Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung

Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine

Band: 87/88 (1926)

Heft: 18

Artikel: Zum Abschluss der Internationalen Tagung für Brücken- und Hochbau 1926 in Zürich

Autor: Jegher, Carl

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-40986

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Punkt, der von den Anhängern des Automobilverkehrs leicht übersehen wird.

Ueberhaupt darf ausgesprochen werden, dass eine Durchprüfung der Grosstädte, insbesondere der Innenstädte, manche Abstellungsmöglichkeiten aufdeckt, an die man vordem nicht gedacht hat. So bieten Strassendurchbrüche, Auflassung von Gasanstalten, Strassenbahnhöfen, Verlegung von Fabriken manche gute Gelegenheit, die nicht verpasst werden sollte.

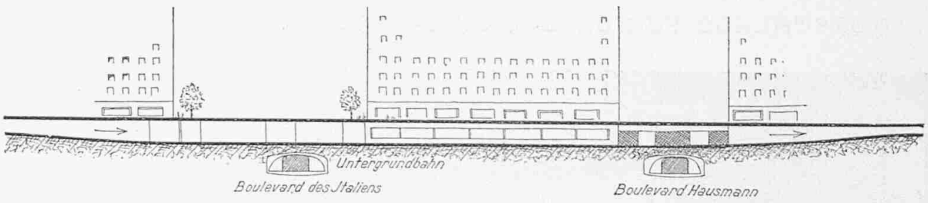

Abb. 7. Längsschnitt zum untenstehenden Vorschlag, 1 : 2000. — Bildstöcke aus der „Deutschen Bauzeitung".

*

Nachschrift der Redaktion. In Ergänzung dieser Ausführungen des bekannten Garagen-Fachmannes entnehmen wir noch der „D. B. Z." vom 24. Juli 1926 die Abb. 6 und 7 über eine Unterpflaster-Garage in Paris, samt der nachfolgenden Erläuterung:

„Anschliessend bringen wir in diesem Zusammenhang einen weiteren sehr interessanten Vorschlag, der zeigt, wie sehr man auch im Auslande erkannt hat, welche ausserordentliche Wichtigkeit der Garage zukommt, ganz besonders aber auch, dass man auch dort in der Anlage von Untergrund-Garagen die zweckmässigste Lösung sieht, um dem stets wachsenden Bedürfnis entgegenzukommen. Hier wurde in Paris der Boulevard Haussmann [2]) in Form einer unterirdischen Garage beiderseits der Rue Laffitte unterkellert. Als Aufstellungsart wurden Schrägstände gewählt, eine Massnahme, die bei doppelter Fahrstrassenbreite mit jeweils seitlichen Boxen unter Einhaltung der gleichen Fahrrichtung ohne weiteres möglich ist. Sehr zweckmässig wurden die beiden Rampen in verkehrsruhige Nebenstrassen gelegt, die Abfahrtsrampe in die Rue Grammont, die Auffahrtsrampe in die Rue Laffitte. Die zwischenliegende unterirdische Fahrstrasse führt rechtwinklig unter den beiden belebten Boulevards durch, ohne hier den Verkehr irgendwie zu beeinflussen. Beiderseits der Strasse wurden Verkaufsläden angeordnet, deren Anlage jedoch nur insofern gerechtfertigt ist, als es sich lediglich um Verkauf solcher Gegenstände handelt, die zum Bedarf des Automobils notwendig sind. Wie aus dem Schnitt, Abb. 7 ersichtlich, wird die später geplante Untergrundbahn unter der unterirdischen Automobilfahrstrasse durchgelegt, sodass auch verkehrswidrige Kreuzungen gänzlich ausgeschaltet sind. Auch hier stellt die unterirdische Anlage eine höchst wichtige Entlastung der Hauptverkehrsbahn dar und ist in vorwiegendem Masse bestimmt als Aufenthaltsraum der Wagen, deren Besitzer, in Vororten wohnhaft, während der Geschäftszeiten untertags im Zentrum beschäftigt sind, zu dienen."

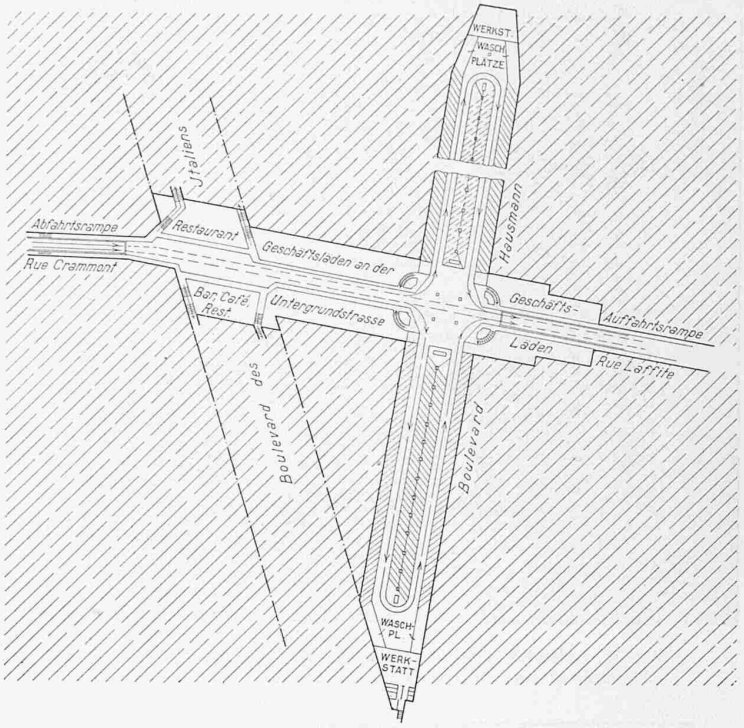

Abb. 6. Vorschlag für eine Untergrund-Garage in Paris unter dem Schlusstück des Boulevard Haussmann beidseits der Rue Laffitte. — Masstab rund 1 : 3200.

Zum Abschluss der Internationalen Tagung für Brücken- und Hochbau 1926 in Zürich.

Am Abend des 22. September vereinigten sich die Teilnehmer an der Internationalen Tagung für Brücken- und Hochbau im Waldhaus Dolder, um mit einem gemeinsamen Abendessen die erste Tagung zu beschliessen, und am Donnerstag besichtigten sie noch, einer Einladung der Schweizer. Bundesbahnen folgend, die Brückenbauten der Nordrampe der Gotthardbahn.

Schulratspräsident Prof. Dr. A. Rohn, Vorsitzender der Organisationskomitee, dankte in seiner Ansprache den Teilnehmern dafür, dass als Ort der Tagung Zürich, insbesondere die E. T. H. gewählt worden war. Der Versuch darf heute als geglückt betrachtet werden. Die Tagung, an der Vertreter von 16 Nationen teilnahmen, verlief in schönster Harmonie. Die Tradition unseres Landes, im Herzen Europas, war bestimmend, als es sich darum handelte, diesen Versuch zu unternehmen. Die Schlussfolgerungen der ersten Tagung lauten dahin, dass allgemein der Wunsch besteht, solche Tagungen in freier Weise zu wiederholen. Die Wiener Kollegen haben es übernommen, die nächste Konferenz im Jahre 1928 durchzuführen. Für Prof. Rohn bedeutete es eine besondere Freude, mit dieser Tagung seine 18-jährige Lehrtätigkeit an der E. T. H. abzuschliessen. Es lag ihm ganz besonders am Herzen, noch einmal an einem eigenartigen, einem geistigen Brückenschlag zwischen Männern der verschiedensten Nationen mitzuhelfen: es gilt, die Brücke der geistigen Zusammenarbeit aller Völker neu aufzubauen.

Im Namen der ausländischen Vertreter verdankten die Herren P. Joosting, Chef des Brückenbaues (Utrecht) und Brückeningenieur A. Engelund (Kopenhagen) in warmen Worten die grosse Arbeit des Organisationskomitee und gaben ihrer Freude Ausdruck über die wohlgelungene erste internationale Tagung, sowie über die gastliche Aufnahme im Schweizerland. — Prof. C. Andreae, Rektor der E. T. H., begrüsst im Namen des Lehrkörpers der E. T. H. die ausländischen Gäste, insbesondere die Vertreter der ausländischen Techn. Hochschulen, worunter sich auch zwei ehemalige Dozenten der E. T. H., die Herren Kollegen E. Mörsch (Stuttgart) und H. Kayser (Darmstadt) befinden. Er betont, wie die Geistesarbeiter in neuerer Zeit immer mehr das Bedürfnis empfinden, sich zu treffen, um in gemeinsamer Aussprache sich auch näher kennen zu lernen. Wissenschaft und Technik sind nicht an Landesgrenzen gebunden. In dieser Hinsicht kann kein Land einfach übersehen, was in einem andern vor sich geht. Andreae's Wunsch geht dahin, dass diese wechselseitigen Beziehungen zwischen den Vertretern der Industrie, also der Praxis einerseits und der Hochschule anderseits, immer innigere werden mögen, zur Förderung unserer schönen Ingenieurkunst. — Prof. Duplaix aus Paris spricht im Namen der französich sprechenden Teilnehmer vor allem den Herren Prof. Rohn, Brückeningenieur Bühler und Prof. Roš den Dank aus für die Durchführung dieser ersten internationalen Tagung, und Geheimrat Dr. Schaper, Direktor der Deutschen Reichs-

[2]) Anlässlich seines nunmehr vollzogenen Anschlusses an den Boulevard des Italiens. Red.

Die „Sprengi-Brücke" des alten Gotthard-Saumweges in der Schöllenen, die älteste der an der Internationalen Brückenbau-Tagung 1926 besichtigten Schweizer Brücken.

bahngesellschaft, erwähnt in für die Schweiz besonders ehrender Weise die wesentliche Förderung, die die Brückenbauwissenschaft in der letzten Zeit gerade in der Schweiz gefunden hat; sein Wunsch geht dahin, dass überall die Brückenbaukunst dieselbe Anerkennung und Weiterentwicklung finden möchte. Hierzu ist internationale Zusammenarbeit nötig, da diese es ermöglicht, die umfangreiche zu leistende Arbeit auf viele kräftige Schultern zu verteilen. Den Schweizerkollegen gebührt der Dank dafür, diese gemeinsamen Aussprachen ins Leben gerufen zu haben. — Prof. Dr. Saliger (Wien) dankt im Namen der österreichischen Fachkollegen, sowie im Namen der Techn. Hochschule Wien dafür, dass Wien als Ort der nächsten Tagung ausersehen wurde; er versicherte die Anwesenden schon heute, dass Wien sich eine Ehre daraus machen werde, die zweite Tagung ebenso erfolgreich durchzuführen, wie die erste es war. — Unser Landsmann, Baurat Dr. Bohny (Sterkrade), verbindet mit seinem Dank an die Veranstalter der Zusammenkunft gleichzeitig den Wunsch, künftig den Damen, die auch im Leben des Ingenieurs die unentbehrliche notwendige Ergänzung sind, in vermehrtem Masse die Teilnahme zu ermöglichen.

Als letzter Redner weist Prof. Dr. M. Roš, Sekretär des Organisationskomitee, darauf hin, dass die Ergebnisse der Materialprüfung wohl die Grundlage der Festigkeitslehre und Baustatik liefern, dass diese Ergebnisse aber noch lange nicht alles umfassen, was der bauende Ingenieur braucht. Die Verfolgung des innern Lebens unserer Bauwerke fehlt heute beinahe noch ganz; die schweizerischen Ingenieure sind ihrerseits bemüht, diese noch offene Lücke ausfüllen zu helfen. Bei den Ingenieurbauten darf nicht allein der rechnende Verstand entscheiden; die *Erfahrung*, die auf sorgfältiger Baubeobachtung beruht, muss in gleicher Weise mitsprechen können, sodass unsere Bauwerke nicht allein verstandesmässig aufgebaut werden, sondern auf das solide Fundament der Erfahrung gegründet sind. Unsere Bauwerke, gleichgültig wo sie auf internationalem Boden stehen, sind das Bindeglied. Möge das Band der Wahrheit und aufrichtigen Freundschaft in nicht zu ferner Zukunft dazu führen, die Brücken- und Hochbauer in einem engern Verbande zu vereinigen. Jy.

*

Tags darauf fuhr eine stattliche Schar der Brückenbauer zur Besichtigung der Gotthardbahn-Brücken nach Göschenen und Andermatt, wo am Abschiedsmahle Kreisdirektor Ing. E. Labhard die Fachkollegen namens der S. B. B. willkommen hiess, und Ing. A. Bühler, Chef der Brückenbauabteilung der S. B. B., einen kurzen Abriss der Entwicklung des etwa ums Jahr 1120 eröffneten zentralen Alpenüberganges über den Gotthard gab. Seitens unserer ausländischen Kollegen sprach in trefflicher Rede Prof. Dr. W. Gehler den letzten Dank aus für all das Schöne, in wissenschaftlicher, beruflicher und kameradschaftlicher Hinsicht Gebotene. Bei prächtigem, graublauem Herbstwetter wurde der Rückmarsch durch die Schöllenen angetreten, vorbei an der ehedem stiebenden Brücke beim Urnerloch, über die Teufelsbrücke und über die älteste der alten Gotthard-Brücken, die „Sprengibrücke", die, belastet mit der Nachhut unserer abziehenden Gäste, zum Andenken an die gelungene Tagung hier im Bilde festgehalten sei. Auf Wiedersehn ein andermal! C. J.

Finanzierungs-Methoden des deutschen Wohnungsbaues.

[In Deutschland haben sich im Gefolge der Inflation ganz eigentümliche Verhältnisse im Wohnungswesen entwickelt: die Geldentwertung hat u. a. auch sämtliche Hypothekarschulden entwertet. Der nun schuldenfreie Hausbesitz wurde durch den Mieterschutz gezwungen, den Mieter an dieser glücklichen Schuldenfreiheit teilnehmen zu lassen. Damit waren nun aber die Neubauten, die ja nur mit geborgtem Geld, mit Schulden erstellt werden konnten, durchaus nicht mehr wettbewerbsfähig mit den Altbauten. In welcher Weise nun auf dieser durchaus anormalen Grundlage der Bau von Wohnungen ermöglicht wird, darüber gibt nachstehender Aufsatz aus berufener Feder Auskunft, den wir anschliessend an Prof. Bernoullis Ausführungen über den Wiener Wohnungsbau (vergl. 16. u. 23 Oktober 1926) und auf seine Empfehlung hin veröffentlichen. Red.]

Die Finanzierung des deutschen Kleinwohnungsbaues, nunmehr schon im dritten Jahre von der öffentlichen Hand (Reich, Staat und Gemeinden) betreut, hat die mannigfachsten Erfahrungen gezeitigt.

Die Initiative des Reiches erschöpft sich damit, die gesetzliche Grundlage durch die Mietzinssteuer zu schaffen, die als Geldentwertungsteuer vom Grundbesitz erhoben wird. Im Rahmen des Reichsgesetzes fällt dann den Ländern die Staffelung der Steuer nach Prozenten der Friedensmiete zu; 5, 10 bis 20% sind im Laufe der drei Jahre festgelegt worden. Dabei gehen einige Länder (z. B. Preussen, Bayern und Württemberg) zur sogenannten Verstaatlichung der Steuer über, wobei ein beträchtlicher Teil des Aufkommens in einen staatlichen „Ausgleichfonds" wandert und damit der Verfügung der Gemeinden entzogen wird (bis zu 40%). Die Hauptinitiative aber verbleibt den Gemeinden. In den Ländern mit „verstaatlichter" Steuer müssen ihre Finanzierungsmethoden sich den „staatlichen Richtlinien" anpassen, anderwärts (z. B. bis vor kurzem in Sachsen) waren die Gemeinden darin ganz frei. Die Mietzinssteuer, die zurzeit 40% der Friedensmiete beträgt (die Friedensmiete wird voll erhoben), muss zur Hälfte zur Deckung allgemeiner Ausgaben der Gemeinden und der Länder dienen.

Von vornherein sollte die Mietzinssteuer zur Deckung des Bedarfs lediglich der zweiten Hypothek dienen. Der Gedanke ist heute noch richtig. Allein die Durchführung, wie sie die staatlichen Richtlinien schufen, war mangelhaft. Man schuf etwa folgendes Beleihungsschema: 30% der Baukosten sollte sich der Unternehmer als erste Hypothek selbst auf dem freien Kapitalmarkt beschaffen, 60% sollte die von der Gemeinde zu gebende Mietzinssteuer-Hypothek betragen und 10% sollte der Unternehmer als Eigenkapital investieren. Es geschah dies zu einer Zeit krassester Kapitalknappheit mit durch die Deflation aufgeblasenen Zinsen (16%). Die Baukosten (ohne Grundstück) nahm man für die Normalkleinstwohnung (60 m²) mit 10 000 Mark (statt 12 000 Mark) an. Infolgedessen gab man nur 6000 Mark Mietzinssteuer-Hypothek für die Wohnung. Der Unternehmer begann den Bau, indem er erst die Mietzinssteuer-Hypothek verbaute, sich das „Eigenkapital", das er selbst fast nie voll aufbringen konnte, in Form von „Mieterzuschüssen" à fonds perdu zahlen liess, um endlich an der ersten Hypothek zu scheitern, da der Privatkapitalmarkt zu schwach war, um die Summe aufzubringen. Viele Bauten konnten erst, nachdem erregte Stadtverordneten-Versammlungen wohl oder übel Nachhülfen aus allgemeinen Mitteln der Gemeinden beschlossen hatten, zu Ende geführt werden. Hatte sich aber der Unternehmer selber helfen können, so kamen durch die hohen Zinsen der privaten Anlagewerte für die Mieter untragbare Mieten heraus, die die Wohnungen denen, für die eigentlich gebaut werden sollte, nämlich die Wohnungslosen der breiten Masse, sperrten. Die Frage des Zwischenkredites bis zur Beschaffung der ersten Hypothek war überhaupt übersehen worden, denn bekanntlich ist die erste, feste Hypothek nicht bereits, nachdem die zweite Post verbaut ist, sondern erst bei Fertigstellung des Hauses leihbar.

Die Regierung, der es nicht gelang, die Ueberteuerung (durch Beseitigung des Einflusses der Kartelle) auf das Mass herabzudrücken, dass die von ihr stillschweigend angenommene Baukostensumme (10 000 Mark, s. o.) herauskam, hielt gleichwohl zäh an dem ungenügenden Höchstsatz der Mietzinssteuer-Hypothek fest; in manchen Ländern wurden gar nur 5000 Mark für die Wohnung gegeben. Man wollte durch grosse Bauprogramme glänzen, ohne zu bedenken, dass man dabei an der Wohnungsnot gewissermassen „vorbei baute".