Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **95/96 (1930)**

Heft 14

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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.

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

http://www.e-periodica.ch

regulierung.[1]) Dabei gab er der Ueberzeugung Ausdruck, dass auch in Graubünden auf gleicher Grundlage vorgegangen werden sollte.

Herr Oberbauingenieur *C. Böhi* orientierte über die Verhältnisse im st. gallischen Rheintal. Auf Grund der periodischen systematischen Sohlenaufnahmen der st. gallischen Rheinbauleitung stellte er fest, dass die Hebungstendenz der Rheinsohle auf langen Strecken anhält und sich neuerdings auch auf Strecken ausdehnt, die sich früher eintieften, wie z. B. die Ragazer Strecke. Er vertrat den Standpunkt, dass durch zielbewusste Verbauungen im Einzugsgebiet des Rheines eine fühlbare Entlastung des Flusses an Geschiebe, eine Vertiefung der Sohle und damit eine Verminderung sowohl der Ueberschwemmungsgefahr als auch der Bodendurchnässung im Rheintal erzielt werden könne.

Im Hinblick auf die Hochwasserkatastrophe von 1927 in Graubünden und in Liechtenstein und angesichts der erneut festgestellten Tatsache, dass die Rheinsohle in der Ebene des St. Galler Rheintales auf grosse Strecken über dem Talboden liegt — bei Buchs über 3 m, der Hochwasserspiegel 1927 über 9 m —, bei der dadurch bedingten ausserordentlich gefährlichen Situation dieser Gegend, ergibt sich der zwingende Schluss:

Abhilfe zu schaffen, nicht allein durch Schutzmassnahmen an Ort und Stelle, wie z. B. Dammerhöhungen, Betträumungen und dergl., sondern vielmehr durch *vorbeugende Arbeiten:* Verhinderung der Entstehung und Zurückhalten des Geschiebes im Einzugsgebiet, also: Verbauungen, Aufforstungen und Anlegen von Hochwasserschutzräumen.

Der Bündn. Ingenieur- und Architekten-Verein und der Rheinverband sind ferner der Ueberzeugung, dass die gegenwärtige Gesetzgebung über Wildbach-Verbauungen und Uferschutzbauten keine genügende Handhabe biete zur systematischen Durchführung der Arbeiten, dass also eine zweckentsprechende Revision nötig sei.

Sie vertreten aber auch die Meinung, dass die als notwendig erkannte Abhilfe durch Verbauungsarbeiten im Bündner Rheingebiet sich nur erzielen lasse, wenn der Bund, gestützt auf Art. 23 der Bundesverfassung, hierfür die gleichen Grundlagen schafft wie für die internationale Rheinregulierung. Dieser Art. 23 lautet:

„Dem Bund steht das Recht zu, im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines grossen Teiles derselben auf Kosten der Eidgenossenschaft öffentliche Werke zu errichten oder die Errichtung derselben zu unterstützen".

Die beiden Verbände ersuchen daher die Regierungen der Kantone Graubünden und St. Gallen und die Vertreter dieser Kantone in der Bundesversammlung, nach besten Kräften dahin zu wirken, dass, in Nachachtung der durch den Staatsvertrag mit Oesterreich eingegangenen Verpflichtung, *die Wildbachverbauungen im Kanton Graubünden*, soweit sie Einfluss auf die Geschiebebelastung des Rheines haben, *beförderlich und zielbewusst durchgeführt* und vom Bund in gleicher Weise unterstützt werden, wie dies hinsichtlich der internationalen Rheinregulierung der Fall ist, dass aber auch der Frage des Unterhaltes der neu geschaffenen Werke die nötige Aufmerksamkeit geschenkt wird.

Es wird an dieser Stelle ausdrücklich hingewiesen auf die in der Junisession 1928 der Bundesversammlung erheblich erklärte Motion[2]) folgenden Wortlautes:

„Der Bundesrat wird eingeladen, den eidgenössischen Räten für die im Sinne des Staatsvertrages vom 19. November 1924 zwischen der Schweiz und Oesterreich zur Sicherung der Rheinregulierung weiter notwendigen Verbauungen von Wildbächen und Rüfen im schweizerischen Einzugsgebiet des Rheines mit möglichster Beschleunigung ein Programm vorzulegen und über die systematische Ausführung und den fachgerechten Unterhalt dieser Bauten sowie über die Kostendeckung Antrag zu stellen."

Die beiden Verbände stellen aber auch an die Regierung des Kantons Graubünden das Gesuch, dem Grossen Rat einen Gesetzesentwurf vorzulegen über die Ausführung der Wildbachverbauungen und Uferschutzbauten, der den heutigen Anforderungen und Verhältnissen Rechnung trägt und die Unterhaltsfrage im Sinne der Entlastung der Gemeinden regelt.

Für den Rheinverband	Für den Bündn. Ing.- u. Arch.-Verein
Der Präsident:	Der Präsident:
Dr. jur. J. Dedual, alt Nat.-Rat.	Oberst H. L. v. Gugelberg, Ing.

[1]) Vergl. Band 93, Seite 25 (19. Januar 1929). Red.
[2]) Vergl. die Begründung in Band 92, Seite 50 (28. Juli 1928). Red.

MITTEILUNGEN.

Ueber die Ursache von Brandfällen enthält der Bericht der Schweiz. Mobiliar-Versicherungs-Gesellschaft für das 103. Versicherungsjahr (1. Juli 1928 bis 30. Juni 1929) die folgende Zusammenstellung, die auch den Leserkreis der „S. B. Z." interessieren dürfte.

Brandursache	Anzahl Brandfälle	Bruttoschaden Fr.
Absichtliche Brandstiftung, erwiesen	28	112 322
Mutmassliche Brandstiftung	39	255 596
Durch Irr- und Schwachsinnige veranlasst	3	733
Durch Kinder veranlasst	108	69 087
Unvorsichtigkeit mit offenem Licht, Lampen usw.	160	147 479
Unvorsichtigkeit beim Rauchen	266	44 173
Unvorsichtigkeit in der Aufbewahrung von Asche, Russ	22	33 128
Unvorsichtigkeit beim Einheizen v. Oefen usw.	59	229 782
Unvorsichtigkeit mit Petrol, Benzin und dergl.	49	26 295
Unvorsichtigkeit mit elektrischen Glätteisen, Wärmekissen usw.	349	368 157
Verschiedene Unvorsichtigkeiten	556	281 100
Mutmassliche Fahrlässigkeit	24	63 292
Fehlerhafte Feuereinrichtung	30	79 887
Kaminfehler, Kaminbrände	65	231 996
Blitzschlag	382	193 616
Uebergärung von Heu und Emd	91	27 441
Selbstentzündung von Heu und Emd	21	240 909
Selbstentzündung verschiedener Waren	29	68 735
Entzündung durch Funken aus Kaminen, Oefen usw.	116	118 142
Entzündung durch elektrische Leitungen	110	321 745
Entzündung durch Reibung oder Bruch in Maschinen	12	72 922
Entzündung durch verschiedene Zufälle	38	204 528
Entzündung und Explosion in Gas-, Benzin-, Petrolmotoren und Apparaten[1])	155	211 118
Explosionen von Dampfkesseln und Apparaten	5	6 519
Verschiedene Explosionen	41	74 455
Gasexplosionen	16	1 211
Pulverexplosionen	13	1 569
Funkenwurf von Lokomotiven	2	39 933
Unbekannte Ursache	465	3 142 639
	3254	6 668 509

Geschweisste Rohrleitungen in Hochhäusern. In dem neu erbauten Carbide & Carbon Building in Chicago sind, wie die „V. D. I."-Zeitschrift" nach „The Iron Age" (1929, Nr. 15) berichtet, alle Dampfleitungen von mehr als 65 mm ∅, die Druckwasserleitungen für den Feuerschutz und die Hauptleitungen der Sprinkleranlagen durch Gasschmelzschweissung hergestellt. Die Anschlüsse der acht Zuleitungsrohre von rd. 50 bis 250 mm ∅ an das Sammelrohr sind ebenfalls verschweisst, indem sie in ein ausgeschnittenes Loch des Sammelrohres gesteckt und rundherum angeschweisst wurden. Die vom Kesselraum ausgehenden Steigleitungen von rd. 200 bis 250 mm ∅ sind bis zum 13. Stock, wo Ausdehnungstücke vorgesehen sind, durchgehend geschweisst. Das nächste Ausdehnungstück liegt im 23. Stock, wo die Rohre in Schlangenform verlegt sind. Im Kesselraum sind auch alle Hilfsleitungen geschweisst, was sich bei der verwickelten Führung der einzelnen Rohrstränge als sehr vorteilhaft erwies. Grundsätzlich wurden anstatt der an Ort und Stelle durch Zerschneiden und Wiederverschweissen vom Schweisser selbst angefertigten Umlenkstücke fertige Formstücke benutzt, die um einen Dorn auf den entsprechenden Winkel gebogen wurden; hierdurch setzte man den Widerstand der Rohrleitungen wesentlich herab. Ventile und sonstige Ausrüstungstücke wurden ebenfalls in die Leitungen eingeschweisst; zu diesem Zweck wurden sie von den Erzeugerfirmen mit für die Schweissung vorbereiteten Anschlusstücken geliefert. — Es hat sich gezeigt, dass das Schweissen bedeutende Vorteile gegenüber den bisherigen Verlegungsarten mit sich bringt. Die Verbindungen sind vollkommen dicht, die bei Flanschen häufig vorkommenden Leckschäden treten nicht auf; ausserdem können die Leitungen in ihrer ganzen Länge gleichmässig isoliert werden, Isolierklappen usw. fallen fort. Die Kosten der Isolierungen sind infolgedessen beträchtlich geringer.

[1]) Diese Brandschäden sind ausnahmslos durch Benzinmotoren von Automobilen und Motorfahrrädern erzeugt worden.

Dreirosenbrücke in Basel (vergl. S. 58, 72 und 177 lfd. Bds.). Ueber die Frage, ob diese Brücke mit Rücksicht auf die Schiffahrt mit drei Oeffnungen oder nur mit einer gebaut werden dürfe, finden wir beachtenswerte Ausführungen von Ing. O. Ziegler (Basel) in den „Basler Nachrichten" vom 26. und 27. März d. J. (1. Beilagen zu Nr. 84 und 85), auf die wir die schweizer Fachleute hinweisen. Ing. Ziegler weist überzeugend nach, dass eine Mittelöffnung von 80 bis 100 m hier, im Staugebiet des Kraftwerkes Kembs, die Schiffahrtsbedürfnisse vollauf zu befriedigen vermag, dass somit die Unterteilung der Brücken-Spannweite sich aus wirtschaftlichen Gründen förmlich aufdränge. Aber auch in ästhetischer Hinsicht sind drei Oeffnungen zu begrüssen, weil sie Brückenformen mit obenliegender Fahrbahn ermöglichen, wie bei allen andern Basler Brücken. Mit dieser Feststellung entfällt jede Notwendigkeit den Wettbewerb international auszuschreiben, und Ing. Ziegler tritt denn auch warm für den *schweizerischen* Wettbewerb ein.

Das gleiche tut das *C. C. des S. I. A.* in einer *Eingabe* (vom 31. März d. J.) *an den Regierungsrat*, die unsere Leser nebenstehend abgedruckt finden. Fügen wir noch bei, dass auch der Präsident des S. I. A., Arch. Paul Vischer (Basel) als Mitglied des Preisgerichts sich mit Entschiedenheit auf den gleichen Standpunkt stellt, so ist damit die Einhelligkeit der schweizerischen Fachkreise erwiesen. Der Regierungsrat wird sich diesem Eindruck nicht entziehen können. Es handelt sich dabei keineswegs etwa um eine kleinliche Abschliessung vom Ausland, sondern um einen *moralisch* berechtigten Anspruch der durchaus befähigten schweizerischen Fachwelt, dass *dieser* Wettbewerb im eigenen Lande ausgetragen werde, dem Lande, dessen solidarische Mithülfe es Basel erst ermöglicht hat, seine schönen Hafenanlagen zu bauen, dem Lande, das mit weitern 30 Millionen *Schweizer*franken die Durchführung der Rheinregulierung Strassburg-Basel ermöglicht, aus der an erster Stelle Basel Gewinn ziehen wird. Die Redaktion.

Kraftwerke Oberhasli. Ueber den Stand der Arbeiten zu Ende 1929 macht der Geschäftsbericht der Bernischen Kraftwerke folgende Angaben: Die Bauarbeiten sind programmgemäss gefördert worden[1]). Die Spitallamm-Sperre hat nunmehr die Kote 1866 m erreicht, d. h. etwas mehr als die Hälfte der Total-Höhe. Die Seeuferegg-Sperre rückt ihrer Fertigstellung entgegen. Die Gelmer-Sperre konnte vollendet und der dortige Bauplatz geräumt werden. In der Zentrale Handeck wurde die Montage der Maschinengruppen I und II beendet, jene der Maschinengruppe III in Angriff genommen. Der Probebetrieb wurde am 19. Februar aufgenommen und bis zum 1. März 1929 fortgeführt. Im Frühling und Sommer lag die Zentrale still zwecks Vornahme von Ergänzungsarbeiten im Druckschacht Gelmersee-Handeck. Die Wiederaufnahme des Betriebes erfolgte am 17. August und dauerte bis Jahresende ununterbrochen an. Total konnten die Kraftwerke Oberhasli im Berichtjahr 22 738 940 kWh abgeben, wovon 20 272 558 kWh an die Bernischen Kraftwerke und 2 466 382 kWh an das Elektrizitätswerk Basel geliefert wurden. Der Betrieb der Zentrale wird weitergeführt, bis die beiden Stauseen Grimsel und Gelmer entleert sind. Im Frühjahr 1930 wird die Zentrale nochmals ausser Betrieb gesetzt, um die vollständige Durchführung der Nacharbeiten im vorerwähnten Druckschacht zu ermöglichen.

WETTBEWERBE.

Kunst- und Konzerthaus in Luzern (Band 94, Seite 178). Zu diesem Wettbewerb sind im ganzen 33 Projekte eingegangen. Das Preisgericht hat am 27. März wie folgt prämiiert:

I. Preis (8000 Fr.): Arm. Meili, Architekt, Luzern,
II. Preis (5000 Fr.): Theiler & Helber, Architekten, Luzern,
III. Preis (4000 Fr.): Prof. H. Bernoulli, Architekt, Zürich,
IV. Preis (2000 Fr.): Salvisberg & Brechbühl, Architekten, Bern,
V. Preis (1000 Fr.): Emil Felix, Architekt, Köln und Luzern.

Das Preisgericht ist einstimmig der Meinung, dass der Wettbewerb mit dem erstprämiierten Projekt eine geeignete Grundlage für die Ausführung ergeben habe.

Die Entwürfe sind bis und mit Samstag den 12. April 1930 im Rathaus Luzern am Kornmarkt ausgestellt, wo sie von 10 bis 11.30 h und 13 bis 16.30 h besichtigt werden können.

[1]) Vergl. Band 85, Seite 13* und 28* (10./17. Januar 1925), ferner Band 92, Seite 155* (29. Sept. 1928).

Für den vorstehenden Text-Teil verantwortlich die REDAKTION: CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL, Dianastrasse 5, Zürich.

MITTEILUNGEN DER VEREINE.

S. I. A. Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Verein. Mitteilung des Central-Comité.

Wettbewerb für die Dreirosenbrücke in Basel.

Das Central-Comité hat in dieser Angelegenheit an den Präsidenten des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt folgendes Schreiben gerichtet:

Hochgeehrter Herr Präsident,
Hochgeehrte Herren,

Der *Schweizerische Ingenieur- und Architekten-Verein* empfiehlt Ihnen, den geplanten *Wettbewerb für die Dreirosenbrücke* auf die *Schweiz* zu beschränken.

Dem Vernehmen nach sollen für diese Brücke auch Pfeilereinbauten gestattet sein, sodass nicht nur Eisenkonstruktionen, sondern auch Eisenbeton-Ausführungen in Konkurrenz treten können. Infolgedessen besteht kein Grund mehr, ausländische Bewerber zu diesem Wettbewerb heranzuziehen. Neben den schweizerischen Eisenbaufirmen, die sowohl dem Bau einer Brücke mit einer Oeffnung wie einer solchen mit mehreren Oeffnungen durchaus gewachsen sind, können sich nun auch die zahlreichen Eisenbetonfirmen unseres Landes an diesem Wettbewerb beteiligen und es steht ausser Zweifel, dass die Bauherrschaft auch bei einer rein schweizerischen Konkurrenz eine reiche Zahl vollwertiger Vorschläge erhalten wird.

Die schweizerischen Brückenbauer, die trotz unbestrittener, hoher Leistungsfähigkeit in der Regel keine Gelegenheit haben, sich an ausländischen Konkurrenzen zu beteiligen, würden es nicht verstehen, wenn durch die Ausschreibung eines internationalen Wettbewerbs im Ausland der Eindruck erweckt würde, dass die schweizerischen Ingenieure der Lösung dieser Aufgabe allein nicht gewachsen seien.

Auf die volkswirtschaftliche Notwendigkeit einer Beschränkung des Wettbewerbs auf schweizerische Ingenieure und Baufirmen brauchen wir wohl nicht besonders hinzuweisen.

Wir erlauben uns aber, die Aufmerksamkeit der Hohen Regierung des Kantons Baselstadt auf die *grosse Erregung* zu lenken, die weite Kreise der schweizerischen Technikerschaft ob des geplanten internationalen Wettbewerbs erfasst hat und bitten Sie, bei Ihrem endgültigen Entscheid den berechtigten Interessen des Landes Rechnung zu tragen und den Wettbewerb für die Dreirosenbrücke auf schweizerische Fachleute und Firmen zu beschränken.

Genehmigen Sie, hochgeehrter Herr Präsident, hochgeehrte Herren, den Ausdruck unserer vollkommenen Hochachtung.

Namens des
Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins
Der Vizepräsident des Central-Comité:
Walther.
Der Sekretär: P. E. Soutter.

S. I. A. Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Verein. Mitteilung der S. T. S.

Erhebung über das stellesuchende technische Personal.

Der Arbeitsmarkt der technischen Berufe, der vor einigen Jahren noch empfindliche Arbeitslosigkeit aufwies, hat sich dank der im allgemeinen günstigen wirtschaftlichen Entwicklung unseres Landes seither wesentlich gebessert. Manche Firmen berichten, dass sie heute geradezu Mühe haben, die zur Erledigung ihrer Aufträge erforderlichen technischen Fachkräfte zu finden. Ob diese Schwierigkeiten auf einen wirklichen Mangel an geeignetem Personal, auf eine ungenügende Uebersicht über die verfügbaren Fachkräfte oder auf andere Umstände zurückzuführen sind, kann nicht mit Sicherheit festgestellt werden.

Da namentlich eine zweckmässige Regelung des Berufsnachwuchses und der Einwanderung nur bei genauer Kenntnis der Arbeitsmarktlage möglich ist, erachten es die unterzeichneten, an der Schweizerischen Technischen Stellenvermittlung beteiligten Fachverbände als ihre Pflicht, über diese wichtige Frage Abklärung zu schaffen. *Zu diesem Zwecke laden sie die stellesuchenden schweizerischen oder in der Schweiz ansässigen Ingenieure, Architekten, technischen Chemiker, Geometer, Techniker und technischen Zeichner, die am 1. April noch stellenlos sind, dringend ein, sich bei der Schweizerischen Technischen Stellenvermittlung (S. T. S.) in Zürich, Tiefenhöfe 11, bis spätestens 15. April zu melden, sofern sie dies nicht schon in den letzten drei Monaten getan haben.*