

Zum Bau-Einsturz der Poricstrasse in Prag

Autor(en): **Petry, W.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **91/92 (1928)**

Heft 18

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-42599>

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.

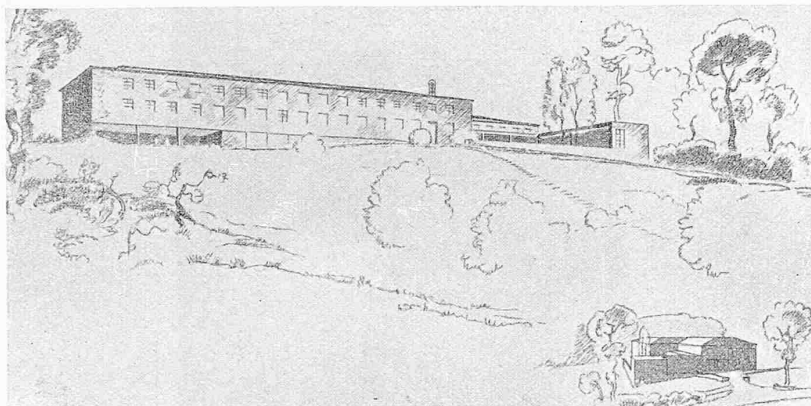
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

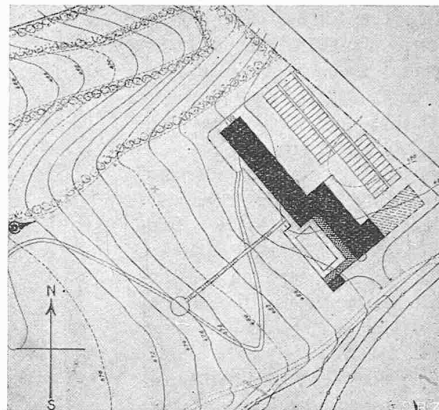
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

WETTBEWERB FÜR EIN STADTLUZERNISCHES ALTERSASYL.

IV. Preis (1000 Fr.), Entwurf Nr. 8 „Abendausblick“. — Verfasser Max Kopp, Arch., Kilchberg (Zürich).



Perspektivische Ansicht aus Westen.



Situationsplan 1:3000.

Schwerpunkt der Anlage zu weit abgerückt. Die Waschküche nach Süden unter den Anstaltszimmern ist schlecht disponiert. Der Aufzug von der Küche nach den oberen Etagen fehlt.

Das Aeussere ist sehr ansprechend und zwecktreffend; sehr reizvoll und für die Insassen von grossem Wert ist der eingeschlossene, gegen die Strasse abgedeckte Sonnenhof. Dem zu befürchtenden Westwind ist durch teilweise Offenhaltung der geschlossenen Ostwand zu begegnen.



PARTERRE - GRUNDRISS



Entwurf Nr. 8 „Abendausblick“. — Grundrisse und Fassaden 1:600.

Rangfolge und Preise.

Die Abwägung der Vorzüge und Mängel der in engerer Wahl verbliebenen Entwürfe führt das Preisgericht zu nachfolgendem Beschlusse:

Es sind folgende Preise zu erkennen:

- I. Preis von 2500 Fr. dem Entwurf Nr. 12, „Pilatus“ II;
 - II. Preis von 2300 Fr. dem Entwurf Nr. 7, „Abendsonne“;
 - III. Preis von 1700 Fr. dem Entwurf Nr. 3, „Sonnenterrasse“;
 - IV. Preis von 1000 Fr. dem Entwurf Nr. 8, „Abendausblick“.
- im 5. bis 8. Rang stehen die Entwürfe Nrn. 1, 16, 6 und 4.

Das Preisgericht ist der Ansicht, dass das Projekt Nr. 12 mit Motto „Pilatus“ II die beste Grundlage für das Ausführungsprojekt darstellt; es empfiehlt der Bauherrschaft, dem Verfasser die weitere Bearbeitung und Bauausführung zu übertragen.

Die Oeffnung der Umschläge für die prämierten Entwürfe ergibt:

- I. Preis, „Pilatus“: Verfasser Alfred Möri, Architekt.
- II. Preis, „Abendsonne“: Verfasser K. F. Krebs, Architekt.
- III. Preis, „Sonnenterrasse“: Verfasser Arnold Berger, Arch.
- IV. Preis, „Abendausblick“: Verfasser Max Kopp, Kilchberg (Zch.).

Luzern, den 8. September 1928.

Die Preisrichter:

Dr. M. Wey, Roman Gut, M. Hofmann, Arch.
M. Haefeli, sen., Arch., Dag. Keiser, Arch.

Zum Bau-Einsturz an der Poricstrasse in Prag.

Am 15. Oktober habe ich die Unfallstelle in der Poricstrasse besichtigt, mich mit ersten Sachverständigen der Eisenbetonbaues in Prag besprochen und am Abend einer Sondersitzung des Tschechischen Beton-Vereins über diesen Gegenstand beigewohnt. Hiernach kann ich, zugleich als Antwort auf zum Teil irreführende, zum Teil tendenziöse Berichte in Zeitungen, folgendes feststellen:

Die eigentliche Ursache des verhängnisvollen Baueinsturzes wird erst nach eingehender Untersuchung des Falles angegeben werden können. Es ist anzunehmen, dass verschiedene Fehler bzw. Unterlassungen zusammengewirkt haben. Alle Behauptungen über bestimmte Ursachen sind verfrüht; die eine oder die andere mag mit dazu beigetragen haben, ist aber allein nicht ausschlaggebend, oder dass sie es sei, ist bis jetzt nicht eindeutig geklärt.

Unfallfördernd wirkt zweifellos das tschechische Bauförderungsgesetz, das für solche Bauten, die bis zum 31. Dezember 1928 fertiggestellt werden, auf viele Jahre Steuerfreiheit gewährt, später zu Ende geführte Bauten aber davon ausnimmt. Dies hat nicht nur

zu dem einen Unfall geführt, sondern zu sehr vielen Einstürzen von Bauten der verschiedensten Bauarten und Baustoffe. Das Gesetz bewirkt begreiflicherweise ein unglaublich rasches Bautempo, das sich überall in Prag feststellen lässt. Dadurch muss die Güte und Sorgfalt der Bauausführung leiden, und die Baupolizei ist bei den vielen Bauten, die gleichzeitig errichtet werden, nicht in der Lage, eine gründliche Einzelaufsicht auszuführen.

Aehnlich aussehende und ähnlich angeordnete Eisenbetonskelettbauten werden in Prag gewöhnlich auf starke durchgehende Eisenbeton-Fundamentplatten gegründet. Dies ist in vorliegendem Falle nicht geschehen, der Bau stand auf Streifenfundamenten; der Baugrund ist nicht gut, sondern Schwemmsand. Es wird Sache der Untersuchung sein, festzustellen, ob die Fundierung ausreichend war. — Der Beton der an der Strasse liegenden Bautrümmern sodann ist ungleichmässig. Er ist zum Teil nicht gerade schlecht, sondern so, dass er auf gewisse Festigkeit schliessen lässt, zum Teil aber ist er viel schlechter, sandreich und ohne Mittelkorn, zum Teil auch noch „grün“, d. h. noch nicht völlig erhärtet. Es scheint, als ob der Beton nicht immer in gleichmässiger Mischung und mit der nötigen Sorgfalt hergestellt worden sei; ausserdem ist er offenbar mit viel Wasser verarbeitet worden, denn er hat viele von Luftblasen herrührende Poren, die besonders bei sehr nassem Beton vorkommen. Der zum Teil „grüne“ Beton lässt vermuten, dass Bauteile zu früh ausgerüstet worden sind. Dies ist ganz besonders bedeutungsvoll, wenn solche bei Temperaturen betoniert wurden, die erheblich niedriger waren als die Sommertemperatur. Die Hast des Bauens macht es erklärlich, dass der Unternehmer keine Baukontrollprüfungen durchführte. Sie wären zur Selbstkontrolle in vorliegendem Falle ganz besonders angezeigt gewesen und hätten warnend gewirkt.¹⁾

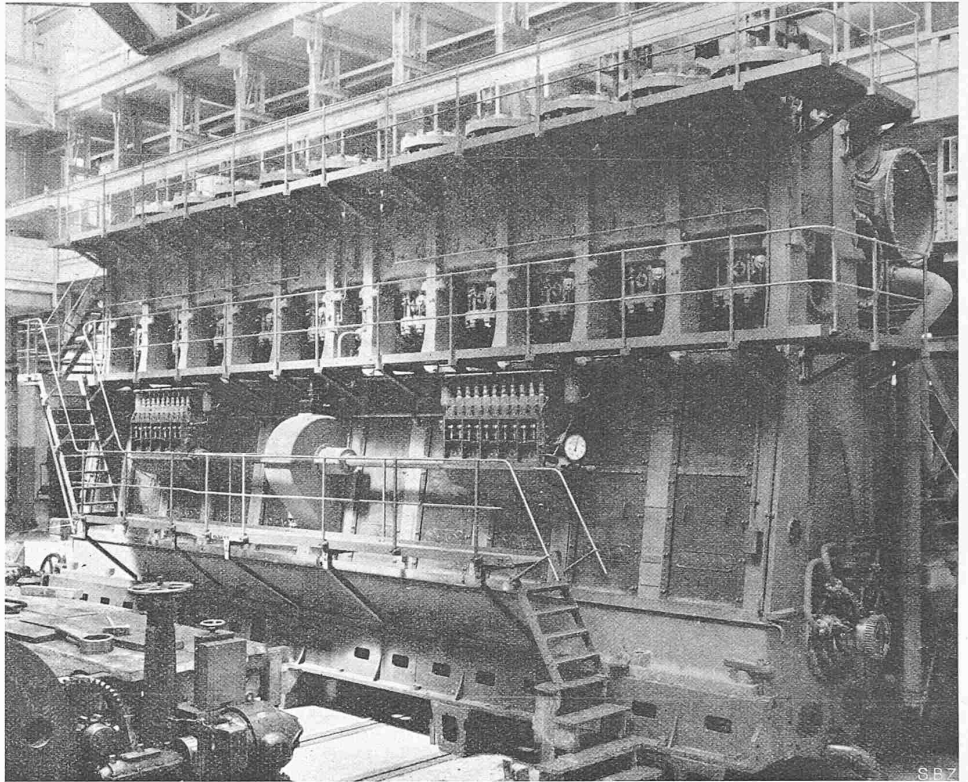
Eisenbetonskelettbauten mit vielen Geschossen können selbstverständlich einwandfrei und ohne jedes Bedenken in Eisenbeton gebaut werden. Den Beweis dafür liefert Prag selbst in überzeugendster Weise. Es sind dort eine sehr grosse Anzahl solcher Eisenbetonbauten zum grossen Teil fertig, zum Teil in der Ausführung begriffen. Richtig konstruiert und gut ausgeführt, sind sie standesicher und genügen allen Ansprüchen. Sie lassen sich auch bei rascher Bauausführung, wie in Prag vielfach bewiesen worden ist, einwandfrei herstellen. Wenn der Bau in der Poričstrasse eingestürzt ist, so lässt dies darauf schliessen, dass Personen am Werk waren, die nicht die nötige Sachkenntnis hatten, nicht die nötige Sorgfalt anwendeten und nicht verhinderten, dass bei der Konstruktion und Ausführung Fehler gemacht und Unterlassungen begangen wurden, die in ihrer Zusammenwirkung schliesslich das Unglück herbeiführten.

Dr. Ing. W. Petry.

Mitteilungen.

Eisenbahn und Automobil. Die „Automobilrevue“ hatte an die Besserung der Betriebsergebnisse der S. B. B. die Auffassung geknüpft, dass für diese damit jeder Grund dahinfalle, auf dem Begehren um rechtliche Gleichheit zwischen Eisenbahn- und Automobilverkehr weiterhin zu bestehen. Laut „Bund“ vom 18. Oktober äusserte sich dazu die Generaldirektion der S. B. B. u. a. wie folgt:

¹⁾ Es wird behauptet, dass die Unternehmung bisher derartig grosse Eisenbetonskelettbauten noch nicht hergestellt habe, sondern nur einfachere Eisenbetondecken u. dgl. in gewöhnlichen Hochbauten.



Zehnzylindriger, kompressorloser, doppeltwirkender Zweitakt-Dieselmotor von 11 700 PSe der M. A. N. (Text auf S. 233).

„Die Bundesbahnen sind sich wohl bewusst, dass sie dauernd mit dem Wettbewerb der Automobile als ernstem Faktor in ihrer Finanzgebarung zu rechnen haben und dass sie sich zur weiteren wirtschaftlichen Verwaltung des in den Bundesbahnen investierten Landesvermögens von mehr als 2,5 Milliarden Franken nicht allzu sehr auf staatlichen Schutz verlassen dürfen. Nur das Begehren wird man ihnen nicht abschlagen können, nämlich dass der Wettbewerb auf gleichen rechtlichen Grundlagen erfolge und dass nicht, wie es heute der Fall ist, der Automobiltransport unter rechtlich wesentlich günstigeren Bedingungen die Konkurrenz mit der Eisenbahn aufnehmen kann. Oder ist es etwa richtig, dass die Eisenbahnen für jede Sendung mit einer Stempelsteuer belastet werden — die S. B. B. liefern jährlich über zwei Millionen Franken Ertrag aus dem Frachtenstempel an die Bundeskasse ab —, während die gewerbmässig auf den Lastwagen beförderten Frachten nichts zu zahlen haben? Ist es richtig, dass man die Arbeitszeit des Eisenbahnpersonals von Staates wegen einschränkt, während für die Wagenführer der Lastwagen und Automobile trotz der bedeutend grösseren Gefahren des Strassenverkehrs volle Freiheit in der Ausnützung der Arbeitszeit besteht? Sind die Grundlagen des Wettbewerbs gleichmässig, wenn für die Eisenbahnen eine gesetzliche Pflicht zur Beförderung aller aufgegebenen Waren aufgestellt wird, während der Unternehmer, der gewerbmässig Lastwagentransporte ausführt, sich die ihm passenden Sendungen auswählen kann? Ist es schliesslich mit den Grundsätzen einer geregelten Verkehrswirtschaft vereinbar, wenn für die Eisenbahntransporte der gesetzliche Tarifzwang aufgestellt wird, während der Lastwagen-Unternehmer seine Beförderungstaxen je nach den Umständen frei bemessen kann? Solange diese rechtlichen Ungleichheiten in den Wettbewerbs-Verhältnissen zwischen Eisenbahn und Automobil bestehen, ist eine natürliche und volkswirtschaftlich zweckmässigste Ausscheidung des Verkehrs zwischen Eisenbahn und Automobil, die im Interesse unserer nationalen Wohlfahrt anzustreben ist, nicht möglich. Mit den gegenwärtig günstigen Betriebsergebnissen der Bundesbahnen darf daher in der Öffentlichkeit nicht die Meinung verbreitet werden, dass alles in Ordnung wäre und dass weiter einschränkende staatliche Massnahmen gegenüber dem Automobilverkehr nicht mehr notwendig seien. Das ganze Problem der Verkehrsregelung harrt vielmehr noch der Lösung.“