

Die Ausnützung des Oued el Abid in Marokko

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **71 (1953)**

Heft 44

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-60655>

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.

Aus der Entwicklung der Räder für Lastwagen und Omnibusse

DK 629.11.012.3

Zur Feier des 150jährigen Bestehens der Georg Fischer Aktiengesellschaft, über die wir hier ausführlich berichtet haben¹⁾, erschien im letzten Jahre die wundervoll ausgestattete Festschrift «150 Jahre Georg-Fischer-Werke 1802/1952», die einen umfassenden Ueberblick über die Gründung und Entwicklung dieses hervorragenden Unternehmens bietet. Als weiterer Band der damit eröffneten Schriftenreihe ist nun ein Werk herausgekommen, das eingehend und mit überlegener Beherrschung des Stoffes in acht Hauptabschnitten die Entwicklung der Räder seit den frühesten Zeiten bis zur Gegenwart behandelt²⁾.

Es ist in höchstem Masse anerkennenswert, dass der Autor die Spuren bis in die frühesten Zeiten zurück verfolgt hat, da der Mensch anfangs, Wagen mit Rädern zu konstruieren. Die älteste bildliche Darstellung eines Wagens ist auf einer Standarte aus den von L. C. Woolley erforschten Königsgräbern in Ur am Euphrat (etwa 3500 v. Chr.) zu sehen. Derselbe Forscher fand dort auch Spuren von zweiachsigen Wagen mit Holzrädern (Zweispiechenräder mit dazwischen liegenden Füllstücken, die von einem Laufkranz zusammengehalten werden). Von dort führt ein weiter Weg zu den sehr robusten Rädern der Assyrer und weiter zu den leichten und sehr eleganten Rädern der Ägypter und Griechen. Die Wagen aus jenen Zeiten dienten dem Prunk der Herrscher, dem Kampf und dem Sport, während zum Beispiel für den Landtransport schwerer Lasten nicht Wagen, sondern Schlitten auf hölzernen Bahnen verwendet wurden. Die Räder wiesen Speichen auf; meistens waren es vier, erst im 5. Jahrh. v. Chr. treten auch Räder mit sechs und acht Speichen auf. Bemerkenswert ist das aus dem 8. Jahrhundert v. Chr. stammende Bronzerad, das im September 1862 in einer Pfahlbausiedlung bei Cortaillod am Neuenburgersee gefunden wurde.

Zur Zeit der Anfänge der schweizerischen Automobilindustrie, also bald nach 1900, setzten in den Georg-Fischer-Werken in Schaffhausen die Versuche mit Lastwagenrädern aus Stahlguss ein. Die verschiedensten Formen wurden entworfen und ausprobiert: Vollgummiräder mit H-Speichen, Kreuzspeichen, Hohlspeichen, Räder mit vollen und durchbrochenen Scheiben. Erste Abnehmer waren 1905 die Automobilfabrik Orion in Zürich und später die Fiat-Werke in Turin, sowie andere Lastwagenfabriken Mitteleuropas. Im Anschluss an die grosse Madison Square Garden Motor Show in New York im Frühling 1913 lieferte Georg Fischer rohe Stahlgussräder an bedeutende amerikanische Firmen, die in Amerika bearbeitet wurden und bestens befriedigten.

Den entscheidenden Fortschritt in der Entwicklung der Räder für Strassenfahrzeuge brachte die Einführung der Luftreifen, dessen Anfänge auf ein Patent des Schotten Robert M. William Thomson vom 10. Dezember 1845 zurückgehen. Die erste praktische Anwendung dieses Gedankens verwirklichte Michelin 1895 anlässlich des Automobilrennens Paris—Bordeaux. Wie rasch sich alsdann die Luftreifen durchsetzten, zeigt der Umstand, dass am Rennen Paris—Wien 1902 alle konkurrierenden Wagen mit solchen Reifen versehen waren.

Die Olympia-Show in London im Jahre 1920 war richtungweisend für die Entwicklung der Riesenluftreifen für Lastwagen und Omnibusse und damit auch für die Radkonstruktionen. So entstanden in den Werkstätten von Georg Fischer die bekannten Simplexräder, die einen raschen Reifenwechsel ermöglichen und in der Folge systematisch ausprobiert wurden. Bedeutungsvoll waren namentlich die vergleichenden Messungen von Bodenerschütterungen durch Prof. F. de Quervain im Jahre 1923. Mit der Zunahme der Geschwindigkeit wuchsen auch die Anforderungen an die Bremsen, denen durch neuartige Konstruktionen der Bremsorgane und der Räder, an denen die Bremstrommeln befestigt sind, entsprochen werden musste. Sie machten auch eingehende Untersuchungen über die Baustoffe für die Bremstrommeln nötig. Dabei erwies sich ein molybdänlegierter HTB-Stahlguss als am besten geeignet. Anschaulich zeigt die Festschrift die grosse Verbreitung und die überlegene Bewährung der Simplex-Räder im schweren Lastwagen- und Omnibusbetrieb.

1) SBZ 1952, Nr. 37, S. 531 *.

2) Entwicklung der Räder für Lastwagen und Omnibusse. Bearbeitet von H. Buss, 170 S., 240 Abb. Schaffhausen 1952, Georg Fischer AG.

Die allgemeine Krise am Anfang der dreissiger Jahre wirkte sich auch in der Räderfabrikation aus und zwang zu neuen Konstruktionen, die wesentlich geringere Gesteigungskosten verursachten. So entstand das K-Rad, das auf Grund von Lizenzverträgen fabriziert werden konnte. Die weitere Entwicklung der Felgen führte schliesslich zum Trilex-Rad, dessen konstruktive Ueberlegenheit dem hervorragenden Können von Ing. Mijnsen zu verdanken ist. Bei diesem Rad besteht die in Leichtmetall hergestellte Felge aus drei Ringsegmenten, die ausser durch den Radstern auch noch durch den sehr grossen Reifendruck zusammengehalten werden. Die grossen Vorteile, die hierdurch erzielt wurden, zeigten sich schon bei den ersten Probeausführungen. Das Trilexrad hat sich denn auch rasch überall dort eingeführt, wo hohe Ansprüche an die Qualität und die Zuverlässigkeit der Fahrzeuge gestellt werden; es fand eine sehr grosse Verbreitung. Verschiedene führende Automobilfirmen haben sich die Ausführungsrechte für diese Konstruktion erworben.

Ein weiterer Abschnitt der Festschrift ist der Darstellung der Fabrikation von Rädern und Felgen in den Werken der Georg-Fischer-Aktiengesellschaft gewidmet. Hier erfahren wir, dass die ersten Vollgummiräder neben anderen Stahlgussstücken aller Art und Grösse im Werk I im Mühletal gegossen wurden. Als 1907 das Werk im Birch in Betrieb kam, wurde die Räderfabrikation dorthin verlegt, wo sie während 20 Jahren blieb. 1925 setzten Versuche zur Herstellung in Temperguss ein, die ab 1931, mit der Einführung des K-Rades, durch die serienweise Fertigung abgelöst werden konnten. Daneben laufen seit 1925 Versuche mit Rädern aus Leichtmetall, die zu verschiedenen interessanten Einzelausführungen Anlass gaben. Um den hohen Umsätzen zu genügen, sind auch die Einrichtungen für die mechanische Bearbeitung schrittweise vervollkommen worden. So können heute in Schaffhausen jährlich 40 000 Räder herausgebracht werden.

Die Räder von Georg Fischer laufen in der ganzen Welt, hauptsächlich an Lastwagen, Omnibussen, Trolleybussen, Anhängern und an zahlreichen Spezialwagen. Besonders beliebt sind sie bei Militärfahrzeugen, wo höchste Beanspruchungen auftreten. Man findet sie aber auch bei Traktoren und Spezialfahrzeugen für ganz schwere Lasten, ferner bei Pferdefuhrwerken, Hand- und Elektrokarren. Es ist erstaunlich, dass ein so allgemein bekanntes Konstruktionselement, das wirtschaftlich gesehen ein ausgesprochenes Massenprodukt darstellt, in der Schweiz mit ihren hierfür ungünstigen Bedingungen mit so grossem Erfolg hergestellt werden kann. Aber gerade hier zeigt sich, dass über den wirtschaftlichen Gegebenheiten die menschlichen Qualitäten stehen, dass Mut, Kühnheit, Gewissenhaftigkeit und Sinn für aufbauende Zusammenarbeit die Schwierigkeiten überwinden können, die sich aus einer wirtschaftspolitisch ungünstigen Lage ergeben, ja dass gerade die grossen Anstrengungen zur fortgesetzten Meisterung dieser Schwierigkeiten in allen Werkstätigkeiten jene Energie weckt, die zu qualitativen Höchstleistungen und damit zur Bewährung im Leben und zur Bewahrung der Existenz führen.

Die Ausnützung des Oued el Abid in Marokko

DK 621. 311. 21. (64)

200 km südöstlich von Casablanca, zwischen den Gebirgszügen des Hohen und Mittleren Atlas, ist eine Wasserkraftanlage im Bau, welche die Abflüsse des Oued el Abid speichert und in drei Stufen ausnützt. Es wird mit einer jährlichen Energieerzeugung von 600 Mio kWh gerechnet, was über 80 % der Gesamtproduktion von ganz Marokko im Jahre 1952 entspricht. Ueber die bedeutenden Bauwerke der Kraftwerkgruppe, die im Januar-Heft 1953 der «Wasser- und Energiewirtschaft» beschrieben sind, ist zusammenfassend folgendes zu erwähnen: Mit der 135 m hohen Bogenstaumauer *Bin el Ouidane* von 450 000 m³ Betonvolumen wird eine Wassermenge von 1 400 Mio m³ aufgestaut. An der Sperrstelle steht Jurakalk an, der wohl tragfähig, aber wasserdurchlässig ist. Für die Abdichtung des Talquerschnittes war deshalb die Erstellung eines ausgedehnten Injektionsschirmes unerlässlich. Dieser ist 800 m lang und reicht bis in 180 m Tiefe. Bohrlöcher mit etwa 28 km Totallänge mussten ausgeführt und 14 000 t Zement, also 500 kg/m Bohrloch, injiziert werden. Für die Ableitung der Hochwasser, die bis auf 3500 m³/sec anwachsen können, dient ein Ueberlauf am rechten Mauerflügel, aus dem

das Wasser im Freifall 60 m tief zur Talsohle abstürzt. Das am Mauerfuss gelegene, oberste Kraftwerk, das drei Maschinengruppen mit je 40 000 kW Leistung beherbergt, gibt das Betriebswasser (160 m³/s) dem Flusslauf zurück. Dieser wird durch eine zweite, rund 40 m hohe Bogenstaumauer *Ait Ouarda* zu einem Ausgleichsbecken aufgestaut. Für die Wasserzuleitung in die zweite Zentrale *Afourer* im Einzugsgebiet des Oum er Rebia, ausgerüstet mit zwei Gruppen von je 46 000 kW Leistung (Bruttogefälle rund 230 m, Wasserführung total 48 m³/s), ist ein 10,57 km langer Stollen mit 4,5 m Durchmesser auszuführen. 9,8 km müssen als Basisstollen, also mit nur zwei Angriffsstellen, vorgetrieben werden. Bisher traten auf mehrere km Stollenlänge wasserführende Gipsmergel auf, die viel Schwierigkeiten verursachten und die Verwendung von Spezialzement für die Betonausklei-

dung erforderten. Man hofft, diesen Stollen bis Ende dieses Jahres durchzuschlagen und die ganze Kraftwerkgruppe im Jahre 1954 in Betrieb nehmen zu können. Anschliessend an die Ausnützung des verfügbaren Wassers zur Energieerzeugung wird es weiter für die Bewässerung ausgedehnter Gebiete im Tal des Oum er Rebia verwendet. Die unterste Kraftwerkstufe, am Ende eines langen Bewässerungskanales gelegen, erhält deshalb nur Ueberschusswasser zur Verarbeitung und bringt bei knapp 40 m Gefälle somit eine bescheidene Energieproduktion hervor. Da die Hauptbaustellen dieser Kraftwerke in sehr unwirtlichem Gebirge und weit entfernt vom bestehenden Verkehrsnetz liegen, sind für die Transporte der Baumaterialien, worunter 200 000 t Zement, und für die Unterbringung der Arbeitskräfte (960 Europäer und 5800 Einheimische) ausserordentliche Anstrengungen nötig.

Ideenwettbewerb für die Gestaltung eines Kulturzentrums in Basel

DK 727 (494.231.1)

Fortsetzung von Seite 639

Betrachtungen zum Wettbewerb und seinem Ergebnis

Allen mit dem zukünftigen Kulturzentrum Basels zusammenhängenden Fragen können wir im Rahmen dieser Betrachtungen nicht nachgehen, weil sie nicht im engeren Sinn städtebaulicher Art sind. Sie sind auch politischer, rechtlicher und wirtschaftlicher Natur und müssen daher in erster Linie in der Tagespresse behandelt werden. Wir müssen uns hier darauf beschränken, den Ideengehalt der Projekte, ihre bauliche Erscheinung und die Möglichkeiten der Verwirklichung der einzelnen Bauten in zeitlicher Hinsicht zu beschreiben.

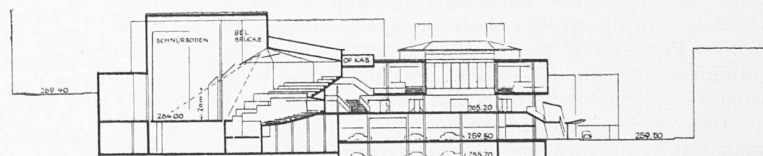
Die Idee, in unserer trockenen und nüchternen Zeit die Vorarbeiten für ein zukünftiges Kulturzentrum zu leisten, ist faszinierend. Sie erschöpft sich nicht in der Durchführung eines architektonischen Ideenwettbewerbs. Der Gedanke muss in die Breite getragen werden; jedermann muss Gelegenheit erhalten, sich eingehend mit ihm zu befassen. Schliesslich müssen sich eigentliche Träger in den politischen Parteien finden lassen, die gewillt sind, überall entschlossen für den Bau des Zentrums einzutreten. Die Frage, wie der Basler für die Neugestaltung eines bereits überbauten Gebietes zu gewinnen sei, ist von überragender Bedeutung. Man wird als Städtebauer nicht darum herumkommen, sich mit dieser Kernfrage besonders intensiv auseinanderzusetzen, denn ohne diese Auseinandersetzung bleibt die schönste «Idee» auf dem Papier stehen und wandert in die Schubladen — allenfalls noch in die Spalten von Fachzeitschriften, um dort in Vergessenheit zu geraten.

Wir wollen von der Voraussetzung ausgehen, der von Architekt P. Trüdingen im März 1951 vorgeschlagene Standort im Herzen Basels sei richtig gewählt. Ferner nehmen wir an, die für die Gestaltung des Zentrums vorgesehenen kulturellen Bauten, die beiden Theaterbauten und die Kunsthalle seien nötig. Bauplatz und Raumprogramm sind folglich nicht zu bemängeln, besonders deshalb nicht, weil Trüdingen selbst in seinen Veröffentlichungen den Nachweis erbrachte, dass sich das Zentrum zwischen Elisabethenstrasse, Steinenberg, Theaterstrasse und Klosterberg verwirklichen lässt. Auch über die Grösse der einzelnen Bauten wollen wir uns hier nicht unterhalten. Diese sind im Wettbewerbsprogramm im wesentlichen gleich vorgesehen worden wie in Trüdingers Vorschlag (nur die Kunsthalle ist mit rd. 1000 m² Ausstellungsfläche um rd. 350 m² kleiner

angenommen worden). Ob Untersuchungen über die Grössenordnung der Bauten stattgefunden haben, entzieht sich unserer Kenntnis. Der Wettbewerb fand also zur Hauptsache auf Grund der von Trüdingen entwickelten Ideen statt.

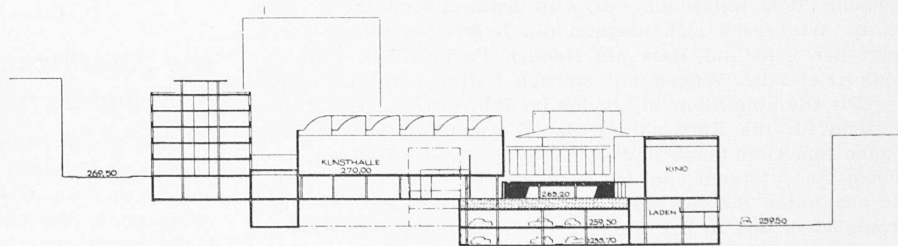
Zwei Gedanken müssen im Vorstadium der Projektierung begleitend sein, damit die Idee allmählich zum Baubeschluss ausreifen kann. Erstens: Das Kulturzentrum soll den baulichen Rahmen für das *geistige Leben* der Stadt bilden. Der ideellen Seite kommt bei dieser kulturellen Bauaufgabe in der Folge der Ueberlegungen der höhere Rang zu, als der materiellen Seite. Zweitens: Im bereits überbauten Gebiet müssen sich die vorgeschlagenen Bauten zeitlich gestaffelt und sinnvoll in den Stadtplan einfügen lassen, damit sich das Zentrum überhaupt, d. h. etappenweise nach Massgabe der vorhandenen Bedürfnisse, der zur Verfügung stehenden Mittel und des durch Abbruch bestehender Gebäude zur neuen Ueberbauung frei werdenden Terrains verwirklichen lässt.

Diesen beiden Hauptgedanken wollen wir im einzelnen nachgehen, weil sie bei der Beurteilung der eingereichten Wettbewerbsentwürfe nicht genügend beachtet worden sind. Es wäre doch in erster Linie erforderlich gewesen, dasjenige Projekt herauszusuchen, das geeignet gewesen wäre, die Vorstellung des Baslers über sein zukünftiges Kulturzentrum zu fördern. Projekte mit geschäftlichen Zwecken dienenden Hoch-



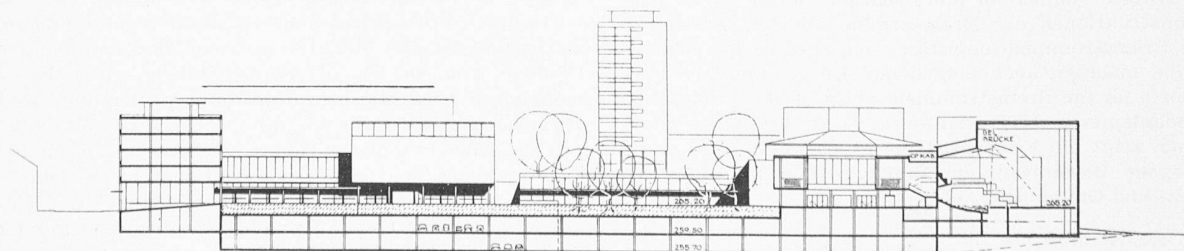
SCHNITT IV-IV

Schnitt durch Oper, Ost-West, Masstab 1: 1500



SCHNITT I-I SÜDLICHE PLATZWAND

Schnitt durch Kunsthalle, Ost-West, Masstab 1: 1500



SCHNITT III-III ÖSTLICHE PLATZWAND

Schnitt Nord-Süd durch Platz und Schauspielhaus, Masstab 1: 1500

Variantenprojekt mit Hotelhochhaus