

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **85/86 (1925)**

Heft 14

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.

zu gestalten sucht. Es ist zu hoffen und allem Anschein nach auch zu erwarten, dass durch diese mündlichen Erörterungen strittiger Fragen deren notwendige Abklärung besser erfolgen wird, als es auf dem umständlichen Wege über die Fachpresse möglich ist. Wir unsererseits möchten auf diese Diskussionstage, deren Programm wir jeweils rechtzeitig mitteilen werden, nachdrücklichst hinweisen.

Miscellanea.

Unkraut-Beseitigung auf dem Bahnkörper. Während der letzten zwei Jahre wurden durch die „Compagnie des Chemins de fer P. L. M.“ zahlreiche Versuche gemacht, um die Reinhaltung der Geleisebettung von Unkraut auf mechanischem und chemischem Wege¹⁾ zu erproben. Die hierbei angewandten Mittel und erzielten Resultate sind im Januarheft 1925 der „Revue générale des chemins de fer“ unter Beigabe zahlreicher Abbildungen veröffentlicht. Zur mechanischen Beseitigung des Unkrautes dient eine Entkrautungs-Maschine (machine désherbeuse) die, von einer Lokomotive geschoben, die ganze Breite der Geleisebettung entkrautet. Dies geschieht durch fünf horizontal nebeneinander angeordnete Messer, die etwa 10 cm in die Bettung eindringen und die Wurzeln des Unkrautes abschneiden oder ausreissen. Ein ungehindertes Ueberschreiten der Schwellen wird durch einen Hebel erreicht, der beim Berühren der Schwelle automatisch das Heben der Messer bewirkt. Eine um eine horizontale Axe drehbar angeordnete, metallene Bürste bringt die, durch die Messer aufgewühlte Bettung wieder in Ordnung. Sind alle Messer in Tätigkeit, so erlaubt die Maschine eine Fahrgeschwindigkeit von 4 bis 6 km/h, die aber auf 8 bis 10 km gesteigert werden kann, wenn nur zwei oder drei Messer benutzt werden. Im Mittel können durch die Maschine bei fünf Mann Bedienung im Tag 20 bis 30 km einspuriges Geleise vollständig entkrautet werden. Auf dem Netz der P. L. M. wurden in den Jahren 1923 und 1924 rund 6500 km auf diese Weise entkrautet, wobei sich die durchschnittlichen Kosten geringer stellten, als bei Beseitigung des Unkrautes von Hand.

Auf den Bahnhöfen tritt an Stelle der mechanischen die chemische Vertilgung des Unkrautes. Diese Methode besteht in der Zerstäubung einer Natriumchloratlösung mittels eines Zerstäubungs-Apparates, der in Form eines kupfernen Behälters bequem von einem Mann auf dem Rücken getragen werden kann. 1 km einspuriges Geleise benötigt zu seiner Entkrautung 220 bis 320 l dieser Lösung, die rund 250 gr Natriumchlorat pro Liter Wasser enthält. Dieses Verfahren wird am vorteilhaftesten im Frühling angewendet, wo die zerstäubte Lösung am besten zu den Wurzeln und Samen des Unkrautes gelangen und sie vertilgen kann. Es ist absolut ungefährlich für den damit betrauten Arbeiter, die Anwendung ist handlich und die damit verbundenen Kosten stellen sich sehr niedrig.

Von einer weiteren Art von Unkrautvertilgung berichtet „Engineering News-Record“ vom 24. Juli 1924. Ein Kesselwagen mit einem Lokomotivkessel mit Ueberhitzer und 10 m³ Wasser- und 2 m³ Heizölverrat kann neben und zwischen die Schienen überhitzten Dampf verteilen, der das Unkraut verbrennt. Der Kesselwagen wird durch eine Lokomotive geschoben; als zweckmässigste Arbeitsgeschwindigkeit haben sich dabei 3 km/h ergeben. Dieses Verfahren wurde mit Erfolg in Kuba angewendet, wobei die Kosten ein Sechstel derjenigen bei Handarbeit betragen. Hi.

Eine „Ausstellung farbiger Architektur“ wird in Hamburg vom 9. April bis 19. April 1925 in der Stadthalle veranstaltet. Einem Schreiben des Ausschussvorsitzenden, Oberbaurates Dr.-Ing. Hellweg (Schopenstehl 15./III.) entnehmen wir, dass sie umfasst: 1. die Darstellung farbiger Architektur von historischen und neuzeitlichen Beispielen; 2. das Ergebnis eines öffentlichen Wettbewerbes für die Hausbemalung des Grossen Burstahs in Hamburg; 3. eine technische Abteilung für Industrie, Handel und Gewerbe in Farb- und Verputz-Materialien; 4. wissenschaftliche Vorträge.

Gleichzeitig wird ein „Deutscher Farbentag“ in Hamburg abgehalten, beginnend am 15. April mit einem Vortrag von Bruno Taut über „Wiedergeburt der Farbe“; es folgen am 16. April Prof. Phleps (Danzig) über „Farbige Aussenarchitektur bei den Römern und im Mittelalter“, und Prof. Kanold (Hannover) „Wesen und Beispiele

¹⁾ Die Entkrautung auf chemischem Wege, und zwar durch Besprengung der Strecke mit einer Arsenik- und Salpeterlösung von einem sogen. „Gift-Zug“ aus, ist schon anfangs dieses Jahrhunderts auf der Panamabahn mit Erfolg angewendet worden. Vergl. hierüber die Notiz in Band 44, Seite 179 (8. Oktober 1904). Red.

farbiger Architektur in der Zeit der Renaissance und des Barock“, am 17. April Prof. Dr. Eibner (München) über „Die für die Fassaden-Bemalung geeigneten Farben- und Bindemittel, und Kurat Dr. Schmidt (München) über „Die Wiederbelebung der antiken Eukaustik und ihre Bedeutung für die Gegenwart“.

Wir wissen nicht, ob auch Schweizer Architekten zu dieser Ausstellung eingeladen worden sind; jedenfalls finden wir aber, dass Arbeiten wie sie Zürich mit der Schmiedenzunft und den neubemalten

Häusern der Augustinergasse besitzt, unbedingt an eine solche Ausstellung gehören, und dass sie dort Wesentlicheres, Fruchtbareres zu sagen hätten als beispielsweise Bruno Taut. P. M.

Die Untergrund-Messehalle in Leipzig. Anstelle der als Notbehelf dienenden hölzernen Messehalle, die jeweils auf dem Marktplatz für die Messe aufgebaut und nachher wieder abgebrochen werden musste, wurde, wie schon mitgeteilt, durch Unterkellerung des Platzes ein permanentes, unterirdisches Ausstellungsgebäude geschaffen. Die Grundrissabmessungen betragen nach dem „Z. d. B.“ vom 25. Februar etwa 69 × 45 m. Der Bau ist einstöckig mit 5 m lichter Höhe und bietet bei rund 1800 m² Ausstellungsfläche Platz für 175 Aussteller. Die ganze Konstruktion ist in Eisenbeton ausgeführt; über der flachen Decke ist eine 1 cm starke Isolierschicht angeordnet, die durch eine 13 cm starke Magerbetonschicht, auf der unmittelbar das 8 cm hohe Kleinpflaster aufgebracht wird, geschützt ist. Der Boden besteht bis in etwa 1,5 m Tiefe aus Auffüllmaterial, worauf Ton- und Bändertonschichten und zuletzt eine Kiesschicht folgte, auf die die Fundamente abgesetzt wurden. Der Grundwasserspiegel liegt an dieser Stelle noch 2 m unter der Fundamentsohle, sodass keine Wasserhaltung während des Baues nötig war.

Besondere Vorkehrungen mussten getroffen werden für die Lüftung, die in Verbindung mit der Heizanlage gebracht wurde, sowie für den Feuerschutz. In Filterkammern wird die frische Luft gereinigt und mittels elektrisch betriebener Zentrifugal-Ventilatoren in die Luftheizapparate gedrückt, und zwar stündlich je 34000 m³. Zur Feuerbekämpfung sind getrennte Einsteigschächte für die Feuerwehr angebracht worden, ferner kann die Ausstellungshalle durch zwei Regenschürzen in drei Teile getrennt werden. Diese Regenschürzen können sowohl vom Innern der Halle aus, als auch von aussen in Tätigkeit gesetzt werden, und vermögen das Durchdringen von Rauch zu verhindern. Jy.

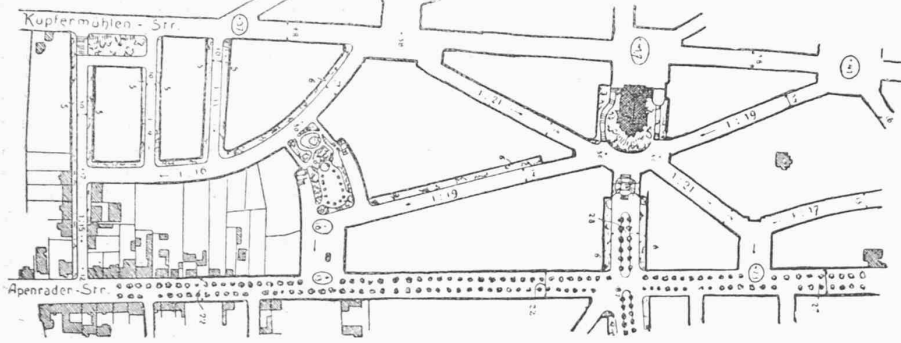
Ausfuhr elektrischer Energie. Das Eidgen. Departement des Innern hat laut „Bundesblatt“ vom 25. März den Officine Elettriche Ticinesi S. A. in Bodio-Baden die vorübergehende Bewilligung erteilt, über den Rahmen der bestehenden Bewilligungen 50, 69 und V 3¹⁾, aus ihrem Kraftwerk Tremorgio weitere 2000 kW, bzw. täglich max 48000 kWh an die Soc. Lombarda per distribuzione di energia elettrica in Mailand auszuführen. An die Bewilligung wurde u. a. die Bedingung geknüpft, dass dafür die von den Kraftwerken Brusio an die Soc. Lombarda und weiter die von den Rhätischen Werken in Thusis an die Kraftwerke Brusio bisher gelieferte Energie um mindestens 25000 kWh herabgesetzt werde. Durch diese Massnahme soll den Rhätischen Werken ermöglicht werden, täglich mindestens 25000 kWh in das Netz des Elektrizitätswerkes der Stadt Zürich und der Nordostschweizerischen Kraftwerke überzuführen und daselbst die Energieknappheit zu mildern. — Damit ist also, entgegen den seinerzeitigen Ausführungen des Amtes für Wasserwirtschaft¹⁾, doch eine Möglichkeit gefunden worden, um, wenn auch auf indirektem Wege,

¹⁾ Vergl. Seite 119 dieses Bande s, 28. Februar 1925.



Park-Kandelaber mit Blumensockel in Hamburg.
Aus J. Stübben: „Der Städtebau“.
(Stark verkleinert.)

AUS: DR.-ING. J. STÜBBEN „DER STÄDTEBAU“ — III. AUFLAGE, 1924.



Aufteilung eines Steilhanges in Flensburg, Entwurf von J. Stübben.

den infolge der Absenkung des Tremorgio-Sees wegen baulicher Arbeiten bei den „Ofelti“ herrschenden Energie-Ueberschuss nordwärts der Alpen zu verwenden.

Wassermangel und schweizer. Elektrizitätswirtschaft.

Der Bundesrat unterbreitet den eidgenössischen Räten einen Entwurf zu einem dringlichen Bundesbeschluss über die Versorgung des Landes mit elektrischer Energie im Falle eintretender Knappheit. Es handelt sich um die gleichen Massnahmen, die die eidgenössischen Räte am 23. Dezember 1921 beschlossen, die aber nie zur Durchführung kamen und am 15. Mai 1922 wieder ausser Kraft gesetzt wurden. Der Entwurf ist im Bundesblatt vom 25. März 1925 veröffentlicht. Vom Ständerat wurde der Beschluss bereits in seiner Sitzung vom 30. März gutgeheissen. Er soll bis 15. Juni 1925 in Kraft bleiben.

Konkurrenzen.

Weiterführung der Theodor Kocher-Gasse und architektonische Gestaltung des Kasinoplatzes in Bern. (Band 84, Seite 282.) Das Preisgericht hat vom 26. bis 28. März in Bern getagt. Da von den 42 eingegangenen Entwürfen keiner ganz genügte, hat es keinen ersten Preis erteilt.

Mit je 1100 Fr. wurden prämiert:

- Entwurf Nr. 8: „Altstadt“, Verfasser: Arch. Lutstorf, Bern;
 Entwurf Nr. 10: „Ueber dem Graben“, Verfasser: Arch. W. Bracher, Mitarbeiter Alfred Bürgi, Bern;
 Entwurf Nr. 17: „Sprüngli“, Verfasser: Arch. W. v. Gunten, Bern;
 Entwurf Nr. 42: „Passage du Théâtre“, Arch. Albert Wytenbach, Bern.

Mit je 800 Franken wurden angekauft die Entwürfe Nr. 12 „Casinoaxe“, von Arch. Hans Minder; Nr. 24 „Urs“, der Architekten Scherer u. Berger; Nr. 29 „Frisch gewagt“, von Arch. August Rufer; Nr. 30 „Stadteingang“, der Arch. Emil Hostettler u. Hans Pfander; Nr. 31 „Platzanlage III“, der Arch. H. Weiss und Steffen & Studer; Nr. 36 „Freie Entwicklung“, von Arch. E. Balmer und Nr. 37 „Einst und jetzt“, der Arch. v. Sinner und Beyeler, alle in Bern.

Sämtliche Entwürfe sind bis und mit 12. April 1925 in der Aula des städt. Gymnasiums, Waisenhausstrasse, Bern, zu öffentlicher Besichtigung ausgestellt.

Literatur.

Der Städtebau. Von Dr.-Ing. J. Stübben, Geh. Oberbaurat. — 712 Seiten, 995 Abbildungen, 7 Tafeln. — Dritte Auflage, 1924.

Die Neuauflage dieses, als Bestandteil des Handbuchs der Architektur erschienenen Werkes ist in der „S. B. Z.“ vom 8. November 1924 (Seite 236) durch Hermann Jansen in einer kurz begründeten Rezension als Missgriff bezeichnet worden. Daraufhin hat uns Herr Geh.-Rat. Dr.-Ing. J. Stübben mit Schreiben vom 20. Dezember v. J. und 7. Januar d. J. von zwei Aeusserungen der „Freien Deutschen Akademie des Städtebaues“ zu der Jansenschen Kritik Kenntnis gegeben. Die „Freie Akademie“ (Vorsitzender Bruno Möhring, Schriftführer Walter Lehweß), deren Ehrenmitglied Stübben ist, „verurteilt aufs schärfste die gehässige Kritik Jansens, dazu noch in einer ausländischen Zeitschrift, wodurch deutsche Arbeit, deutsche Gründlichkeit und deutscher Fleiss von einem Deutschen vor dem Ausland lächerlich gemacht werde.“ — Stübben ersucht uns, ihm eine redaktionelle Genugtuung zu Teil werden zu lassen.

Nach reiflicher Ueberlegung und Besprechung der Angelegenheit auch mit deutschen Fachleuten können wir nicht umhin, auf die Rezension Jansens zurückzukommen, wenn auch nicht in dem von Geh.-Rat Stübben gedachten Sinne.

Zunächst ist zu beachten, dass die Redaktion der „S. B. Z.“ die das Stübbsche Buch s. Zeit auch erhalten und durchgesehen hatte, sich auf dessen kommentarlose Ankündigung beschränkte (17. Mai 1924). Erst die Mitteilung Jansens, die Veröffentlichung seiner Kritik werde von deutschen Fachblättern abgelehnt, veranlasste uns, seiner kurzen, durchaus sachlichen Ablehnung der Stübbschen Neuauflage Aufnahme zu gewähren. Von keinerlei persönlichen Beziehungen zu den

Autoritäten der, offenbar noch etwas wilhelminisch gefärbten „Freien Deutschen Akademie“ beschwert, folgten wir daher unserer Ueberzeugung, dass, im Interesse des Städtebaues selbst, im vorliegenden Falle eine unangenehme Wahrheit eben gesagt werden müsse.

Schon das *Abbildungsmaterial* verrät, wie bedenklich veraltet der Inhalt des Buches ist; Dinge, wie den Hamburger Kandelaber (Seite 188) zeigt man vielleicht so klein wie wir und als abschreckendes Beispiel, aber nicht wie Stübben in einem ganzseitigen (!) Bild und kommentarlos neben vielen ähnlichen Absurditäten. Auch den Plan auf Seite 189 geben wir wieder im Sinne des Tieferhängens; derartige findet sich allzuviel unter den nach Masstäben und Technik heterogenen 995 Abbildungen. Wie darf da der Prospekt sagen, dass in der III. Auflage „der Verfasser dem glänzenden Aufstieg der Lehre vom Städtebau in Deutschland und dem Auslande gebührend Rechnung getragen“ habe? — Ein anderes Kapitel sind die *Literatur-Angaben*; sie sind sehr umfangreich und dennoch schmerzlich lückenhaft, z. B. über die so ausserordentlich wichtigen städtischen *Verkehrsmittel*. Die Wohnfrage ist doch zu einer *Verkehrsfrage* geworden! Im Vorwort sagt Stübben: „Der Städtebau in unserem Sinne hat alle diejenigen baulichen Anlagen zum Gegenstand, die dazu bestimmt sind, einerseits der städtischen Bevölkerung die Errichtung zweckmässiger Wohnungen und Arbeitsstätten, den *Verkehr* untereinander und die Erholung im Freien, andererseits dem Gemeinwesen die Errichtung der Baulichkeiten für Verwaltung, ... usw., für Kunst und Wissenschaft, Verkehr und sonstige öffentliche Zwecke zu ermöglichen.“ — Also *alles* wird behandelt, auf 712 Seiten; und dabei sind dem Kapitel über Eisenbahnen, Stadt- und Strassenbahnen volle 17 (sieben-zehn) Seiten gewidmet, die zum Ueberfluss noch mit zum Teil ganz uninteressanten Abbildungen ausgefüllt sind. Und in dem zugehörigen Literaturnachweis vermisst man Namen, die uns gerade einfallen, wie Wattmann, Frauendorfer, Roth; auch [Schimpffs wichtigstes Buch fehlt. Dafür figuriert J. Stübben selbst, zum Teil mit Zeitungsaufsätzen, 16 mal! — Bei den Entwässerungsanlagen fehlt Weyrauchs gutes Buch, bei der mittelalterlichen Stadtentwicklung Grubers „Deutsche Stadt“, in der neuzeitlichen Gartenstadt-Entwicklung fehlen z. B. Berlepsch-Valendäs und Kampffmeyer, die doch alle wesentlich beigetragen haben.

Angesichts solcher Lücken einerseits, und derartig wertlosen Ballastes andererseits können wir die von der „Freien Akademie“ dem Buche Stübbsens erteilte Anerkennung „deutscher Gründlichkeit“ nicht verstehen. Wir haben von deutscher Gründlichkeit eine bessere Meinung und nennen „gründlich“ z. B. Bücher wie den „Städtebau“ aus der trefflichen „Handbibliothek für Bauingenieure“, herausgegeben von Prof. Rob. Otzen. So sehr wir es gegenüber dem betagten Herrn Stübben aus menschlichen Gründen bedauern, müssen wir der Kritik Jansens beipflichten und das Buch auch unsererseits des bestimmtesten ablehnen.

Carl Jegher.

Amerikanische Architektur und Stadtbaukunst. Ein Ueberblick über den heutigen Stand der amerikanischen Baukunst in ihrer Beziehung zum Städtebau. 550 Abbildungen, ausgewählt und erläutert von Werner Hegemann. Berlin 1925. Ernst Wasmuth, Verlag. Preis geb. 40 M., geh. 35 M.

Ein Sammelband in Folio mit vielen, oft sehr kleinen Bildern, atlasartig angeordnet. Leider kein objektiver Ueberblick, wie der Titel erwarten lässt, sondern eine höchst einseitige Auswahl dessen, was vor den Augen eines begeisterten Ostendorferianers Gnade ge-