

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **59/60 (1912)**

Heft 10

PDF erstellt am: **12.07.2024**

### **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.

**Hundert Jahre Dampfschiffahrt in Europa.** Eine Notiz von C. Matschoss in der „Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure“ weist darauf hin, dass in den ersten Tagen des Augustmonats vom Jahre 1812 durch den Schotten *Henry Bell* die erste europäische Dampferverbindung — zwischen Glasgow und Greenock — ins Leben gerufen wurde, während die durch Robert Fulton begründete amerikanische Dampfschiffahrt fünf Jahre älter ist. Der erste europäische Dampfer, der „Comet“, war 12,2 m lang und 3,2 m breit; seine Schaufelräder wurden durch eine vierpferdige Dampfmaschine betrieben. Nachdem der „Comet“ in seinem ursprünglichen Kurs durch leistungsfähigere Dampfboote ersetzt wurde, fand er selbst für weitere Fahrten noch Verwendung. Im Dezember 1828 scheiterte dieses erste Dampfschiff. Dem Begründer Bell der europäischen Dampfschiffahrt ist 1838, acht Jahre nach seinem Tode in Helensburg am Ufer des Clyde ein Denkmal errichtet worden.

**Ein Fortbildungskurs über Statik des Eisenbetonbaus, sowie über Fragen des Städtebaus** wird für Baubeamte, Lehrer an technischen Schulen und Ingenieure industrieller Werke an der kgl. Technischen Hochschule in Aachen vom 7. bis 26. Oktober 1912 veranstaltet. Die Vorträge wurden übernommen von den Professoren *Domke*, Dr. *Gemünd*, Dr.-Ing. *Henrici*, *Hertwig*, Dr. *Kähler*, Dr. techn. *Mautner*, Dr. *Passow*, Reg.-Baumstr. *Petry*, Reg.-Baumstr. *Riepert* und Professor Dr. *M. Schmid*. Die Gebühr für den Kurs beträgt 100 Mark. Nähere Auskunft erteilen die Herren Professor *Domke* und Professor *Hertwig* an der kgl. Techn. Hochschule zu Aachen.

**Schiffahrt auf dem Oberrhein.** Am Samstag den 14. d. M., nachmittags 2 Uhr, findet die *Generalversammlung des „Vereins für Schiffahrt auf dem Oberrhein“* statt, im Bürgerratsaal des Stadthauses zu Basel. Hieran schliesst sich eine Besichtigung der Rheinhafenanlagen und weiter eine Dampferfahrt nach Augst, eventuell durch die Rheinschleuse nach Rheinfelden. Anmeldungen sollen auf der den Mitgliedern zugestellten Einladungskarte bis spätestens am 13. d. M. erfolgen.

**Eidgen. Technische Hochschule. Doktorpromotion.** Die Eidgen. Technische Hochschule hat dem diplomierten Chemiker Herrn *Eduard Albrecht* aus Pabianice (Russ. Polen) [Dissertation: Untersuchungen über Polyphenyläthane] die Würde eines Doktors der technischen Wissenschaften und dem diplomierten Fachlehrer in Naturwissenschaften Herrn *Emil Giger* aus Stein (St. Gallen) [Dissertation: *Linnaea borealis L.*, eine monographische Studie] die Würde eines Doktors der Naturwissenschaften verliehen.

## Konkurrenzen.

**Bebauungsplan Gerhalde Tablat.** Unter sechs Bewerbern, jeweils einer Architektenfirma in Verbindung mit einem Ingenieur, eröffnete der Gemeinderat von Tablat, dem östlichen Vorort St. Gallens, einen Ideenwettbewerb für einen Bebauungsplan des rund 90 ha grossen Gerhalde- und Hompelgebietes am östlichen Hang des Rosenberges. Dem Programm entnehmen wir, als von allgemeinem Interesse aus bemerkenswert, dass, wie schon aus der Verbindung von Architekt und Ingenieur als Bewerber hervorgeht, Arbeiten gewünscht werden, die auf den genauen Kurvenplan-Unterlagen (1:2000 mit 2 m- und 1:1000 mit 1 m-Kurven) beruhend, die *rationelle Ausführbarkeit* erkennen lassen sollen. So werden verlangt ausser dem Uebersichtsplan 1:2000 und dem Bebauungsplan 1:1000 mit Baulinien, ein Uebersichtsplan der Längenprofile 1:1000 und 1:100, ferner Längen- und Querprofile (Bleistiftskizzen) mit eingeschriebenen Kubaturen. Beim Trassieren der Strassen ist auf möglichst *ökonomische Materialverteilung* zu achten, sodass dort, wo die Strassen mit Rücksicht auf gute Bebaubarkeit mehr in das Terrain hineingelegt werden, die möglichst ökonomische Verwendung überschüssigen Aushubs nachzuweisen sein wird. Zu dessen Deponie werden die im Programm verlangten, ungefähr gleichmässig zu verteilenden *Aussichtsplätze und Anlagen* in Verbindung mit vorhandenen tief eingeschnittenen Wasserläufen Gelegenheit geben. Auch der Aufschluss des Geländes durch die *Trambahn* ist sorgfältig zu studieren (Maximalsteigung 7%, Minimalradius 25 m). Der prächtige Hang mit seinen Gehölzstreifen eignet sich trefflich zur Anlage eines Wohnquartiers, sodass man auf das Ergebnis dieser Zusammenarbeit von Architekten und Ingenieuren gespannt sein darf. Bemerkenswert ist noch der Satz: „Perspektivische Ansichten und Skizzen werden nicht gewünscht und von der Beurteilung und Ausstellung ausgeschlossen.“ — Jeder der sechs Bewerber erhält für

seinen rechtzeitig (30. November 1912) und programmgemäss eingereichten Entwurf 800 Fr., überdies werden zur Verteilung von zwei bis drei Preisen 3500 Fr. unter allen Umständen ausgerichtet. Das Preisgericht besteht aus dem Bauvorstand von Tablat, Dr. *Alfred Ziegler* als Vorsitzendem, den Architekten Stadtbaumeister *Max Müller* in St. Gallen und *Hans Bernoulli* in Basel, und den Ingenieuren *L. Auf der Maur*, Gemeindeingenieur in Tablat, Stadtgenieur *W. Dick*, St. Gallen, und *Carl Jegher*, Zürich; ferner gehört Hr. Dr. *Diem* in St. Gallen dem Preisgericht an.

## Korrespondenz.

Im Anschluss an die Entgegnung von Dir. R. Winkler auf den Artikel „Ueber Eisenbetonvorschriften“ (Seite 78 und 97) erhalten wir noch folgende Zuschrift des Herrn Ing. O. Bolliger:

An die Redaktion der „Schweizerischen Bauzeitung“  
Zürich.

Sie veröffentlichten in Nr. 6 der „Schweizerischen Bauzeitung“ vom 10. ds. Mts. einen Artikel, betitelt „Ueber Eisenbeton-Vorschriften“ aus der Feder des Herrn Ingenieur Elskes, z. Zt. Direktor der Zementfabrik St. Sulpice. Herr Elskes ist den Lesern der Bauzeitung kein Unbekannter; wir kennen ihn namentlich aus Vorträgen als angenehmen Causeur. Was er aber diesmal in seinem Artikel seinen Fachgenossen vorgesetzt hat und vor allem die Kritik, die er an dem schweiz. Eisenbahndepartement und seinen Beamten unter diesem harmlosen Titel ausübt, kann höchstens den armierten Beton-Fanatikern Freude gemacht haben. Wollte man über die von ihm nur gestreiften Fragen diskutieren, so müsste man den Raum der Bauzeitung allzusehr in Anspruch nehmen. Wir wollen uns deshalb darauf beschränken an Herrn Elskes einige Fragen zu stellen, auch einige Bemerkungen daran zu knüpfen, soweit sie nicht durch die Entgegnung des Herrn Direktor Winkler bereits erledigt sind.

1) Warum haben Sie, Herr Elskes, in der Vergleichstabelle auf S. 81 der Bauzeitung es unterlassen zu betonen, dass sich die Werte der schweizerischen und der württembergischen Vorschriften gar nicht direkt mit einander vergleichen lassen? So, wie Sie diese Tabelle aufgestellt haben ist sie direkt irreführend, weil verschwiegen wird, dass die verschiedenen Werte auf verschiedener Rechnungsgrundlage beruhen.

2) Ist Ihnen nicht bekannt, dass in den neuesten österreichischen Beton- und Eisenbetonvorschriften unter anderem auch der Nachweis der Ihnen so unsympathischen Beton-Zugspannungen verlangt wird, oder gehören in Ihren Augen auch die österreichischen Ingenieure und Behörden, welche diese Vorschriften aufgestellt haben, zu den rückständigen Bürokraten?

3) Was veranlasst Sie solche übertriebene Differenzen in den zulässigen Betonspannungen der beiden Vorschriften herauszurechnen und dabei über die Differenzen in den zulässigen Eisenspannungen zu schweigen?

4) Wann und bei welchen Objekten hat das Eisenbahndepartement zu den Nutzlasten Stosszuschläge von 50% verlangt?

5) Ist Ihnen nicht bekannt, dass wir im eignen Lande eine ganze Anzahl der von Ihnen abgebildeten Objekte besitzen, und dass wir bis zur schweizerischen Landesausstellung 1914 die weitest gespannte und höchste Eisenbahnbrücke der Welt in Eisenbeton besitzen werden?

6) Wie würden Sie einer Bahn helfen, die mit Eisenbetonbrücken reicher gesegnet ist, als mit Betriebseinnahmen, wenn sich wenige Jahre nach ihrer Erstellung die Notwendigkeit herausstellt, dass der Achsdruck bzw. das Laufmeter-Gewicht der Betriebsmittel verdoppelt werden muss? Einstweilen ist es eben noch nicht erfunden wie man solche Bauwerke möglichst wirtschaftlich verstärken bzw. wieder entfernen kann.

7) Dass Betonzugrisse doch nicht so harmlose Erscheinungen sind, wie Sie es darstellen, kann man an der Rhonebrücke in Chippis konstatieren, einer Eisenbetonbrücke, die s. Z. als technische Leistung in allen Zeitschriften gefeiert worden ist.<sup>1)</sup> Dieselbe ist noch keine 10 Jahre alt und trotzdem Eisenbetonbrücken theoretisch keinen Unterhalt erfordern, verrät jene heute schon einen bedenklichen Grad von Altersschwäche. Man wäre Ihnen an zuständiger Stelle für geeignete Reparaturvorschläge an dieser Brücke jedenfalls sehr dankbar.

<sup>1)</sup> Beschrieben in Bd. II, S. 307 und 319.