

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **83/84 (1924)**

Heft 4

PDF erstellt am: **22.07.2024**

### **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.

ist, wird die Untersuchung zeigen, zu der die zuständigen italienischen Behörden den Kontrollingenieur C. F. Brunnschweiler vom schweizer. Eisenbahn-Departement zugezogen haben. — Einstweilen berichtet uns ein nicht beamteter schweizer. Ingenieur auf Grund eigener Anschauung folgendes: Die Aufzeichnungen des „Teloc“-Geschwindigkeitsmessers des, ausnahmsweise auch auf der italienischen Strecke von schweizer. Personal geführten Zuges setzen etwa 1 km vor der Entgleisungstelle aus. Der Schluss, dass der Grund hierfür in einer Blockierung seiner Antriebsachse zu suchen ist, scheint sich zu bestätigen in der Wahrnehmung, dass die innern Räder der Motorwagen-Drehgestelle, im Gegensatz zu den äusseren, eine Menge von Gleitstellen aufweisen. Dies deutet auf ein Ueberbremsen der 2. und 3. Achse und ein ungenügendes Bremsen der 1. und 4. Achse, als Folge einer zu vermutenden unrichtigen Einstellung der Bremsen. Die elektrische Bremse sei völlig intakt; auch das Geleise befinde sich in einwandfreiem Zustand.

**Gerüsteinsturz am „Pont Butin“.** In der Nacht vom 5. zum 6. Juli stürzte während eines heftigen Gewitters das Lehrgerüst des 42 m weit gespannten Halbkreisgewölbes über der zweiten, linksufrigen Landöffnung ein. Die Betonierung hatte im Scheitel sowie von den Kämpfergelenken aufwärts bereits begonnen und belastete das aus 11 Bindern bestehende Gerüst von rund 17 m Breite mit ungefähr 700 t; die letzte Gerüstkontrolle vom 5. Juli abends hatte nichts Bemerkenswertes ergeben. Der Einsturz erfolgte anscheinend durch seitliches Kippen des obern Gerüstteiles gegen die vom Südwestwind abgekehrte Seite der ungefähr nach dem Konkurrenzentwurf von Ingenieur J. Bolliger & Cie. (abgebildet in „S. B. Z.“ vom 8. Mai 1915) gestalteten Brücke.

Das von dem bekannten Zimmermeister R. Coray aus Kanton Holz erstellte Gerüst entspricht in seiner Anordnung ungefähr jenem des Freiburger „Pont de Pérolles“ (abgebildet in „S. B. Z.“ vom 21. November 1921), nur sind die Abmessungen entsprechend den hier wesentlich grösseren Lasten grössere. Während die 8 m breiten Pérolles-Gewölbe im Scheitel 0,9 m stark sind<sup>1)</sup>, besitzen die rund 17 m breiten Butin-Gewölbe 1,40 m Scheitelstärke und 2,80 m an den Kämpfergelenken. Die Wahl dieses Gerüst-Typs war der Bauunternehmung für den Pont Butin im Zeitpunkt der Vergebung der Arbeiten seitens der Bauleitung nahegelegt worden, unter Hinweis auf dessen Bewährung bei der Pérolles-Brücke. Beigefügt sei noch, dass das gleich konstruierte Gerüst des seit etwa sechs Wochen fertigbetonierten Gewölbes über der benachbarten Landöffnung des Pont Butin standgehalten hat. Angesichts der aus diesem Gerüst-Einsturz zu gewärtigenden Mehrung der fachwissenschaftlichen Erkenntnis hoffen wir, über dessen nähere Umstände zu gegebener Zeit Genaueres mitteilen zu können. Dies ist umso wünschenswerter, als noch manche Fragen im Holzbau, wie z. B. die zulässigen Materialbeanspruchungen, die Grenzen der Möglichkeit in der konstruktiven Ausbildung der Knotenpunkte und der zentrischen Anschlüsse, auch der Windverbände, bekanntlich noch umstritten sind und der Abklärung bedürfen.

Für die Bodensee-Regulierung haben die Schaffhauser Ingenieure Carl und Erwin Maier ein neues Projekt ausgearbeitet, über das der zweitgenannte Verfasser morgen Sonntag, den 27. Juli in öffentlicher Versammlung um 15<sup>1/2</sup> Uhr in der neuen Turnhalle Romanshorn referieren wird; das Korreferat hat Oberingenieur C. Böhi von der Rheinbauleitung übernommen, sodass hier Gelegenheit geboten ist, das vielumstrittene Problem von berufenster Seite erörtert zu hören. Zu der Veranstaltung ladet ein der „Nordostschweizerische Schifffahrtsverband Rhein-Bodensee“, der morgen in Rorschach und Romanshorn seine Generalversammlung abhält.

Eine Segantini-Gedächtnisausstellung wird im Segantini-Museum in St. Moritz vom 10. August bis 10. September d. J. den Werdegang des Künstlers in umfangreicher Weise vor Augen führen. Wir machen unsere Leser auf diese beachtenswerte Veranstaltung schon heute aufmerksam, in der Meinung, sie bilde einen weitem Anziehungspunkt zum Besuch der Generalversammlung des S. I. A. im Engadin vom 30. August bis 1. September, zu der die Einladungen nunmehr versandt worden sind (vergl. auch „S. B. Z.“ vom 5. Juli d. J. Baldige Anmeldung liegt im Interesse der Teilnehmer!).

Eidgen. meteorologische Kommission. Der Bundesrat hat als Mitglieder dieser Kommission für eine neue dreijährige Amts-

<sup>1)</sup> Eine ausführliche Beschreibung des „Pont de Pérolles“ durch Ingenieur A. O. Lusser in Freiburg findet man im „Bauingenieur“ vom 28. Februar 1923 (Verlag Julius Springer, Berlin).

dauer wiedergewählt die Herren Direktor R. Gautier in Genf als Präsident, Prof. Forster in Bern, Prof. A. Wolfer in Zürich, Prof. P. L. Mercanton in Lausanne, Prof. A. Heim in Zürich, Prof. L. W. Collet in Genf und Prof. Paul Gruner in Bern.

**Rheinkraftwerk Kembs.** Die Verhandlungen über die Konzessionsbedingungen für den Rückstau bis zur Birs- und Mündung sind, wie die „Basler Nachr.“ am 16. d. M. mitteilten, zu beidseitig befriedigendem Abschluss gelangt. In Fühlung mit den zuständigen Behörden werden wir so bald wie möglich Genaueres darüber berichten.

**Rhein-Regulierung Strassburg-Basel.** Ueber diese war kürzlich der Tagespresse zu entnehmen, dass der neue, von der badischen Wasser- und Strassenbaudirektion bearbeitete Entwurf zu einem befriedigenden Ergebnisse geführt habe. Auch hierüber hoffen wir demnächst Authentisches mitteilen zu können.

## Nekrologie.

† W. Dick. Aus St. Gallen kommt die Nachricht vom Tode unseres geschätzten Kollegen, Stadtgenieur Wilh. Dick, der am 18. Juli, erst 54-jährig, von uns geschieden ist. Nachruf und Bild werden folgen.

## Konkurrenzen.

**Bebauungsplan für Saint-Maurice.** Die Gemeinde Saint-Maurice eröffnet unter den in den Kantonen Wallis, Genf, Waadt, Neuenburg und Freiburg niedergelassenen schweizerischen Fachleuten einen Ideen-Wettbewerb zur Gewinnung eines Bebauungsplanes für einen Teil des Gemeindeareals. Einlieferungstermin ist der 1. November 1924. Als Preisrichter amten die Architekten Max Burgener in Siders und A. Laverrière in Lausanne, Kantonsgeometer Gapany in Sitten, ferner zwei Vertreter des Gemeinderats. Zur Prämierung der fünf besten Entwürfe steht ihnen die Summe von 4000 Fr. zur Verfügung. Das Programm nebst Unterlagen kann bis 31. Juli gegen den Erlag von 15 Fr., die bei Einlieferung eines vollständigen Projektes zurückerstattet werden, beim „Secrétariat communal de Saint-Maurice“ bezogen werden.

**Neubau der Peterskirche samt Pfarrhaus in Freiburg.** Zu diesem unter Freiburger Architekten veranstalteten Wettbewerb sind bis zum Eingabetermin vom 2. Juli insgesamt 14 Entwürfe eingegangen. Das Preisgericht, in dem als Fachleute die Architekten A. Gaudy in Rorschach, A. de Kalbermatten in Sitten, R. de Schaller und L. Jungo in Freiburg amtierten, hat folgenden Entscheid gefällt:

- I. Preis (3500 Fr.) Architekt F. Dumay in Romont.
- II. Preis (2000 Fr.) Architekt G. Meyer in Freiburg.
- III. Preis (1500 Fr.) Architekten Lateltin & Déneraud in Freiburg.
- IV. Preis (1000 Fr.) Architekten Broillet & Genoud in Freiburg.

**Schulhaus in Cortailod.** In einem engeren Wettbewerb unter den seit mindestens fünf Jahren in den Bezirken Neuenburg, Boudry und Val-de-Ruz ansässigen Architekten für ein Schulhaus mit Vortragsaal und Turnhalle in Cortailod hat das Preisgericht bei 18 eingegangenen Entwürfen die folgenden Preise erteilt:

- I. Preis (800 Fr.) Architekten Wawre & Carbonnier in Neuenburg.
- II. Preis (600 Fr.) Architekten Grossi & Hodel in Neuenburg.
- III. Preis ex æquo (300 Fr.) Arch. Châtelain & Fallet, Neuenburg.
- III. Preis ex æquo (300 Fr.) Architekt E. Boitel in Colombier.

Ehrenmeldungen erhielten die Architekten Dellenbach & Walter in Neuenburg und J. U. Debély in Cernier.

## Literatur.

**Taschenbuch für den Maschinenbau.** Herausgegeben von Prof. H. Dubbel, Ingenieur, Berlin. Vierte, erweiterte und verbesserte Auflage. Mit 2786 Textfiguren. In zwei Bänden. Berlin 1924. Verlag von Julius Springer. Preis für beide Teile geb. \$ 4.30.

In der richtigen Erkenntnis, dass die wirtschaftlichen Verhältnisse sowohl dem Studierenden als dem jungen, in der Praxis stehenden Ingenieur mehr und mehr die Anschaffung von Spezialwerken erschwert und dass dadurch die zusammenfassenden Werke an Bedeutung gewinnen, haben Herausgeber und Verlag für geboten gehalten, vor Herausgabe der vierten Auflage von Dubbels Taschenbuch eine dem heutigen Standpunkt des Maschinenbaus völlig entsprechende Neubearbeitung des Werkes vorzunehmen. Richtschnur waren dabei, wie bei den früheren Auflagen, strengste Beschränkung