Objekttyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **103/104 (1934)**

Heft 20

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Nutzungsbedingungen

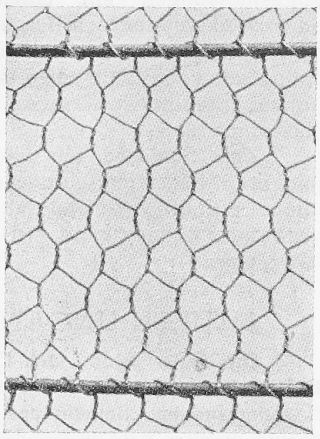
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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



Das Benzinger-Geflecht ist ein neuartiges, fabrikmässig hergestelltes Drahtgeflecht für die flächige Bewehrung von Eisenbetonbauteilen; es ersetzt somit die auf der Baustelle „geflochtene" Verteilungsarmierung sowohl mit technischem wie wirtschaftlichem Vorteil. Aber auch z. B. dem aus rechtwinklig sich kreuzenden, punktgeschweissten Rundeisen gebildeten und verhältnismässig grossmaschigen „Baustahlgewebe" ist es dadurch überlegen, dass es sehr feinteilig ist und den ganzen Beton gewissermassen durchsetzt, also die Zugzone des Beton weitgehend entlastet, somit die Rissesicherheit der Eisenbetonbauten erhöht. Das Benzingergeflecht entsteht dadurch, dass z. B. in ein Sechseck-Drahtgeflecht schon bei seiner maschinellen Herstellung Rundeisen derart eingeflochten werden, dass sie absolut festsitzen und das Geflecht straff spannen. A. Kleinlogel behandelt in „Beton und Eisen" vom 5. April die Bewehrungen mit hoher Streckgrenze (Isteg-Stahl usw.) im allgemeinen und das neue Benzingergeflecht im besondern. So darf nach deutscher Vorschrift die Spannung der Zugarmierung bei Verwendung des Benzingergeflechts 1800 kg/cm² (statt 1500) erreichen; bei S. M.-Stahl sogar 2400 kg/cm². Die Studiengesellschaft für Benzinger-Konstruktionen in Karlsruhe erprobt mannigfache Anwendungen ihres Geflechtes auch im Hochbau, für Wände und Decken, und beabsichtigt, das Geflecht auch in Zusammenarbeit mit hiesigen Firmen in der Schweiz herzustellen.

Das Zentralstellwerk im Bahnhof Paris der P. L. M. Die „Gare de Lyon" in Paris besass vor 1927 13 Kopfgeleise, heute sind es 21, und der Bau von weiteren 7 ist zur Zeit im Gang. Das Studium des entsprechenden Umbaues der Stellwerkanlage hat als bestgeeignetes System ein zentrales Stellwerk mit elektromechanischem Weichenantrieb [1]) erkennen lassen. Charakteristisch für die ausgeführte Bauart Bleynie-Ducousso ist, dass mit einer Hebelstellung nicht einzelne Weichen oder Signale, sondern sogleich ganze Fahrstrassen eingestellt werden: Die Betätigung eines Hebels zieht die Stellung aller Weichen der gewünschten Fahrstrasse nach sich, sowie der zugehörigen Signale. Während die hierfür nötigen Impulse und Kontrollen elektrisch übertragen werden, ist der Eingriff der Fahrstrassen-Hebel im Schaltpult mechanisch, was grösste Sicherheit gewährt, da es dadurch materiell unmöglich wird, falsche Stellungen auszuführen. Der Stellwerkchef hat ein Leuchttableau des Bahnhofs vor Augen, das ihm die Stellung der 129 Weichen und 49 Signale, sowie die Besetzung der Geleise anzeigt. Im Innern des Stellwerkhauses sind 700 Relais, 9300 bewegliche Kontakte und 269 km Leitungen verlegt, draussen im Bahnhof 623 km. Die Hauptleitungen liegen in begehbaren Gängen, von denen die Leitungen zu den einzelnen Weichenmotoren und Signalen abzweigen. Den Verkehr zwischen dem geschilderten zentralen Befehlstellwerk und den einzelnen Aussenwerken übernehmen verbesserte Apparate Saint-Chamond-Granat, die ebenfalls die erwähnte mechanische Sicherheit bieten. („Génie civil" vom 31. März).

Vibrierter Beton. Prof. J. Bolomey nimmt im „Bulletin technique" vom 14. April Stellung zu den damit zusammenhängenden Fragen, und kommt zum Schluss, dass die Vibration der Schalung hervorragende Resultate ergibt für folgende Fälle: dünne, stark armierte Konstruktionen, Kunststeine, Zementröhren usw., Tunnel-Verkleidungen. Die Vibration ermöglicht, einen verhältnismässig trockenen Beton hoher Festigkeit einzubringen. So haben Versuche an der E.I.L. ergeben, dass durch die Vibration soviel Anmachwasser gespart werden konnte, dass die Betonfestigkeit 50 % grösser wurde, als bei üblicher, ohne Vibration nötiger Plastizität und gleichen Zuschlagstoffen. In der Praxis erzielt man ferner Einsparungen an Arbeitstunden, da durch die Vibration der Beton viel schneller eingebracht wird. Die Behandlung grosser Betonmassen durch sog. Pervibratoren, die im Beton schwimmen, hält Bolomey noch nicht für reif für die allgemeine Praxis. „Science et Industrie" (Nr. 14, Februar 1934) hat übrigens ein reichhaltiges Sonderheft nur über diese letzte Frage herausgebracht, mit Beiträgen von gegen zwanzig Praktikern.

[1]) Vergl. elektro-pneumatisches Stellwerk in Spiez (Bruchsal-Signum) in Bd. 68, S. 276* ff, elektro-mechanisches in Muttenz (A. E. G., Siemens, Signum) in Bd. 94, S. 326* und Bd. 95, S. 320*.

Schweizerische Bundesbahnen. Die Strecken Rorschach-St. Margrethen und Biel-Sonceboz sind am 15. Mai dem elektrischen Betrieb übergeben worden. Die Elektrifikation der bezüglichen Anschlusstrecken St. Margrethen-Buchs und Sonceboz-La Chaux-de-Fonds soll auf den 1. Oktober, bezw. 15. August des Jahres fertig werden. Ferner hat man am 15. Mai das zweite Geleise Freiburg-Schmitten in Betrieb genommen.

WETTBEWERBE.

Graubündner Kantonsspital Chur (Bd. 102, S. 202; Bd. 103, S. 215). Die inzwischen ermittelten Verfasser der vier, für je 1250 Fr. *angekauften Entwürfe* sind:

Entwurf Nr. 1, „Blau Weiss Grau", Arch. E. Schäuble, Arosa.
Entwurf Nr. 4, „Als Grischuns", Arch. K. Koller, St. Moritz.
Entwurf Nr. 7, „Luvis", Arch. Walt. Sulser, i. Fa. Gebr. Sulser, Chur.
Entwurf Nr. 16, „Soldanella", Arch. Andres Wilhelm, Zürich.

Die Ausstellung konnte nachträglich bis zum 16. Mai verlängert werden.

LITERATUR.

„Der Behälter" nennt sich eine neue Vierteljahrs-Zeitschrift, herausgegeben vom internationalen Behälterbureau bei der internationalen Handelskammer in Paris. [1]) Die seit mehreren Jahren getroffenen Vorbereitungen für die Vereinheitlichung der Behältertypen für Bahn-Stückgüter führten zur Gründung dieses Bureau unter Leitung des früheren italienischen Verkehrsministers Crespi. Das vorliegende Heft berichtet reich illustriert über den heutigen Stand des Behälterverkehrs (die Länder U.S.A., Grossbritannien, Italien, Deutschland, Frankreich sind, in der Reihenfolge der Bedeutung des schon Entwickelten aufgezählt, ausführlich vertreten) und über Tätigkeit und Aufgaben des Bureau.

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten.

Schweizer Baukatalog 1934. Herausgegeben vom Bund Schweizer Architekten. Redaktion: *Alfred Hässig*, Arch. Zürich 1934, Geschäftstelle Rämistrasse 5. Für Architekten und Baufirmen gratis, für übrige Interessenten jährliche Leihgebühr 7 Fr.

[1]) Deutsche Ausgabe, zu beziehen bei der deutschen Gruppe der internat. Handelskammer, Berlin NW 7, Neue Wilhelmstrasse 9.

Für den Text-Teil verantwortlich die REDAKTION:
CARL JEGHER, WERNER JEGHER, K. H. GROSSMANN.
Zuschriften: An die Redaktion der S. B. Z., Zürich, Dianastrasse 5 (Telephon 34507).

MITTEILUNGEN DER VEREINE.

S. I. A. Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Verein.
Protokoll der Delegierten-Versammlung, 24. 2. 34.
(Schluss von Seite 228.)

4. Gesetzlicher Schutz der Titel «Ingenieur» und «Architekt». Beschlussfassung über die Gründung der Prüfungsgemeinschaft und Genehmigung des Prüfungsreglementes.

Präsident Vischer: Das Central-Comité hat die heutige Delegierten-Versammlung einberufen, um über das weitere Vorgehen in der Titelschutzfrage zu beschliessen. Bereits im Bericht der Titelschutzkommission des S. I. A. vom 30. Mai 1930 ist dargelegt, welche Grundsätze für die Erreichung des Titelschutzes zu befolgen sind. In den nachfolgenden Delegierten-Versammlungen sind die Delegierten genau über die Vorgänge orientiert worden. Diese Titelschutzfrage ist gegenwärtig in allen Ländern aktuell, und die internationalen Organisationen haben sich intensiv damit befasst. Aus dem letzten Bericht der Commission consultative des Travailleurs intellectuels vom Internationalen Arbeitsamt ergibt sich, dass das Titelschutz- und Berufsschutzproblem in 14 Staaten behandelt und zum Teil gesetzlich geregelt wurde. Der Zweck dieses Berichtes ist, für die Herbeiführung einer internationalen Regelung des gesetzlichen Titelschutzes eine Diskussionsbasis zu schaffen. Eine einheitliche Titelschutzregelung auf internationalem Boden wird schon wegen der verschiedenen politischen Einstellungen der einzelnen Staaten vorläufig nicht in Frage kommen. Wir müssen deshalb unseren Bestrebungen zur Erreichung des Titelschutzes in erster Linie unsere schweizerischen Verhältnisse zugrunde legen. Art. 31 der Bundesverfassung gewährleistet die Freiheit des Handels und der Gewerbe im