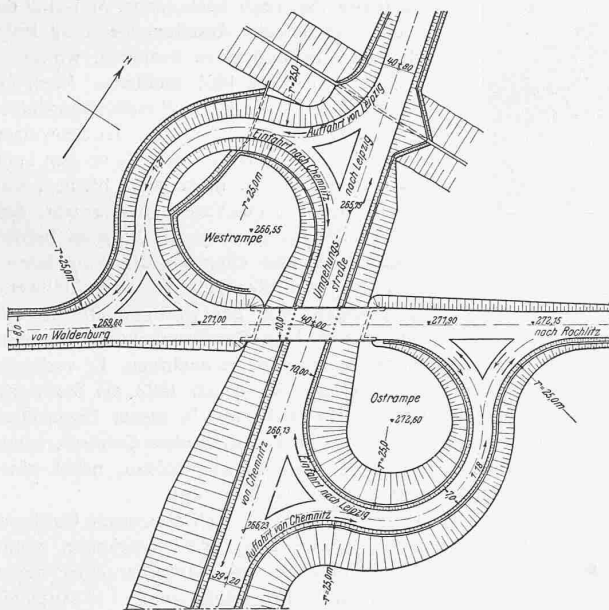


Abb. 1. Ueberführung der Nebenstrasse Rochlitz-Waldenburg über die Hauptstrasse Chemnitz-Leipzig, Anschlüsse durch Rundrampen. — 1:2000.

bar sind, konnten die beiden Montagestösse geschraubt werden, und Schweissarbeiten auf dem Bauplatz waren nicht auszuführen.

Die Durchführung der Arbeit hat die bereits bekannte Tatsache bestätigt, dass dank der elektrischen Schweissung bei richtiger schweisstechnischer Konstruktion nicht nur eine wesentliche Gewichtsersparnis, sondern auch eine nicht unbedeutende Ersparnis an Arbeitskosten gegenüber genieteten Tragwerken zu erzielen ist.

Entwurf und Ausführung der Eisenkonstruktion stammen von der Konstruktionswerkstätte C. Wolf & Cie. A.-G. in Nidau; die Schweissungen wurden nach dem Quasi-Arc-Verfahren ausgeführt. B.

MITTEILUNGEN.

Kreuzungsbauwerke für Landstrassen bei Penig in Sachsen. Die Hauptverkehrsstrasse Leipzig-Chemnitz durchquerte früher die Stadt Penig a. d. Zwickauer Mulde in sehr winkligen und engen Gassen. Zur Behebung dieser Verkehrserschwerung ist nun eine 4,6 km lange Umgehungstrasse gebaut worden, die völlig ausserhalb des Stadtgebietes auf einer neuen Brücke über die Mulde führt. Dabei sind umfangreiche Erdbewegungen nötig geworden; zugleich wurden im Neubau verschiedene Strässchen lokaler Bedeutung unterführt und die à niveau-Kreuzung mit der Hauptstrasse nur für Feldwege und nur da zugelassen, wo diese auf dem Damm verläuft. Eine schienenegleiche Bahnkreuzung wurde beseitigt durch Unterfahren des Bahndammes an geeigneter Stelle, und an zwei Kreuzungen der Umgehungstrasse mit wichtigen Strassen wurden grosse Kreuzungs-Abzweigungs-Bauwerke errichtet. In Abb. 1

ist für strenge Richtungstrennung auf der Hauptstrasse gesorgt, auf der überführten Strasse Rochlitz-Waldenburg dagegen nicht, weil ihre Verkehrsbedeutung kleiner ist und ihre Hochlage den Ueberblick erleichtert; dazu kommt, dass die abzweigenden Gefährte durch die Radien und die Steigungen der Rundrampen ohnehin zu einer Mässigung ihrer Geschwindigkeit gezwungen werden. Die Erreichung strenger Richtungstrennung auch auf der überführten Strasse hätte die Anlage von zwei weiteren, genau symmetrisch entsprechenden Rundrampen bedingt, deren Entwicklung jedoch noch erschwert gewesen wäre durch ihre Lage in den spitzen Winkeln. Von den „Rundlingen“, wie sie die „Bautechnik“ vom 12. Juli (Schluss am 26. Juli) d. J., der wir diese Angaben entnehmen, nennt, liegt einer im Einschnitt, der andere auf dem Damm. Die Ueberführungsbrücke ist ein durchlaufender Eisenbetonplattenbalken mit einer lichten Durchfahrtsbreite von 12 m (Pendelstützen); die Breite der Hauptstrasse sonst

10 m. Die Kosten dieses ganzen Bauwerkes betragen rd. 95 000 M. — Einfacher als in Abbildung 1 wurde die Kreuzung Abbildung 2 gestaltet: sie hat nur der Kreuzung der Strasse Penig-Markersdorf und dazu dem Eckverkehr Penig-Leipzig und Leipzig-Penig zu dienen. Da auf einen Anschluss Penig-Chemnitz verzichtet wurde, konnte man der beengten Situation Rechnung tragen durch Anlage von Schrägrampen, die unter spitzem Winkel zur Hauptstrasse laufen und daher weniger starke Steigung erhielten als die Rundrampen, die teurer geworden wären und mehr Landfläche in Anspruch genommen hätten. Da auf diesen nur in einer Richtung gefahren wird, konnte man sich mit einer Strassenbreite von 4,5 m begnügen.

Der Vergleich der beiden Lösungen und ihres prinzipiell nur kleinen, aber folgewichtigen Unterschiedes (der für Abb. 2 gegenüber Abb. 1 im Fehlen der Gabelung der Abzweigerrampen besteht) ist interessant; dabei ist natürlich in Betracht zu ziehen, dass jedes Bauwerk nicht nur für sich und für seinen Hauptzweck allein zu bewerten ist, sondern dass es auch durch die Geländebeziehungen bedingt war und z. B. für die meisten betroffenen Strassenzüge Verbesserungen des Längenprofils mit sich brachte. W. J.

Die „Werkbund-Siedlung“ in Breslau, nach dem Vorbild der Stuttgarter Weissenhofsiedlung errichtet, stand unter der Leitung der Architekten Effenberger, Heim und Rading, und war auf schlesische Architekten beschränkt. Das Interessanteste ist ein „Wohnheim“ von Arch. Scharoun, eine Verbindung von Kleinstwohnung und Hotel. Die aus Wohnzimmer, Schlafraum, kleinem Kochraum und Bad mit Abort bestehenden Wohneinheiten von 30 m² Grundfläche sind an der Südwestseite eines gemeinsamen Ganges so angeordnet, dass von einem Flur die Wohnungen zweier Geschosse durch Differenztreppen zugänglich sind; die zugehörigen Schlafräume liegen über und unter diesem Gang gegen Nordosten. Es ist hotelmässige Bewirtschaftung vorgesehen, mit gemeinsamem Restaurant, Empfangsraum, Dachgarten usw. Ein aktuelles Problem behandelt auch das Aussengang-Haus der Architekten Heim und Kempfer. Ausserdem gibt es ein mehrstöckiges Miethaus von Rading, das mit Corbusier- und Mallet-Stevens-Formen spielt und dabei völlig unbegreifliche Grundrisse aufweist, einige sympathische Reihenhäuser von Prof. G. Wolf und opulente Villen im kubischen Stil. Im „Z. d. B.“ vom 17. Juli 1929 berichtet Dr. G. Lampmann, und — weniger ausführlich — in „Stein, Holz, Eisen“ (vom 18. Juli), anhand von Plänen und Bildern, Prof. Dr. P. Klopfer über diese Bauten. So wichtig diese Veranstaltung zur Propaganda der neuen Ideen für die deutschen Ostprovinzen sein wird, ist im ganzen doch zu sagen, dass solche unvermeidlicherweise buntscheckige und unnötig teure Ausstellungssiedlungen als Idee überholt sind; die vom schweizerischen Werkbund in Angriff genommene Siedlung „Neubühl“ in Zürich-Wollishofen („S. B. Z.“ vom 29. Juni 1929), bei der die teilnehmenden Architekten alle Pläne gemeinsam ausarbeiten, und wo ein einheitliches Konstruktionssystem für alle Bauten durchgeführt wird, stellt zweifellos den gesünderen, und darum wohl auch letzten Endes propagandakräftigern Typus einer modernen Siedlung dar. Denn gerade die phrasenlose Sachlichkeit, mit der die moderne Architektur das Wohnwesen sanieren will, lässt sich auf die Länge nicht mit den Propaganda-Sensationen zusammenspannen, auf die eine Ausstellung nun einmal ausgehen muss. P. M.

Abnahme geschweisster Stahlbauten. Aus dem Gedanken heraus, dass die Ablehnung geschweisster Eisenhochbauten durch die Baupolizeibehörden die Entwicklung zu wirtschaftlicheren Arbeitsverfahren aufhält, hat eine süddeutsche Behörde vor einiger Zeit den Verein Deutscher Ingenieure gebeten, Richtlinien für die Abnahme solcher Bauwerke aufzustellen. Der Fachausschuss für Schweisstechnik beim Verein deutscher Ingenieure hat nun unter Mitwirkung beteiligter staatlicher und städtischer Behörden, unter Mitarbeit von Vertretern wirtschaftlicher Verbände der Bauindustrie und führender Schweissfachleute die Aufstellung solcher Richtlinien in Angriff genommen. Der erste Entwurf wurde in einer Sitzung des hiermit betrauten Sonderausschusses am 1. Oktober in Dortmund eingehend beraten. Er wird in einer weiteren Sitzung Anfang November unter Leitung von Prof. Dr. Hilpert von der Technischen Hochschule in Charlottenburg fertiggestellt werden, und sodann den beteiligten Stellen und der Öffentlichkeit übergeben werden. In ähnlicher Weise wurden vor einem halben Jahr die Richtlinien für Herstellung und Abnahme geschweisster Gas-Fernleitungen ausgearbeitet, die von der Behörde inzwischen in Kraft gesetzt wurden. Als wertvolle Ergänzung der Richtlinien für geschweisste Stahlbauten stellt der Fachausschuss für Schweisstechnik z. Zt. eine Sammlung durchgebildeter Schweisskonstruktionen im Eisenhochbau zusammen, die voraussichtlich noch in diesem Jahre erscheinen wird.

Der Eisenbetonkurs des S. I. A. in Lausanne hat bei der guten Beteiligung von rund 100 Zuhörern einen schönen Erfolg zu verzeichnen, zu dem seine Organisatoren umso mehr zu beglückwünschen sind, als die Kurse aufs sorgfältigste vorbereitet waren. Den Teilnehmern standen gedruckte Abrisse der meisten Referate zur Verfügung, sodann waren die einzelnen Themata und die Referenten in ihrer gegenseitigen Ergänzung gut gewählt, und schliesslich sorgten technische Filmvorführungen und gesellschaftliche Veranstaltungen für willkommene Abwechslung neben der wissenschaftlichen Arbeit. Wir kommen in nächster Nummer ausführlicher darauf zurück.

Vom Schweizer Wohnungsbau heisst ein Artikel von Dr. Albert Heymann, Chemnitz, in der Beilage „Bauwirtschaft und Baurecht“ zur Nummer vom 18. Sept. 1929 der „Deutschen Bauzeitung“. Er befasst sich mit der Finanzierung des schweiz. Siedlungswesens und vergleicht es mit Deutschland, mit dem zu erwartenden Ergebnis, dass die Baukosten und Mieten in der Schweiz enorm hoch liegen, und dass die Frage, wie für die untersten Bevölkerungsklassen erschwingliche Wohnungen gebaut werden können, auch hier nicht gelöst ist. Nur ist dieses Problem für das ungleich zahlreichere deutsche Massenproletariat noch brennender als in der Schweiz.

Wasserbauschule in Grenoble. Um dem Mangel an Wasserbau-Ingenieuren in Frankreich zu begegnen, der in starkem Gegensatz steht zu den zahlreichen Projekten für Wasserkraftanlagen sowohl in den Alpen wie im Zentralmassiv und den Pyrenäen, beginnt die neu gegründete Schule ihre Kurse in diesem Herbst. Ihr Programm umfasst alle für ihren Zweck nötigen Fächer des Baumaschinen- und Elektroingenieurwesens, die vorbereitenden und grundlegenden Wissenschaften inbegriffen. Der normale Studienplan umfasst zwei Jahre, für Studierende, die bereits eine allgemeine technische Vorbildung besitzen, nur ein Jahr.

Eidgen. Technische Hochschule. Doktorpromotion. Die E. T. H. hat Herrn Albert Brunner, dipl. Ing.-Chemiker aus Wald (Zürich) [Dissertation: Analyse der Azofarbstoffe], die Würde eines Doktors der *technischen Wissenschaften*, und Herrn Otto Högl, dipl. Fachlehrer der Naturwissenschaften aus Zürich [Dissertation: Versuch einer Bilanz der Wirkungen verschiedener Weinbestandteile auf den Siedepunkt des Weines], die Würde eines Doktors der *Naturwissenschaften* verliehen.

Die neue Hängebrücke über den Rhein in Köln-Mülheim, von deren Montage wir kürzlich (Band 93, S. 299, 15. Juni 1929) einige Bilder brachten, ist letzten Sonntag dem Verkehr übergeben worden.

Das englische Luftschiff „R 101“, über das hier auf S. 329 von Band 92 (29. Dezember 1928) bereits kurz berichtet worden ist, hat seine ersten Probefahrten mit Erfolg bestanden.

NEKROLOGE.

† **Rudolf Wekerlin.** Am 13. August wurde im Krematorium zu Bern die sterbliche Hülle von Rudolf Wekerlin, gewesener Oberingenieur des alten Kreises V der S. B. B., der Flamme übergeben. Der Verstorbene verdient es, dass auch an dieser Stelle sein Leben und Wirken in der Erinnerung festgehalten werde.

Rudolf Wekerlin wurde am 13. Februar 1859 zu Paradies bei Schaffhausen geboren. In ganz jungen Jahren übersiedelte der Knabe mit seinen Eltern nach Luzern, wo der Vater eine Maschinenfabrik auf der Reussinsel betrieb. In Luzern besuchte er die Primarschule und später als einziger Schüler einer Klasse die Kantonschule. Die Freude am väterlichen Handwerk veranlasste ihn, nach bestandener Maturität die maschinentechnische Abteilung des Eidg. Polytechnikums in Zürich zu beziehen, wo er in den Jahren 1878 bis 1881 studierte. Nach Erwerbung des Diploms als Maschineningenieur begann Wekerlin seine Praxis in der Schweizer Lokomotivfabrik in Winterthur. Zu seinem Leiden konnte er hier nicht lange bleiben, weil er durch den Tod des Vaters genötigt war, dessen Geschäft zu übernehmen. Dieses betrieb Wekerlin während einer Anzahl von Jahren, wobei er durch die Lieferung von Stellwerk-Einrichtungen mit der Gotthardbahn in Geschäftsverkehr kam. Der Eisenbahndienst weckte

in ihm die Lust, sich bei der Bahn selbst zu betätigen. Er verkaufte daher sein Geschäft und trat am 25. Januar 1892 als Stellwerk-Ingenieur in den Dienst der Gotthardbahn. In dieser Eigenschaft machte Wekerlin die grossen Bauzeiten des zweiten Geleises, sowie der Zufahrtslinien Luzern-Immensee und Zug-Goldau, nebst einer Anzahl von Stations- und Bahnhofumbauten mit.

Der in den neunziger Jahren rasch sich steigernde Gotthard-Verkehr mit entsprechend erhöhten Zugsgeschwindigkeiten stellte an die Sicherungseinrichtungen immer höhere Anforderungen, denen Wekerlin stets mit voller Hingebung gerecht wurde. In Anerkennung seiner Leistungen stieg er nach Verstaatlichung der Gotthardbahn auf der Stufenleiter immer höher und wurde am 1. Oktober 1922 zum Oberingenieur des Kreises V ernannt. Von dieser Stelle trat er nach Erreichung der Altersgrenze am 1. April 1924 zurück und scheinbar in den Ruhestand. In Wirklichkeit blieb Wekerlin aber weiter im Dienst der Bundesbahnen, indem ihm im neuen Kreis II grössere Spezialaufgaben, insbesondere die Erweiterung des Güterbahnhofes Luzern, sowie der Bahnhofumbau Chiasso übertragen wurden. Da die Arbeit ihm Bedürfnis war und er ein tätigkeitsloses Dasein nicht ertrug, widmete sich Wekerlin mit der ihm eigenen Pünktlichkeit und Sachkenntnis auch diesen Aufgaben. Ganz besonders freute er sich auf die Vollendung der Arbeiten in Chiasso, die er als sein letztes Lebenswerk betrachtete.

Es sollte anders kommen; Wekerlin durfte diesen Tag nicht mehr erleben. Ein scheinbar geringfügiges Leiden nötigte den bisher Kerngesunden, ärztliche Hilfe in Bern zu beanspruchen. Bereits war das Leiden aber weiter vorgeschritten, als der Kranke selbst ahnte. Nur noch wenige Tage waren ihm vergönnt, bis, mitten aus seiner Tätigkeit heraus, ein schmerzloser Tod sein Leben beschloss.

So sehen wir Rudolf Wekerlin als einen tüchtigen Ingenieur der alten Schule, mit ihrer fast peinlichen Pünktlichkeit, und wir dürfen ihn zu jenen Männern zählen, die zum Ausbau der Gotthardbahn so viel beigetragen haben. Als langjähriges Mitglied des S. I. A. brachte der Verstorbene dem Vereine stets grosses Interesse entgegen, und häufig war er an den Sitzungen der Sektion Waldstätte zu sehen.

Wekerlin war aber nicht nur ein tüchtiger Fachmann, er war auch ein echter Kollege und guter Bürger. Offen und ehrlich vertrat er seine Ansicht und wusste fades Geschwätz mit träfen, bis an die Satire grenzenden Worten zurückzuweisen. Die Stadt seiner



RUDOLF WEKERLIN

INGENIEUR

13. Febr. 1859

11. Aug. 1929