

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 115/116 (1940)  
**Heft:** 20

## Sonstiges

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

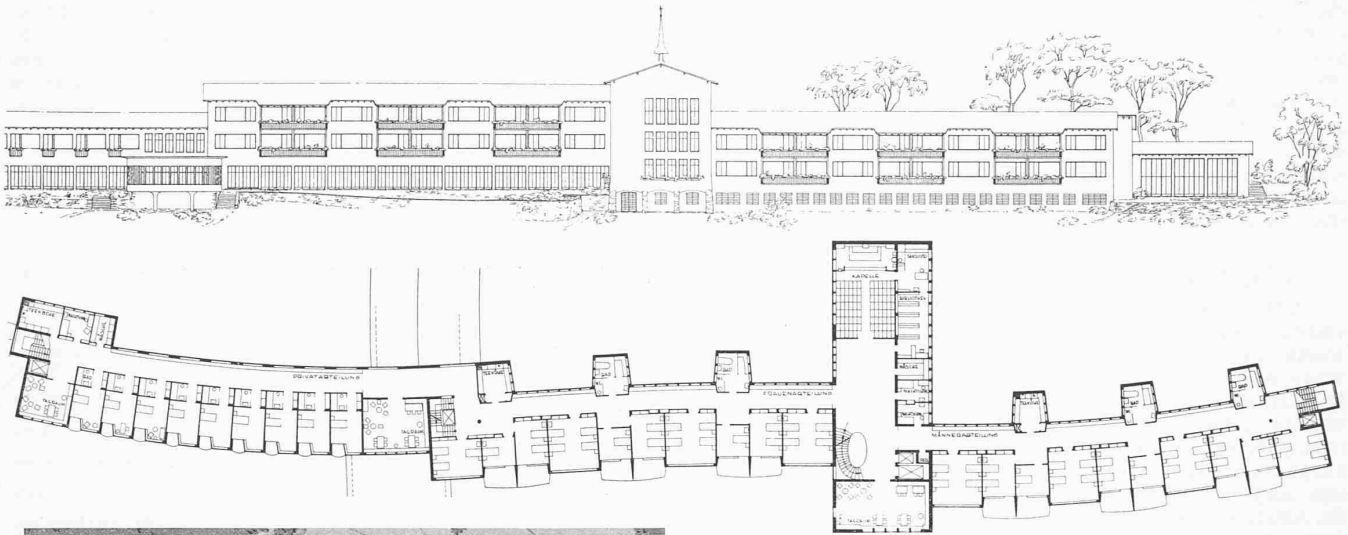
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

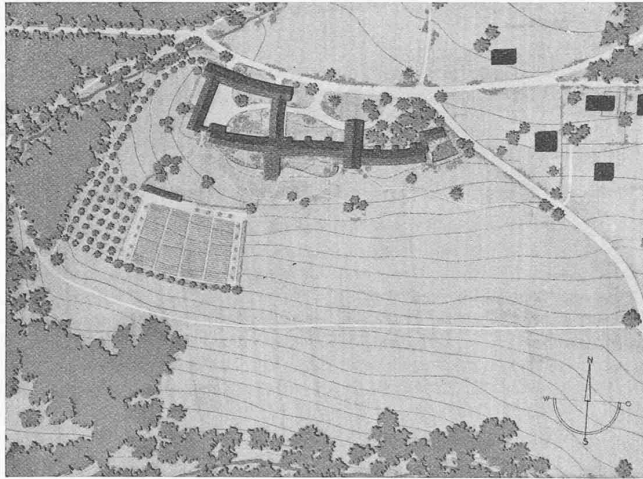
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 21.12.2024

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



I. Obergeschoss und Südansicht 1: 800. — Cand. arch. F. Blanc  
Entwurf für ein Pflegehospital im Looren bei Wifikon



Lageplan 1: 5000, mit 5 m Kurven (Original 1: 1000)

## MITTEILUNGEN

**Eisenbeton-Gerberbalkenbrücke grosser Spannweite.** Die Erstellung einer Fernstrassenverbindung in Deutsch-Böhmen führte bei Überquerung eines breiten Flusstales zur Vermeidung von Höhenverlusten zu einer bemerkenswerten Talübersetzung, die als Balkenbrücke mit  $34,50 + 3 \times 50,00 + 34,50$  m lichten Weiten zwischen den 2,50 m breiten Pfeilern ausgeführt wurde. Die Hauptträger sind als durchlaufende Parallelträger über 5 Feldern berechnet, mit Spannweiten zweier eingehängter Balken von 37,50 m im 2. und 4. Feld und mit 7,50 m langen Kragarmen. Die Brückenbreite zwischen den äusseren Gesimskanten beträgt 7,50 m. Die Balkenhöhe ist auf die ganze Objektlänge gleich und zwar bei den äusseren Trägern 3,56 m (wegen der Gehwege) und bei den innern 3,405 m. Zur Verkleinerung der Biegemomente aus Eigengewicht und zur besseren Unterbringung der Armierungen erhielten die vier Träger einen leicht I-förmigen Querschnitt. Die Stege sind zur Herabsetzung der Schubspannungen von der Feldmitte bis über die Stützen von 0,50 m auf 1,00 m verbreitert. Für die Armierung wurde der hochwertige Roxor-Stahl verwendet, der mit  $1900 \text{ kg/cm}^2$  (vorhanden  $1847 \text{ kg/cm}^2$ ) zulässiger Beanspruchung die Ausführung so grosser Stützweiten bzw. die Unterbringung der Armierung überhaupt ermöglichte. Die Biegung der Stäbe von 60 mm  $\varnothing$  ist bei heller Rotglut erfolgt, die Herstellung der längsten Stäbe von 83,4 m, bei nur 25 m Lieferlänge, mittels elektrischer Schweissung durch geprüfte Spezialarbeiter. Der Beton war zusammengesetzt aus drei Teilen Flusssand, einem Teil Granitquetschsand und fünf Teilen Granitschotter mit 400 kg Zement, erhöht auf 430 kg zwischen den Bewehrungen und ebenso in den Zonen der Drahtgeflechte (5 cm Maschengrösse), die an den höchstbeanspruchten Stellen (Balkenmitte unten, Stützpunkte oben) eingelegt wurden. Die Betonierung der Träger erfolgte in horizontalen Lamellen von rd. 1,30 m Höhe in etwa je 7 h mit Unterbrechungen von je 4 Tagen, die Ausrüstung in 28 Tagen. Als Bauzeit wurden, einschliesslich der keine Schwierigkeiten bietenden Pfeilerfundierungen, 28 Monate benötigt («Beton und Eisen», 20. August 1940).

**Stand und Entwicklung der Grobholzleimung.** Unter Grobholzleimung wird, im Gegensatz zur Verleimung von Sperr- und Schichtholz, die Herstellung von Verbindungen grosserer Holzquerschnitte hauptsächlich des Ingenieurholzbaues verstanden. Bei dem zunehmenden Eisenmangel und bei den vorläufig noch genügenden, aber in Stämmen grösserer Durchmesser auf die Dauer knapper werdenden Hölzern aus einheimischen Beständen kommt der Verwendungsmöglichkeit auch schlanker Stämme für die genannten Zwecke wachsende Bedeutung zu. Die Grobholzleimung, die in der Hetzerbauweise erstmalig zur Anwendung gekommen ist, ermöglicht die für mancherlei Zwecke notwendigen grossen Querschnitte durch Zusammenleimen von Hölzern geringerer Abmessungen zu statisch gut ausgenützten Tragformern zusammenzufassen. Vorteilhafterweise geschieht das in I- und Kastenquerschnitten, was nach Untersuchungsergebnissen von Materialprüfungsanstalten heute einwandfrei möglich ist. Nach der «Bautechnik» vom 6. Sept. hat sich gezeigt, dass im geleimten I-Träger das rechnerische Trägheitsmoment wie im homogenen Querschnitt ausgenützt werden darf und dass dessen Binfestigkeit der Scherfestigkeit der einheimischen Hölzer gleich ist. Das Verfahren hat auch den Vorteil, dass Teilhölzer geringerer Güte in die weniger beanspruchte Mittelzone, bessere Hölzer aber in die Aussenzonen eingebaut werden können. Als Leime kommen heute hauptsächlich Kauritleime (Karbamidharzleime) im Kaltverfahren zur Anwendung, die hauchdünn aufgetragen werden. Um Fehlleimungen zu vermeiden, dürfen die verwendeten Hölzer höchstens 22% Feuchtigkeit enthalten. Als Pressdruck für Weichholz ist mindestens  $2 \text{ kg/cm}^2$ , für Hartholz wesentlich mehr notwendig. Es sind Versuche im Gange mit Karbamidharzleimen, die sich auch für Hölzer hohen Wassergehaltes bei kleinen Pressdrücken eignen; auch der Ausbildung von Laschen, bzw. entsprechenden Stossverbindungen wird die gebührende Aufmerksamkeit gewidmet.

**Ein Molenbaukran.** Für den Hafenbau Mazatlan in Mexiko ist von der «Demag» ein Kran geliefert worden für die Ausführung aller beim Bau von Molen und Ufermauern vorkommenden Arbeiten. Neu ist dabei, neben der Verwendungsmöglichkeit als Lastkran und als Greifbagger, die Kombination mit einem Rammergerät zum Rammen von Stützpiloten und Spundwandisen. Das zugehörige Führungsgerüst ist am Kranausleger befestigt und kann in verschiedene Neigungen eingestellt werden. Sämtliche Krantriebwerke werden durch einen stehenden, 350 PS starken Achtzylinder-Viertaktdieselmotor bedient. Der Kran, dessen Eigengewicht 170 t beträgt, fährt auf vier Laufschienen, die paarweise auf einem Schwellenrost verlegt sind; die 16 Laufräder sind in vier Schemelwagen zusammengefasst. Bei 25 m Ausladung kann der Kran mit 15 t, bei 15 m mit 30 t belastet werden («Demag-Nachrichten», Juni 1940).

**Die Vorlesungen an der Volkshochschule des Kantons Zürich** umfassen auch dieses W.-S. zahlreiche Kurse aus Gebieten, die unsere Leser in verschiedener Hinsicht interessieren können. Es seien daraus die folgenden erwähnt: *E. Beck*: Mathematik; *E. Vaterlaus*: Graphische Methoden; *K. Zuber*: Elektrizität; *E. Waser*: Chemie; *F. Stadler*: Niederländische Maler, Einführung in die Kunstbetrachtung; *H. Hoffmann*: Schweizerisches Kunstgut; *E. Briner*: Wohnhaus und Wohnungseinrichtung;

S. Giedion: U. S. A., Architektur und Leben von 1850 bis heute. — Für die meisten Kurse werden noch Anmeldungen entgegen-  
genommen; Stundenpläne und nähere Einzelheiten sind erhält-  
lich beim Sekretariat, Zunfthaus zur Meise, Zürich, Tel. 3 50 73.

Die Schweizer Mustermesse 1941 in Basel wird vom 19. bis  
29. April durchgeführt. Als 25. wird sie ein Jubiläumsanlass, der  
sich bereits ankündigt in der frohen rotweissen Schleife, die den  
englischen Schlüssel, Sinnbild der Messe für das nächste Jahr,  
ziert. Der sehr sympathisch aufgemachte Werbeprospekt zeigt  
eine neue, übersichtlichere Einteilung der Messegruppen.

## NEKROLOGE

† Willy Wolf, Maschineningenieur, ist am 4. Oktober in Rüti  
(Zürich) nach verhältnismässig kurzer Krankheit gestorben.  
Verhältnismässig — denn was für lange Krankheitszeiten hatte  
Willy Wolf in seinem Leben schon ertragen, ohne dass wir ihn  
je mürrisch oder verzagt gesehen hätten! Geboren am 27. Juli  
1899 im elterlichen Hause in Zürich-Selnau, wo sein Vater,  
G. E. P.-Kollege Masch.-Ing. W. Wolf, ein technisches Bureau  
hauptsächlich für Werkzeugmaschinen betrieb, verbrachte er  
eine sorgenlose Jugend- und Gymnasialzeit, um hierauf die  
III. Abteilung der E. T. H. zu beziehen. Hier erreichte ihn erst-  
mals sein schweres Geschick, indem er die Studien durch einen  
zweijährigen Aufenthalt in Arosa unterbrechen musste. Doch  
nahm er sie nachher wieder auf und führte sie, nach einer prak-  
tischen Lehrzeit in der SLM Winterthur, erfolgreich zu Ende.  
1925/26 arbeitete Willy Wolf bei den Wanderer-Werken in Schönau-  
Chemnitz im Konstruktionsbureau und beim Neubau des Werkes  
Sigmar. Jäh unterbrach hier ein Fahrzeug-Unfall seine Tätig-  
keit und warf ihn, zeitweise gelähmt, für 16 Monate aufs Kran-  
kenlager.

Nach Hause zurückgekehrt, erholte er sich langsam, sodass  
er 1929 als Verkaufsingenieur im Geschäft seines Vaters wirken  
konnte, doch zog nach zwei Jahren ein Autounfall wiederum  
eine Lähmung nach sich, die ihn erneut jahrelang ans Bett fes-  
selte. Allmählich genesend, betätigte sich Willy Wolf mit ver-  
schiedenen technischen Arbeiten, besonders im Patentwesen,  
sowie mit der Konstruktion von Spezialmaschinen für den Bau  
von Eternitröhren. Ein Werk aus seiner letzten Zeit, das ihn  
lange überleben wird, ist die Ausgabe 1939 des Handbuchs für  
die Eisenbranche, herausgegeben von Küderli & Co.; bis ins  
letzte hat er dessen Texte und Zeichnungen selber ausgearbeitet.

Zu seiner grossen Freude konnte Willy Wolf anfangs 1940  
die Betriebsleitung der Federnfabrik Baumann in Rüti über-  
nehmen. Es entsprach durchaus seinem gütigen, offenen Wesen,  
einer zahlreichen Arbeiterschaft vorzustehen und zugleich tech-  
nische Probleme zu lösen. Und nun sollte ihn sein Leiden gerade  
jetzt endgültig niederwerfen, da er dazu noch im Begriffe war,  
einen Hausstand zu gründen — fürwahr ein tragisches Geschick  
und die Laufbahn eines tapferen Menschen! W. J.

† Eugen Jonica von Brasov, Rumänien, geboren 5. Juli 1905,  
Dr. Ing. Chem., E. T. H. 1924/27, war nach Fortsetzung seiner  
Studien an der Universität Paris und nach geleistetem Militärdienst  
seit 1930 Assistent an der Techn. Hochschule Bukarest  
und Ingenieurchemiker der Staatsdruckerei. Nun erhalten wir  
die Nachricht, dass unser G. E. P.-Kollege — Bruder eines kom-  
mandierenden rumänischen Generals — vor kurzem in Bukarest  
ermordet worden sei.

† Elias C. Travlos, Bauingenieur, von Kephallonia (Griechen-  
land), geb. 30. Dez. 1866, E. T. H. 1889/93, ist nach längerer Krank-  
heit am 31. Oktober in Territet gestorben. Ein Nachruf auf  
diesen G. E. P.-Kollegen soll folgen.

## WETTBEWERBE

Gewerbeschule in Baden. Es ist ein auf eingeladene, in der  
Gemeinde Baden niedergelassene Architekten beschränkter Wett-  
bewerb geplant; Auswärtige in Baden Verbürgerte, sowie auch  
nur in Ennetbaden oder Wettingen Wohnhafte sollen ausge-  
schlossen sein! Die acht Eingeladenen sollen je 400 Fr. fest  
erhalten, plus 5000 Fr. als Preise. Es läge ganz unbestreitbar  
im Interesse der Sache selbst, also von Stadt und Bezirk Baden,  
wenn die Teilnahmeberechtigung wenigstens auf im Bezirk Baden  
niedergelassene und in Baden verbürgerte Architekten ausge-  
dehnt würde. Unter Wegfall der 8 × 400 Fr. Honorar könnte  
alsdann der ganze bewilligte Betrag von 8200 Fr. als Preis-  
summe ausgesetzt werden, wodurch ohne Kostenvermehrung  
die Wahl unter einer grösseren Zahl von Entwürfen das Ergebnis  
für die Gemeinde ausser jedem Zweifel aussichtsreicher gestaltet  
würde. Wir möchten, gestützt auf Erfahrung, den Gemeinde-  
behörden dringend raten, diesen Weg zu wählen.

<sup>1)</sup> Vgl. die Besprechung in Bd. 114, S. 100.

Neue Bahnhofbrücke in Olten, mit Ufergestaltung und Ver-  
kehrsregelung. Wie wir bei Redaktionsschluss erfahren, schreibt  
das Baudepartement des Kantons Solothurn diesen Wettbewerb  
aus unter den in der Schweiz verbürgerten und niedergelassenen  
Fachleuten. Für Preise und Ankäufe stehen 50000 Fr. zur Ver-  
fügung. Termin 15. April 1941. Programm und Unterlagen bei  
der Bauverwaltung Olten zu beziehen gegen Hinterlage von  
50 Fr. Näheres folgt.

## LITERATUR

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten:

Die Schweizerische Treibstoffwirtschaft unter besonderer Berück-  
sichtigung der einheimischen Ersatztreibstoffe. Von Dr. Willy Rüfli.  
Volks- und wehrwirtschaftliche Betrachtung. Lengnau 1939, im Selbst-  
verlag des Verfassers. Preis geh. 4 Fr.

Das Stahlfenster in der Bauwirtschaft. Eine Betrachtung seiner  
Entwicklung, Ausführungsarten und Eigenschaften. Von Dr.-Ing. H. R.  
Dürr. Mit 169 Abb. Berlin 1940, Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn.  
Preis geb. etwa Fr. 16,20.

Lichtbogenschweissung. Herstellung, Konstruktion und Berech-  
nung von Schweissverbindungen. Von Dipl. Ing. Rud. Albrecht,  
Baurat an der Staatsbauschule München. Mit 67 Abb. Berlin 1940, Ver-  
lag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis kart. etwa Fr. 4,50.

Die Entwicklung der selbsttätigen Einkammer-Druckluftbremse bei  
den europäischen Vollbahnen. Von Dr.-Ing. e. h. Wilhelm Hilde-  
brand. Ergänzungsband. Mit 64 Abb. und 2 Buntdruck-Tafeln. Berlin  
1939, Verlag von Julius Springer. Preis geb. etwa Fr. 13 Fr.

Die Entwicklung des Markscheidewesens im Lande Oesterreich.  
Von Dipl. Ing. Dr. mont. Franz Kirnbauer. 7. Heft der «Blätter  
für Technikgeschichte». Mit 102 Abb. und 2 Tafeln. Wien 1940, Kom-  
missionsverlag von Julius Springer. Preis geh. etwa 9 Fr.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:

Dipl. Ing. CARL JEGHER, Dipl. Ing. WERNER JEGHER

Zuschriften: An die Redaktion der «SBZ», Zürich, Dianastr. 5, Tel. 3 45 07

## MITTEILUNGEN DER VEREINE

### S. I. A. Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Verein

Nachtrag zum Geschäftsbericht pro 1939

Wir werden darauf aufmerksam gemacht, dass die Bericht-  
erstattung über den Stand der Titelschutzfrage dahin missver-  
standen werden könnte, dass die Direktoren der Technika Win-  
terthur und Burgdorf (die an den Beratungen teilweise teilge-  
nommen hatten) auch der schliesslich erfolgten Einigung zuge-  
stimmt hätten. Das ist nicht der Fall, indem die Technikums-  
Vertreter eine den Titelschutz grundsätzlich ablehnende Haltung  
einnehmen. Die erzielte Einigung ist zustande gekommen zwi-  
schen den Verbänden der Maschinenindustrie und der Gemein-  
schaft der Ingenieur- und Architektenverbände.

Zürich, den 8. Nov. 1940

Das Sekretariat

## SITZUNGS- UND VORTRAGS-KALENDER

Zur Aufnahme in diese Aufstellung müssen die Vorträge (sowie auch  
nachträgliche Aenderungen) bis spätestens jeweils Mittwoch Abend der  
Redaktion mitgeteilt sein.

16. Nov. (heute Samstag): Sektion Bern, S. I. A. Besichtigung der  
Luftschutzräume der SBB. Sammlung 14.15 h beim Verwal-  
tungsgebäude der SBB an der Mittelstrasse. Führung Dipl.  
Arch. H. Falkenberg und Dipl. Ing. H. Nydegger. Nachzügler  
können etwa 15.15 h im Verwaltungsgebäude auf der grossen  
Schanze den Anschluss erreichen. Anschliessend Besuch des  
Bauplatzes der neuen Lorraine-Linienführung.
16. Nov. (heute Samstag): Masch.-Ing.-Gruppe Zürich der G. E. P.  
14.15 h vor der Konsummühle (Sihlquai 305, Tramhaltestelle  
Löwenbräu) Sammlung zur Besichtigung der Transportanlagen  
und Mühleneinrichtungen, sowie nachher der Volksküche der  
Stadt Zürich. Etwa 17 h Abendschoppen im «Habis».
18. Nov. (Montag): Abendtechnikum Zürich. 20.15 h Vorlesung  
von Arch. H. Bernoulli (Basel): «Geschichte des Korridors».
18. Nov. (Montag): Statist. volkswirtschaftl. Gesellschaft Basel.  
20.15 h in der Schlüsselzunft. Vorträge von Nat.-Rat Dr.  
C. Eder (Weinfelden) und W. Kissling (Bern) über «Probleme  
der Altstoffwirtschaft».
21. Nov. (Donnerstag): Sektion Waldstätte des S. I. A. 20.20 h im  
Hotel Wildenmann, Luzern. Referat von Reg.-Rat Rob. Grimm  
(Bern) über «Die Grundlagen der Arbeitsbeschaffung».
22. Nov. (Freitag): Techn. Verein Winterthur. 20.15 h im «Bahn-  
hofsäli». Vortrag von Obering. H. Nyffenegger (SLM Winter-  
thur): «Aus der Entwicklung der neuzeitl. Dampflokotives».
22. Nov. (Freitag): Groupe patronal de la Corporation Genevoise  
des ingénieurs et des architectes. 20.30 h au secrétariat pa-  
tronal, Rôtisserie 4, Genève. Exposé de M. René Leyvraz sur  
«La communauté professionnelle et la Corporation».
23. Nov. (Samstag): Bündner Ing.- u. Arch.-Verein. 9 bis 12 h  
in der Versuchsanstalt für Wasserbau der E. T. H. Besichti-  
gung der im Gange befindlichen Modellversuche für den Um-  
bau der internat. Rheinstrecke (oberer Uebergang in den  
Diepoldsauer Durchstich, Masstab 1:100, Modelllänge 64 m).  
Mit einleitendem Vortrag von Prof. Dr. E. Meyer-Peter.