Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **107/108 (1936)**

Heft 13

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

bei der stark wechselnden Tiefe des tragfähigen Untergrundes viel überflüssige Pfahllänge hergestellt und gekappt werden müssen. Die Vorteile des Ortpfahles für derartige Verhältnisse sind so einleuchtend, dass nach vorgängigen Versuchen, bei denen eine Gruppe von 3 Pfählen einer kombinierten Belastung unterworfen, ausserdem Versuche mit ebenfalls 6 bis 7 m langen vertikalen Pfählen ausgeführt worden waren, die Wahl auf Frankipfähle fiel. Nach C. G. Boonstra, der über die Fundationen dieser Brücke in «Technique des Travaux» vom Mai d. J. einen Aufsatz mit aufschlussreichen Bildern und Diagrammen veröffentlicht, ist dies die erste Anwendung von Frankipfählen in Holland. Der Bau der Hauptpfeiler erfolgte im Schutze einer kreisförmigen Spundwand von 54 m Durchmesser, die durch eine ringförmige Stahlkonstruktion etwa auf Höhe des äusseren Wasserspiegels versteift war. Eine zweite kurze Spundwand, die nach dem Einbringen der Pfähle auf dem Umfang der Fundamentplatte geschlagen wurde, diente als Baugrubenauskleidung und als Schalung für den Pfeilerfuss. Die Rammen zur Herstellung der Frankipfähle arbeiteten von einer 2 m hohen Anschüttung aus, deren aktiver Erddruck dem äusseren Wasserdruck auf die Spundwand entgegenwirkte und damit ihre Stabilität erhöhte. Die Gründung der beiden etwas kleineren Vorlandpfeiler erfolgte in ähnlicher Weise. Im ganzen wurden für die vier Pfeiler 1056 Pfähle von 20 m, für die beiden Widerlager 840 Pfähle von rd. 8 m Länge hergestellt. Sie sind mit wenigen Ausnahmen an den beiden Widerlagern unter einer Neigung von 5:1 eingebracht. Die maximale Belastung der 20 m langen Frankipfähle beträgt je 120 t.

Die weitest gespannte Eisenbeton-Bogenbrücke ist seit Sommer 1935 in Spanien in Bau. Es handelt sich um die zweigeleisige Brücke im Zuge der Eisenbahnlinie von Zamora nach Coruna, die über ein Staubecken der Esla führt. Die Spannweite des Hauptbogens beträgt 205 m bei 60 m Pfeilhöhe. Durch beidseitige Vorkragungen der Widerlager mit Vollquerschnitt bis über HHW, deren Deformationen gering sind, ist die rechnungsmäßige Spannweite des Bogens mit Kastenquerschnitt auf 172 m bei 38,76 m Pfeilhöhe reduziert. Das dem Gewölbequerschnitt umschriebene Rechteck von 9,06 × 5,5 m Größe am Kämpfer nimmt bis auf 7,93 × 4,517 m im Scheitel ab; die Stärke der oberen und unteren Platte entsprechend von 1,05 m auf 0,706 m, während die vier senkrechten Wände des Kastenquerschnittes durchgehend 40 cm stark sind. Die beidseitigen Zufahrten bestehen aus insgesamt 8 Gewölben mit Längswänden und quergespannter Fahrbahnplatte. Die Spannweite dieser Gewölbe beträgt 22 m. Für den Zeitpunkt der Vollendung dieses Bauwerkes, der voraussichtlich einige Zeit auf sich warten läßt, stellt M. Jacobson in «Génie Civil» vom 8. August d. J. nähere Ausführungen in Aussicht über den Hauptbogen, das Lehrgerüst und dessen Montage.

Das Projekt der rechtsufrigen Wallenseestrasse wurde unter Augenschein auch von Abgeordneten des Schweiz. Heimatschutzes und des Bundes für Naturschutz eingehend besprochen. Dabei wurde anerkannt, dass der Entwurf (siehe Bd. 107, S. 243*) von viel Takt und Einfühlung in die Landschaft zeugt, und nur noch gewünscht, dass die Strasse, wenn immer möglich, oberhalb des Dorfes Quinten durchgeführt werde. Es ist ferner ein allgemeines Reklameverbot für den ganzen Strassenzug Weesen-Wallenstadt anzustreben. Zum Schutz gegen die Verunstaltung des Ufergeländes durch unpassende Bauten, Farbanstriche der Häuser und Benzinstationen soll eine Bauordnung geschaffen werden.

Umbau im E. W. Wynau. Da die Turbinen und elektrischen Maschinen des rechtsufrigen Werkes z. T. noch aus dem Jahre 1895 stammen, sollen nun drei Maschinengruppen ersetzt werden. Wie wir dem «Energiekonsument» vom 15. September entnehmen, besorgt Ing. W. Luder (Solothurn) die Leitung der baulichen Arbeiten an den Turbinenkammern.

Raumakustische Probleme. Der Vortrag von Professor Dr. E. Meyer (Berlin), über den auf S. 40 lfd. Bds. ausführlich berichtet wurde, ist vollinhaltlich mit Abbildungen wiedergegeben im «Schweizer Archiv» vom Juli d. J.

NEKROLOGE

† **Heinrich Dorpmüller,** Direktor der Deutschen Reichsbahn, ist am 1. September gestorben. Er war im Jahr 1904 als Regierungsbaumeister in den preussischen Eisenbahndienst getreten und hat der Verwaltung der deutschen Bahnen mit einer Unterbrechung von 1908 bis 1917, während der er zum Eisenbahnbau nach China beurlaubt war, angehört. Seit 1931 war er Leiter der Betriebsabteilung der Reichsbahndirektion Berlin. Die schwierigen und umfangreichen Aufgaben, deren Lösung ihm oblag, wurden gekrönt durch die erfolgreiche Durchführung des Olympiade-Verkehrs.

† **D. Schindler-Huber,** der langjährige und um das Gedeihen des Unternehmens hochverdiente gewesene Generaldirektor der «Maschinenfabrik Oerlikon» ist im Alter von 80 Jahren am 22. d. M. entschlafen.

WETTBEWERBE

Neue Strassenbrücke über das Sittertobel («Kräzernbrücke») bei St. Gallen-Bruggen (Bd. 107, S. 163). Das zur Beurteilung des Projektwettbewerbes für eine neue Staatsstrassenbrücke über das Sittertobel bei Bruggen, St. Gallen-West, («Kräzernbrücke»), eingesetzte Preisgericht hat am 17. September abends seine Arbeit abgeschlossen und folgende *Preisgewinner* ermittelt:

1. Preis (4000 Fr.): Ing. Charles Chopard, Zürich; Mitarbeiter: Arch. Dr. R. Rohn, Ingenieure Gustav Klages und Ludwig Bösch, alle in Zürich.
2. Preis (3750 Fr.): Ing. Paul Zigerli, Degersheim und Zürich, und Ed. Züblin & Cie., A.-G., Bauunternehmung, Zürich.
3. Preis (3500 Fr.): Ing. Karl Kihm, Zürich, und Arch. Josef Schütz, Zürich.
4. Preis (3250 Fr.): Ing.-Bureau J. Bolliger & Co., Zürich; Mitarbeiter: Arch. Kündig & Oetiker, Zürich.
5. Preis (3000 Fr.): Ing.-Bureau Buss A.-G., Basel; Mitarbeiter Architekt H. Baur, Basel.
6. Preis (2750 Fr.): Ing. Emil Frei, Rapperswil.
7. Preis (2500 Fr.): Ing.-Bureau Schori & Weber, Biel; Mitarb.: Ing. J. L. Perrenoud und Arch. K. Frey, beide in Biel.
8. Preis (2250 Fr.): Ing. F. Pfeiffer, Zürich.

Die öffentliche Ausstellung sämtlicher 47 Wettbewerbs-Entwürfe im Hauptbahnhofgebäude St. Gallen (Zimmer 119) dauert vom 25. September bis 18. Oktober d. J.

Kirche in Clarens. Wie wir dem «Bulletin Technique» vom 15. August entnehmen, wo die preisgekrönten Entwürfe abgebildet sind, hatte dieser von den Architekten Kantonsbaumeister E. Bron, G. Epitaux und Ch. Thévenaz (alle in Lausanne) beurteilte Wettbewerb folgendes Ergebnis:

1. Rang (800 Fr.): Entwurf von Arch. F. Huguenin, Montreux.
2. Rang (700 Fr.): Arch. A. Schorp u. P. Bournoud, Montreux.
3. Rang (500 Fr.): Arch. L. Forney, Vevey.

LITERATUR

La Casa Borghese nella Svizzera — Das Bürgerhaus in der Schweiz. Vol. XXVIII: *Cantone Ticino, IIa parte: Sopracceneri.* 86 pagine di testo, 135 tavole. In bross. 35 Fr., 28 RM., in tela 43 Fr., RM., 34,40. Orell Füssli-Verlag, Zürich/Leipzig. — Für Mitglieder des S. I. A. I. Exemplar kart. 17 Fr., jedes weitere Ex. 23 Fr.; geb. je 8 Fr. mehr.

Die Arbeiten für diesen stattlichen, zweiten Tessiner Bürgerhausband besorgten: Text (in italienischer Sprache) Prof. Francesco Chiesa unter Mitwirkung von Frau Prof. Chiesa-Galli; Aufnahmen z. T. noch von † Prof. E. Propper, ferner Arch. Eug. Cavadini (Locarno), zeichn. Aufnahmen und Reinzeichnung in künstlerisch vorzüglicher Weise Arch. Peter Rohr (Bern), unterstützt von G. Valentini und P. Giovannini; Photos von Flli. Brunel (Lugano), E. Steinemann (Locarno), einzelne von R. Zinggeler (Kilchberg) und C. Hubacher (Zürich). Die Bürgerhauskommission des S. I. A. dankt allen diesen Mitarbeitern für ihre vorzüglichen Dienste, und Alle, die den Band zur Hand nehmen und studieren, werden ihr beipflichten. Unsere Leser finden im voranstehenden Textteil dieser Nummer einige Kostproben samt Erläuterungen. Möge der Band die ihm gebührende Beachtung und — Anschaffung finden!

Für den Texteil verantwortliche Redaktion:
CARL JEGHER, WERNER JEGHER.
Zuschriften: An die Redaktion der «SBZ», Zürich, Dianastr. 5 (Tel. 34507).

MITTEILUNGEN DER VEREINE

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

Es sind folgende **Stellen im Ausland** zu besetzen:
Erfahrener Städtebauarchitekt, in Staatsstellung, im nahen Osten.
Einige tüchtige jüngere Architekten nach Deutschland.

Nähere Auskünfte können beim Sekretariat des S. I. A. eingeholt werden. — Die für Iran gemeldeten Stellen sind alle besetzt; 15 Ingenieure und Architekten haben ihre Stellen in Iran bereits angetreten.

Zürich, den 23. Sept. 1936. Das Sekretariat.

SITZUNGS- UND VORTRAGS-KALENDER

3. Oktober (Samstag): B. I. A. Basel. 15.00 h Besichtigung des Neubaues der Basler Kantonalbank.