Teilrevision der schweizer. Bindemittelnormen vom Jahre 1925

Autor(en): **Zschokke, M.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **87/88 (1926)**

Heft 4

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-40831

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Hier liegt übrigens genau der gleiche Fall vor wie bei den *Autogaragen*. Der Verfasser einer von uns als sentimental bezeichneten Garage machte uns den Vorwurf, ohne Kenntnis der Grundrisse und speziellen Voraussetzungen könnten wir das doch gar nicht beurteilen. Das ist sehr richtig, aber diese Grundrisse waren ja auch im Heimatschutzheft nicht mitgeteilt, der Leser konnte also das alles auch dort nicht beurteilen. Mag die fragliche Garage auch das Bestmögliche im besondern Fall darstellen, so ist sie als *Typus* trotzdem ungeeignet, und einzig darauf kommt es hier an; im „Heimatschutz" wird aber ihr *Typus* als Vorbild und Rezept empfohlen, und dem musste entgegengetreten werden.

2. *Mellingen*. Gegen das Nebeneinanderverwenden verschiedener Baustoffe, da, wo es nötig ist, hat niemand etwas einzuwenden. Unser Haupteinwand gegen die geplante Heimatschutz-Brücke war, dass sie des Brutalsten alle Proportionen zerstören würde; um ihn zu belegen, haben wir die beiden Vergleichs-Bilder gebracht und versucht, die *Situation* zu analysieren, aber gerade hierüber schweigt sich vorstehende Entgegnung aus. Dagegen haben wir damit die ausdrückliche Zustimmung zahlreicher Heimatschutz-Mitglieder und Architekten gefunden, sodass wir den Vorwurf einer „unsachlichen und mit unpassenden Ausfällen gespickten Kritik" mit gutem Gewissen als unbegründet zurückweisen können.

Für den Hinweis, dass es entgegen meiner Behauptung doch zwei gedeckte Steinbrücken gibt, bin ich der Zuschrift dankbar; jedenfalls sind sie ausserordentlich selten, und nie ein feststehender Typus gewesen wie die gedeckten Holzbrücken, sodass man erst noch untersuchen müsste, was für besondere Gründe für ihre Eindeckung vorlagen. Die Wehrbrücke des Kraftwerkes Olten-Gösgen *musste* eingedeckt werden zum Schutz der darauf montierten Schützen-Windwerke und ihrer elektromechanischen Antriebsvorrichtungen (vergl. „S. B. Z." Band 75, Nr. 1 bis 4, insbesondere Abb. 37, S. 40, Januar 1920). Als Grund der geplanten Eindeckung der Mellingerbrücke war im Heimatschutzartikel nirgends Windschutz, sondern „malerische" und „dekorative" Wirkung genannt; es erübrigt sich also, auf die nachträglichen Rechtfertigungsversuche durch andere Gründe einzugehen. P. M.

*

Die „Aargauische Vereinigung für Heimatschutz", der wir von dieser Replik vor Erscheinen Kenntnis gegeben hatten, beharrt auf ihrem einleitend dargelegten Standpunkt; ihr Präsident schreibt uns zum Schluss: „Zwischen dem «Heimatschutz» und gewissen Kunstauffassungen gibt es Gegensätze, die sich nicht überbrücken lassen." — Wir sind nicht so skeptisch und geben die Hoffnung einstweilen noch nicht auf. Auf alle Fälle bestreiten wir einmal mehr und des bestimmtesten, dass wir, wie der Aargauer Heimatschutz glauben machen will, die Mellinger Brücke nur benutzt hätten als Mittel zum Zweck eines „Angriffs auf den Heimatschutz" als solchen. Dafür hat die „Schweizer. Bauzeitung" sich denn doch schon zu oft positiv und energisch für die guten Ziele des Heimatschutz eingesetzt; das wissen ihre Leser. C. J.

Teilrevision der schweizer. Bindemittelnormen vom Jahre 1925.

Vorbemerkung. Die Qualitätsverbesserungen der schweizer. Portlandzemente, die seit Aufstellung der Normen vom Jahre 1920 zu verzeichnen sind, gaben Veranlassung, die Normenfestigkeit für Portlandzement zu erhöhen. Gleichzeitig erschien es notwendig, die Hochwertigen Zemente, die in den Normenvorschriften von 1920 nur angedeutet wurden, einheitlich zu benennen und für sie Normenfestigkeiten aufzustellen.

Die vorgenommenen Aenderungen beziehen sich ausschliesslich auf Art. 10, al. 4, und Art. 22, al. 3, und sind als Anhang auf Seite 22 beigeheftet. Alle Ausgaben der Normen, die diese Vorbemerkung und das Ergänzungsblatt 22 a nicht enthalten, werden ausser Kraft gesetzt.

*

In Abänderung und Ergänzung von Art. 22, al. 3 (Seite 15) werden für *Portlandzement* die Festigkeitszahlen bei Wasserlagerung folgendermassen festgesetzt:

	Zugfestigkeit	Druckfestigkeit
nach 7 Tagen	20 kg/cm²	230 kg/cm²
nach 28 Tagen	28 kg/cm²	325 kg/cm²

Die in Art. 10, al. 4 (Seite 7) erwähnten Spezialzemente mit aussergewöhnlich hohen Anfangsfestigkeiten werden als *Hochwertige Zemente* (Ciments à hautes résistances) bezeichnet. Ihrer chemischen Zusammensetzung entsprechend teilen sie sich in:

1. Hochwertigen Portlandzement (Ciment Portland à haute résistance);
2. Tonerde- oder Schmelzzement (Ciment alumineux ou ciment fondu).

Hochwertiger Portlandzement entspricht in seiner Zusammensetzung dem Portlandzement und unterscheidet sich von diesem nur durch besondere Aufbereitung und schärfere Sinterung.

Mit Ausnahme der Normenzahlen für Zug- und Druckfestigkeit haben alle für Portlandzement gültigen Normenvorschriften auch für die hochwertigen Portlandzemente Geltung. Infolge der besondern Anwendungsverhältnisse der hochwertigen Zemente, werden für die nach Art. 22 (Seite 15 bis 18) erzeugten und gelagerten Probekörper folgende Mindestfestigkeiten festgesetzt:

	Zugfestigkeit	Druckfestigkeit
nach 3 Tagen	28 kg/cm²	325 kg/cm²
nach 7 Tagen	35 kg/cm²	500 kg/cm²
nach 28 Tagen	40 kg/cm²	650 kg/cm²

Tonerde- oder Schmelzzement ist in seiner Zusammensetzung vom Portlandzement grundsätzlich verschieden; er ist das Schmelzprodukt aus tonerdereichem Material (Bauxit) und Kalk.

Da der Schmelzzement noch keine wesentliche Verwendung gefunden hat, erübrigt es sich, heute schon Normen für ihn aufzustellen.

Zürich, im März 1925.

Für die Materialprüfungsanstalt an der E. T. H.:
Der Direktor: Prof. Dr. M. Roš.

Beraten und angenommen vom Verein schweizerischer Zement-, Kalk- und Gips-Fabrikanten in der Generalversammlung zu Finhaut am 19. Juni 1925. Der Vereinspräsident: Dr. E. Martz.

Beraten und angenommen von der Delegiertenversammlung des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins zu Aarau am 5. Dezember 1925. Der Präsident: Prof. C. Andreae. Der Sekretär: M. Zschokke.

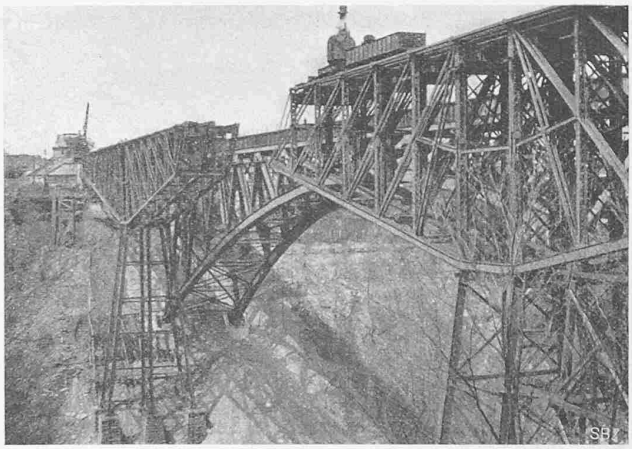

Abb. 2. Abbruch des im Jahre 1893 gebauten Gerberträgers (flussaufwärts gesehen).

Miscellanea.

Die neue eiserne Bogenbrücke der Michigan Central R. R. unterhalb der Niagarafälle. Im Februar letzten Jahres, 20 Monate nach Baubeginn, ist die neue, 195 m weit gespannte, eiserne Bogenbrücke, auf deren Bau in der „S. B. Z.", Nr. 5, Band 82, hingewiesen wurde, dem Verkehr übergeben worden. Damit ist bereits die fünfte Brücke an dieser Stelle glücklich vollendet worden.

Bis zum Jahre 1847 war der Grenzverkehr zwischen Kanada und den Vereinigten Staaten von Nordamerika auf den Fährbetrieb angewiesen. Im Jahre 1848 wurde die erste Niagarabrücke als unversteifte Hängebrücke mit einer Spannweite von 317 m fertiggestellt. Die rasche Verkehrsentwicklung führte bereits in den Jahren 1853/55 zum Bau einer weitern, 250 m weit gespannten Hängebrücke für Eisenbahnverkehr. Der Erbauer war der bekannte Brückeningenieur Roebling. 1878 wurde die Brücke von L. Buck zum ersten Mal verstärkt, indem die Verankerung verstärkt und ausgerostete Drähte der Kabel ersetzt wurden. 1880 wurden die hölzernen Versteifungsträger durch eiserne Versteifungsträger ersetzt. Als im Jahre 1898 die