

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **87/88 (1926)**

Heft 23

PDF erstellt am: **21.07.2024**

### **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.

Bei einem längern Tunnel durch einen Gebirgszug, der eine Wetzscheide bildet und bei grösserem Höhenunterschied der Portale, dürfte die Berücksichtigung natürlicher Luftzüge im Tunnel wohl zu andern Lösungen führen. C. A.

**Einschränkung des Omnibusverkehrs in London.** Die schon seit mehreren Jahrzehnten zu Klagen Anlass gebende Ueberlastung der Londoner Strassen durch Automobil und Autobus hat in den letzten Jahren noch eine derartige Steigerung erfahren, dass 1924 durch ein Gesetz dem Verkehrsminister die Befugnis übertragen wurde, nötigenfalls Einschränkungen im Omnibusverkehr vorzuschreiben. Von dieser Befugnis hat er nun Gebrauch gemacht, indem er, wie die „E. T. Z.“ (nach „El. Railway Journal“) berichtet, verfügt hat, dass in den meisten Strassen der Innenstadt, ausser den dort bereits verkehrenden, keine weiteren Omnibusse zugelassen werden. In einem Falle wurde sogar verlangt, dass auch eine bisher betriebene Omnibuslinie abgebaut werde. Die Massnahme stösst natürlich auf erheblichen Widerspruch, nur nicht seitens der Londoner Allgemeinen Omnibusgesellschaft selbst, weil diese am Verbands der Untergrundbahnen, dem auch eine Anzahl Strassenbahnen angehören, beteiligt ist, und weil die bei der Beschränkung des Omnibusverkehrs von ihr abwandernden Reisenden auf die andern Verkehrsmittel ihres Verbandes abgedrängt werden. Dies ist übrigens, neben der Entlastung der Strassen, auch das Ziel der neuen Verkehrsregelung. Seit 1913 hat sich nämlich die Zahl der Omnibus-Benützer mehr als verdoppelt; mit fast 1,5 Milliarden im Jahre 1924 betrug sie nicht viel weniger, als die der Vorort-, Untergrund- und Strassenbahnen zusammen. Eine solche Bevorzugung eines Verkehrsmittels, die auf Kosten der andern vor sich gegangen ist, hält man für ungesund, und man will daher den Omnibusverkehr nicht nur zur Entlastung der Strasse, sondern auch zur Hebung der andern Verkehrsmittel einschränken. Damit sollen auch diese in den Stand versetzt werden, mehr als bisher zur Förderung des sich auf immer grössern Entfernungen abwickelnden Verkehrs zwischen Wohnung und Arbeitstätte zu leisten.

**Auch ein „neues Heim“.** Als heiteres Gegenstück zu den auf unserer Tafel abgebildeten Wohnräumen mag das nebenstehende „Arbeitszimmer“ im neu erbauten Haus des Komponisten Richard Strauss in Wien gelten. Die „Deutsche Bauzeitung“, der wir das Bild entnehmen, schreibt: „Das 4,80 m im Lichten hohe Zimmer ist wiedergegeben, um die Geschmacksrichtung des Bauherrn aufzuzeigen, der mit seinen kostbaren Möbeln und andern Einrichtungsteilen sich eine Umwelt geschaffen hat, die abgewandt jeder aus der Zeit geborenen Formensprache in prunkvollem, historischem Stilgewande schwelgt—“. Es ist eine schmerzliche Enttäuschung, den Komponisten des Rosenkavalier in *solchem* Rahmen sich wohlführend zu entdecken!

**Schweissen von Kupfer.** Wie die „Z. V. D. I.“ nach „American Machinist“ vom 29. Mai 1926 berichtet, können brauchbare Kupferschweissungen durchgeführt werden, wenn bereits bei Herstellung des Materials auf das Schweissen Rücksicht genommen wird. Verunreinigungen des Kupfers mit Kupferoxyd führen zu Fehlschweissungen; die Reduktion des Kupferoxyds gelingt durch Zufügen von 0,05 bis 0,10% Silicium. Als Schweisstab wird Kupfer verwendet, das ähnlich zusammengesetzt ist wie die zu schweisenden Teile.

## Konkurrenzen.

**Völkerbundsgebäude in Genf** (Band 87, Seite 319; Band 88, Seiten 91 und 239). Wir entnehmen der Tagespresse vom 30. Nov. folgende Meldung: „Die Architektenjury für den internationalen Wettbewerb für den Bau des neuen Völkerbundsgebäudes wird am 3. Dezember in Genf zusammentreten, weil die italienische Regierung verlangt hat, dass die Fristen für die Einreichung der Entwürfe verlängert werden sollen. Infolge von Rücksprachen des Präsidenten der Jury mit verschiedenen Architektengesellschaften in England, Belgien, Frankreich und Holland scheint die Jury geneigt zu sein, diesem Wunsch zu entsprechen.“ — Hierzu konnten wir lediglich feststellen, dass in der Tat die Jury auf den 3. Dezember einberufen worden ist; der S. I. A., als für Wettbewerbsangelegenheiten zuständiger Berufsverband des Landes, in dem sich die Veranstaltung abspielt und der Bau errichtet wird, ist zwar mit einer bezüglichen Rücksprache nicht beehrt worden. Er hätte aber die Anregung Italiens zweifellos ebenfalls unterstützt.

**Umbau der Peters-Schule in Basel** (Seite 142). Zur Beurteilung der 104 rechtzeitig eingereichten Entwürfe wird das Preisgericht am 13. Dezember zusammentreten.

Redaktion: CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL.

## Vereinsnachrichten.

**Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.**  
Auszug aus dem Protokoll der V. Sitzung des Central-Comité vom 13. November 1926 in Zürich.

1. An Stelle des zurücktretenden Ing. E. Kästli (Bern) wird als Präsident der „Normungs-Kommission für Tiefbau“ Ing. W. Morf (Zürich) gewählt.
2. Als Präsident der „Kommission für Revision der Vorschriften über Bauten in armiertem Beton vom Jahre 1909“ wird gewählt: Prof. A. Paris (Lausanne).
3. Zur Förderung des Verkaufs unserer Normen in der welschen Schweiz soll in Lausanne eine eigene Verkaufsstelle (Librairie F. Rouge & Cie., 6, Rue Haldimand) eingerichtet werden.
4. Die an der „Internationalen Ausstellung für Binnenschiffahrt und Wasserkraftnutzung in Basel“ durch den S. I. A. ausgestellten Pläne werden der Eidgen. Technischen Hochschule, Zürich, zur Aufstellung in den permanenten Sammlungen überwiesen.
5. Es wird beschlossen, im Jahre 1927 wieder einen Kurs über technisch-wirtschaftliche Fragen zu veranstalten; die ständige Kurskommission wird mit der Inangriffnahme der Vorbereitungen betraut.

Zürich, den 30. November 1926.

Das Sekretariat.

## Mitteilung des Sekretariats.

Die an der Delegierten-Versammlung vom 28. August 1926 in Basel genehmigten neuen *Normen* sind nunmehr erhältlich und zwar zu folgenden Preisen:

- Nr. 111 Normen über Holzbauten (deutsch und französisch) . . . . . Fr. 1.— p. St. (netto)  
 Nr. 140 Bedingungen für Ofenlieferungen und Hafnerarbeiten (deutsch und französisch) Fr. —.40 per Stück  
 Mit 25% Rabatt für die Mitglieder des S. I. A. (Portospesen werden extra berechnet.) Zu beziehen beim Sekretariat des S. I. A. Tiefenhöfe 11, Zürich.

## Sektion Bern des S. I. A.

### Ausserordentliche Mitgliederversammlung

Montag, den 6. September 1926, 20<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Uhr, im Bürgerhaus, Bern.

Vorsitz: Ing. *Alb. v. Steiger*. Trotz des durch den Referenten bestimmten frühen Datums fanden sich doch etwa 35 Mitglieder zu dieser Sitzung ein. Geschäftliche Mitteilungen werden keine gemacht.

Bezüglich des sehr interessanten Vortrages von Professor Dr. *Fr. Schaffernak* aus Wien, über *Die Geschiebebewegung in Flüssen und ihre Erforschung durch Versuche*, sei auf das Protokoll des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins „S. B. Z.“ Band 88, Nr. 16, sowie auf den von der „S. B. Z.“ darüber in Aussicht gestellten Aufsatz verwiesen.

In der *Diskussion* stellte u. a. Oberingenieur E. Meyer verschiedene Fragen an den Referenten und machte auf das Interesse aufmerksam, das die Versuche von Prof. Schaffernak für die Praxis haben. Von besonderer Wichtigkeit sind die Geschiebefragen auch für die schweizerischen Verhältnisse, wobei es wesentlich sei, zwischen rollendem und suspendiertem Material zu unterscheiden. Je nachdem, ob sich nur rollendes oder auch suspendiertes Material ablagert, sind die Geschiebemengen eines bestimmten Flusses um ein Vielfaches verschieden.

### I. Sitzung im Vereinsjahr 1926/27

Freitag, den 29. Oktober 1926, 20<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Uhr, im Bürgerhaus Bern.

Vorsitz: Kantonsgeometer *W. Hünerwadel*, Präsident. Anwesend 36 Mitglieder.

Die Versammlung gedenkt der im Laufe des Sommersemesters 1926 verstorbenen Mitglieder, des verdienten frühern Vereinspräsidenten Ing. *W. Schreck* und Zimmermeister *Wyder*, Freimitglied unserer Sektion.

Der Präsident macht hierauf Mitteilung über die im Laufe des Sommers abgehaltenen Veranstaltungen, sowie, einem aus Mitgliederkreisen geäusserten Wunsch entsprechend, auch über die wichtigsten, durch den Vorstand behandelten und erledigten Geschäfte. Mitgliederbewegung seit der Hauptversammlung im Frühjahr: Ausgetreten 3 Mitglieder, übergetreten 1, neu eingetreten 3, verstorben 2.

Hierauf erteilt der Vorsitzende das Wort dem Referenten Arch. *Emil Ruetschi*, Bern, Sekretär unserer Sektion, zu einem Vortrag über: *Entwicklungstragen der Grosstädte*

*an Hand des Schuhmacher'schen Bebauungsplanes für die Stadt Köln.*

Der Redner führte in sehr eingehender und klarer Weise, was in kurzen Worten nur schwer wiederzugeben ist, ungefähr folgendes aus: Der Städtebau hat die Aufgabe, die Gegensätze zwischen Stadt