Eine Ehrenrettung

Autor(en): **Redaktion**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **109/110 (1937)**

Heft 25

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-49071

Nutzungsbedingungen

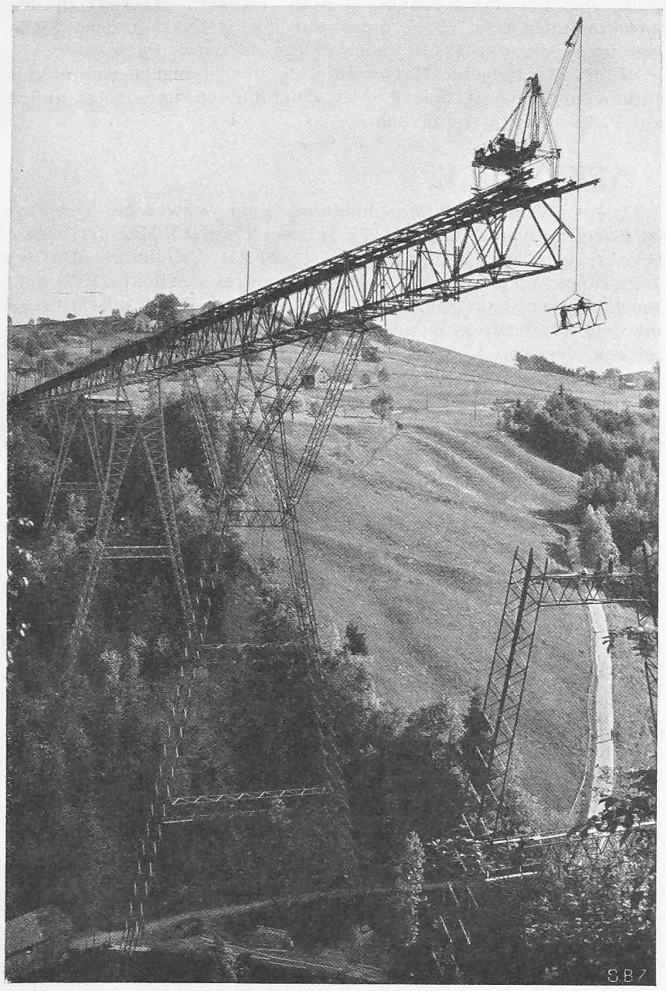
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung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



Sitterbrücke Haggen-Stein im Bau. Phot. Zumbühl, St. Gallen.
Entwurf Dipl. Ing. RUD. DICK (Luzern).
Ausführung ERNST SCHEER, Eisenbau (Herisau).

Eine Ehrenrettung

In der dem jüngsten Kirchenbau gewidmeten Aprilnummer des «Werk» gibt Peter Meyer beherzigenswerte «Anmerkungen zum Kirchenbau der Gegenwart», worin er die Gedanken weiter entwickelt, mit denen ihn unser Blatt (im Anschluss an den Kirchen-Wettbewerb Arbon) vor 16 Jahren der schweiz. Architektenschaft vorgestellt hat[1]), Gedanken, die P. M. seither, mutatis mutandis, in Abwehr der Uebertreibungen von links wie von rechts immer wieder vertreten hat. Nun weht uns der Wind zwei katholische Tageszeitungen auf den Tisch, in denen die «Anmerkungen» Peter Meyers in ebenso sinnentstellender wie gehässiger Weise heruntergemacht werden. Man lese und staune: «Es gibt zwei Möglichkeiten der Kunstbetrachtung: die sinnlose Destruktion und den fruchtbaren Aufbau. Die eine Möglichkeit ist leicht, die andere schwer. P. M. hat — wie übrigens schon des öftern — die leichte gewählt», usw. Als Schlussrakete wird folgender Satz aus den «Anmerkungen» zitiert: «Der Schreibende (P. M.) hat vor mehreren Jahren *in bewusster Ueberspitzung* (*wir* unterstreichen! Red. SBZ) gesagt, die einzige Form des kirchlichen Gebäudes, die der Architekt von heute mit gutem Gewissen verantworten könne, sei das Heilsarmeezelt und die Wellblechbaracke, wie sie amerikanische Sekten bauen . . .» — Dem fügt das zitierende Blatt bei: «Das ist nach unserer Ansicht *nackter Kulturbolschewismus*, der umso bedenklicher ist, da Peter Meyer als Privatdozent an der E. T. H. Gelegenheit hat, derartige Ansichten vor jungen Architekturstudenten zu entwickeln.» —

Die schweizerische Architektenschaft wird ob solchen Zerrbildes der Sinnesart Peter Meyers den Kopf schütteln, ebenso wie wir. Das genügt aber nicht, denn es ist zu beachten, dass mit solcher Schreiberei in verbreiteten Tageszeitungen vor dem kirchlichen Laienvolk nicht nur P. M., sondern auch unsere E. T. H. in bedenklicher Art diskreditiert wird. Die erwähnten, wohlweislich ohne Verfassernamen erschienenen Berichte können nur zwei Ursachen und Triebfedern haben: entweder eine erstaunliche Unwissenheit ihres Autors, oder — was noch viel schlimmer wäre — böswillige Verleumdungs-Absicht.

Im Interesse des guten Rufs sowohl Peter Meyers wie unserer E. T. H. können wir nicht umhin, diese Feststellung zu machen.

Die Redaktion.

[1]) «Zur Architektur der Reformierten Kirche» in Bd. 78 S. 195 (1921); desgleichen neuerdings in Bd. 105, S. 225 (1935).

14. Internat. Architekten-Kongress in Paris

Da der Termin dieses vom Comité Permanent Intern. des Architectes (Vorsitz: Arch. P. Vischer, Zentralpräsident des S. I. A., Basel) und den französischen Architektenorganisationen veranstalteten Kongresses in die Nähe rückt, sei nochmals auf das ausführliche Programm hingewiesen, das beim Sekretariat des S. I. A. samt Anmeldeformular zu beziehen ist; die Anmeldung hat umgehend zu geschehen.

Vom Eröffnungsakt im Hôtel de Ville (Montag, 19. Juli) fährt man die Seine hinunter in die Ausstellung, wo zunächst die inhaltreichen Fragen der gemeinsamen Mission von Architekt und Unternehmer, sowie der rechtlichen Stellung des Architekten und seiner Verantwortlichkeit behandelt werden. Am zweiten Tag redet man über den Einfluss der einheimischen Baustoffe auf die Gestaltung der Bauten, über Berufs-Ausbildung, städtebauliche Probleme und die Entwicklung des Architekten-Berufes im Allgemeinen. Der frühe Abend, sowie der nächste Tag führen die Teilnehmer zur Besichtigung alter und neuer Pariser Bauten. Am Donnerstag wird die Sitzungsarbeit erneut aufgenommen, und durch ein Nachtfest abgeschlossen, worauf der Freitag noch technische Besichtigungen, und der Samstag ein offizielles Bankett bringen. — Am Montag, den 26. Juli fährt man nach Reims, am Dienstag/Mittwoch nach Le Havre und Mont St. Michel.

Die schweizerische Vertretung im C. P. I. A. besteht aus den Architekten P. Vischer, L. Jungo, A. Laverrière und A. Guyonnet. Dem nachdrücklichen Hinweis auf die Schönheiten von Paris und der Ausstellung, die anlässlich des Kongresses nicht nur mit finanziellen Vorteilen, sondern in der guten Gesellschaft sachverständiger Kollegen besichtigt werden können, möchten wir den Wunsch beifügen, dass unsere Schweizer-Delegation recht zahlreichen Zuzug aus dem ganzen Land erhalte.

MITTEILUNGEN

Die Bodenverfestigung durch Schwingungsrüttler vollzieht sich durch Lösen der Kohäsions- und Reibungskräfte infolge der über eine gewisse Amplitude hinausgehenden Schwingungen. Dadurch erhalten die einzelnen Teilchen die Möglichkeit, enger zusammenzusacken und so die innere Reibung und die Kohäsion zu erhöhen. Die grössten Effekte werden erzielt, wenn die Frequenz der störenden Schwingung möglichst nahe an die Eigenfrequenz des Erregers auf dem betreffenden Boden herankommt. Diese beträgt für den 25 t schweren Losenhausen-Rüttler auf den meisten Böden zwischen 13 und 16 Hz. Bei schweren Böden ist die Kohäsion oft zu gross, als dass sie durch blosses Einrütteln überwunden werden könnte; das Rüttelverfahren ist also in erster Linie für leichtere Böden geeignet. Ramspeck berichtet in der «Bautechnik» vom 16. April 1937 ausser von Anwendungen beim Bau der Autobahnen, bei denen beachtliche Verdichtungsgrade auch in 2,5 m hohen Anschüttungen erzielt wurden, von der Verdichtung des Untergrundes der Fundamente schwerer Maschinen. Die ohne diese Massnahmen zu befürchtenden Setzungen sind durch das Einrütteln vorweggenommen, sodass sie später nicht mehr auftreten können. Die Senkung der Sohle durch das Einrütteln hatte im gegebenen Fall 18 cm betragen.

Vom Bau der Sitterbrücke Haggen-Stein (Appenzell), deren Hauptdaten samt Plan wir auf den Seiten 177/178 von Bd. 107 gebracht, zeigen wir hier ein Montagebild des rechtsufrigen, 85 m hohen Flusspfeilers 5, der vom Freivorbau über der Hauptöffnung aus aufgebaut wird; die schrägen Stützen am Hauptpfeiler 4 sind provisorisch. Das Bild zeigt in der Ecke links unten die alte Holzbrücke und von ihr am linken Hang nach rechts ansteigend das alte Strässchen, das sich ungefähr in halber Bildhöhe nach links wendet, um die Böschungskante zu erreichen, von wo die neue Brücke den Talübergang bewerkstelligen wird.

Wärmezählung im Fernheizwerk der Kehrichtverbrennungsanstalt Zürich. In dieser Anstalt verbrennen täglich 130÷180 t Kehricht, wobei pro Tonne 1,1÷1,2 t Dampf von etwa 650 Cal/kg Wärmeinhalt gewonnen werden können. In fünf Gegenstromgefässen findet eine Wärmeabgabe vom Dampf an das durch drei Zentrifugalpumpen umgewälzte Heisswasser von 120° C statt. Abnehmer dieser Wärmemengen sind die Schweiz. Bundesbahnen.