

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 99/100 (1932)
Heft: 13

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: 06.02.2025

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

EIGENHEIM DES ARCH. PROF. O. R. SALVISBERG, ZÜRICH.

Eisenbeton-Konstruktion Ing. A. Wickart, Zürich.

zahnung gegenüber dem Wohnblock fixiert wurde (Detail I Abb. 31). Die Stützmauer hat sich, wie vorauszusehen war, entsprechend der Zusammendrückbarkeit der Erdmasse im Gebiet der grösseren Bodenpressungen talwärts bewegt. Diese Bewegungen sind übrigens nach Verlauf eines Jahres zum Stillstand gekommen. Die ausgeführte Konstruktion der Stützmauer ist äusserst sparsam und sichert die denkbar beste Trockenlegung der oberen Hinterfüllung.

MITTEILUNGEN.

Die Personen-Seilschwebbahn Chamonix-Brévent. Von Chamonix führt eine, in zwei Sektionen unterteilte Personen-Seilschwebbahn auf die nordwestlich von Chamonix, dem Mont-Blanc-Massiv gegenüber liegende Montagne du Brévent. Die erste, einen Höhenunterschied von 902 m überwindende Sektion von Chamonix nach Planpraz ist seit August 1928, die zweite, einen weitem Höhenunterschied von 516 m überwindende Sektion seit September 1930 im Betrieb.

Bei einer geradlinigen Grundriss-Entwicklung von 1510 m ist die untere Sektion mit sechs Zwischenstützen angelegt, während die im Grundriss 1215 m messende obere Sektion keine Zwischenstütze verwendet. Die bemerkenswerteste Einzelheit liegt in der Anlage beider Maschinenstationen in der Zwischenstation Planpraz, die somit die untere Sektion, wie üblich, von oben her bedient, während sie die obere Sektion von unten aus betätigt. Die Antriebsanordnung der nach System Rebuffel ausgeführten Zugseilanlage wird von A. Lévy-Lambert in „Génie civil“ vom 23. Januar 1932 eingehend beschrieben. Die Zugseile der beiden, im Pendelverkehr auf- und absteigenden Kabinen sind auf der Strecke vierfach vorhanden, mit

Antriebscheiben und Endscheiben in der Station Planpraz, mit Seilumkehrscheiben in der Station Brévent. Jeder Kabine sind also zwei Zugseile zugeordnet, wobei die Kabine je in eines der Seile fest eingefügt ist, während jedes zweite Zugseil jede Kabine nur durchläuft, um daselbst im Falle des Zerreisens irgend einer Zugseilstelle automatisch durch Klemmung die Bewegung beider Kabinen sofort aufzuhalten. Die mit dem normalen Antrieb von oben her bediente untere Sektion ist mit Kabinen für je 30 Personen ausgerüstet, während die Kabinen der obern Sektion je 15 Personen befördern können. Die Einrichtungen der untern Sektion erlauben vier Fahrten, jene der obern Sektion sechs Fahrten in der Stunde.

Die bauliche Entwicklung der Stadt Paris wird in der Pariser „Illustration“ (13. Februar) scharf unter die Lupe genommen durch deren hervorragenden Mitarbeiter L. Naudeau. Anschliessend an die Darstellung des enormen Aufschwunges der deutschen Städte

Abb. 27. Isometrie 1 : 500.

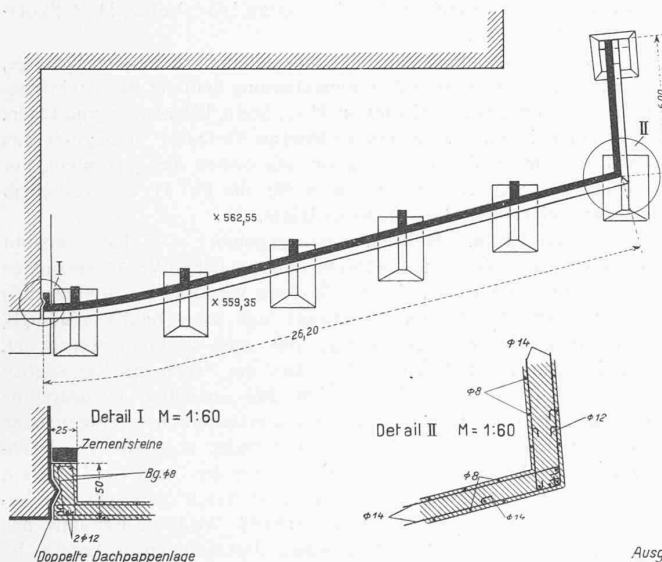
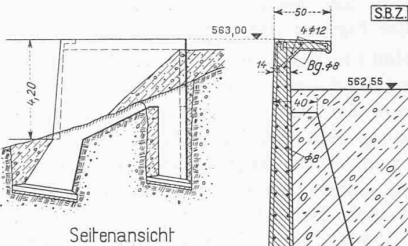
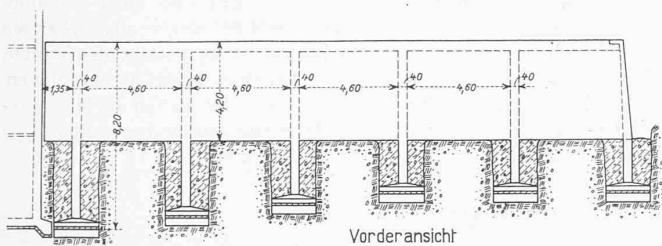
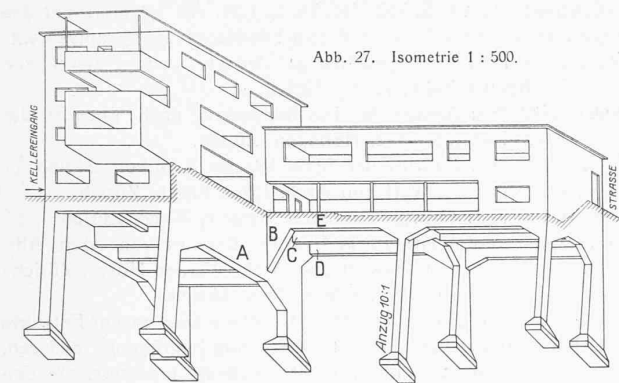


Abb. 31. Terrassenmauer in Eisenbeton, Horizontalschnitt und Ansicht 1 : 300. — Details 1 : 60.

auf die Stützen auszuweichen, wurden diese als Pfeiler mit obern und untern Gelenken ausgebildet. Die Uebertragung der Normalkräfte geschieht durch Dorne (Detail Abb. 29).

Die grosse Stützmauer (Abb. 31) zwischen oberem und unterem Garten wird durch Pfeiler und dazwischen gespannte Wände gebildet. Diese Wände sind gerade so hoch wie der Höhenunterschied zwischen dem oberliegenden Garten und dem unteren Gelände. Dank dieser Lösung wird die kleinstmögliche Erddruckbelastung auf die Stützmauer erzielt; die Ausbildung einer üblichen Gewichtsstützmauer hätte zur Folge gehabt, dass man einen rd. dreimal grösseren Erddruck hätte aufnehmen müssen. Aus wirtschaftlichen Gründen hat man darauf verzichtet, die Stützmauer auf die Molasse abzustellen; man hat, unter Hinzuziehung des Geologen Dr. J. Hug, eine Fundierung unterhalb der untern Gleitschicht in der Annahme einer zulässigen Bodenpressung von rd. 1,5 kg/cm² durchgeführt.

Da die Stützmauer als Fortsetzung der Hauswand wirken sollte, musste sie ohne Anzug erstellt werden. Diese Bedingung hatte zur Folge, dass die letzte Stützmauerpartie konsolartig ausgekragt und durch eine Beton-Ver-

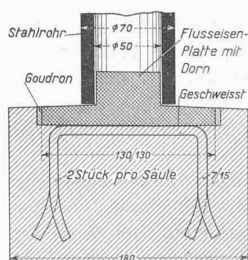


Abb 30. Säulengelenk, 1 : 5.

ist mit Kabinen für je 30 Personen ausgerüstet, während die Kabinen der obern Sektion je 15 Personen befördern können. Die Einrichtungen der untern Sektion erlauben vier Fahrten, jene der obern Sektion sechs Fahrten in der Stunde.

seit dem Krieg zeigt ein vergleichender Blick auf Paris, dass dort der kleinliche Geist der Stadtväter (die der Autor recht schonungslos hernimmt) es völlig versäumt hat, in der Zone des niedergelegten Festungsgürtels für planvolle Bebauung zu sorgen, sondern das schlimmste Wohnelend dort wuchern lässt. Aber nicht nur diese Gegenwartsaufgaben sind vernachlässigt, sondern es werden auch historische Werte, die den Charme von Paris und seinen durch keine Stadt der Welt zu ersetzenden Wert ausmachen, oftmals preisgegeben zu Gunsten fader Neubauten. Diesbezüglich urteilt Naudeau: „Nous ne parvenons pas à nous dégager, nous, de l'imitation classique, préjugé qui nous a fait ériger récément, au cœur même de la grande ville, certains modèles de la laideur bête“. — Hier anschliessend möchten wir doch darauf hinweisen, dass gerade die „S. B. Z.“ schon wiederholt Gelegenheit hatte, ihren Lesern auch Beispiele guten neuen Geistes in der Pariser Bautätigkeit vorzuführen.¹⁾ Dagegen erscheint es uns erfreulich, dass ein Blatt von der Bedeutung der „Illustration“ den Mut hat, Misstände „im eigenen Hause“ offen als solche zu kritisieren und damit sicherlich mehr für die Entwicklung zu tun, als mit der heutzutage sonst üblichen Verherrlichung alles Eigenen und Nationalen. W. J.

Kreiselwipper für 2400 t/h. Ein Kreiselwipper zur Entleerung von 20 Kohlenwagen von je 120 t Fassungsvermögen in einer Stunde hat in einem neuen Kraftwerk der „Chicago district electric generating corporation“ Anwendung gefunden. Nach „Engineering“ vom 12. Februar 1932 werden zum erhöht angeordneten Wipper die sechsachsigen Kohlenwagen einzeln mittels eines durch Seilzug betriebenen Rollbocks hingebacht. Der zylindrisch gebaute Wipper, mit seinem käfigförmigen Umriss von 7,8 m Durchmesser und 17,6 m Länge, wird auf der Unterseite von Laufrollen getragen, die ihrerseits auf einer Plattform, die über einer Vorrichtung zum Wägen ruht, aufgebaut sind. Die Drehung des Wippers mit dem darin befindlichen Kohlenwagen vermitteln Zugseile, die den Umfang der beiden an den zwei Käfigenden befindlichen Peripherieringen umschlingen; jedes dieser Zugseile wird von einer Winde auf- und abgewunden, die sich auf den Plattformenden befindet und mittels einer längs der ganzen Plattform durchlaufenden Welle von einem Elektromotor aus betätigt wird. Bei einem Zeitaufwand von 1,5 min für die Hin- und Herbewegung des Wippers um seine Längsaxe genügt ein Motor von 45 PS zum Antrieb.

„**Budd-Micheline**“ ist die Bezeichnung eines Schienen-Leichtfahrzeuges mit Pneumatik-Bereifung, das die Firma Edward G. Budd in Philadelphia (U. S. A.) soeben herausgebracht hat. Von der früher hier gezeigten Original-Micheline unterscheidet sich der Wagen durch die besondere Bauart seines geschweissten Spezialstahlrahmens, von dem „Eng. News Record“ vom 3. März einige Bilder und Zahlen bringt. Der 12,5 m lange Motorwagen für 40 Personen hat ein Sitzplatzgewicht von 153 kg; er ruht auf zwei dreiaxigen Drehgestellen, in denen je zwei Achsen Luftbremsen von Automobiltyp besitzen. Es soll bei 96 km/h Geschwindigkeit ein Bremsweg von 122 m zu erzielen sein.

Die Kohle- und Koks-Transportanlagen in der neuen Gaskokerei Basel, denen das Rohmaterial z. Z. noch per Bahn zugeführt wird, sind so disponiert, dass sie später ohne weiteres aus dem projektierten zweiten Hafenbecken durch die Rheinkähne gespiesen werden können. Im „Monatsbulletin des S. V. G. W.“ vom Februar sind diese Einrichtungen ausführlich gezeigt; sie verdienen das Interesse der Fachleute umso mehr, als Anlagen dieser Art und Grösse für schweizerische Verhältnisse seltene Aufgaben darstellen.

Internat. Kongresse für Neues Bauen. Die diesjährige Delegiertenversammlung der Internationalen Kongresse für neues Bauen findet am 29. März 1932 in Barcelona statt. Bei dieser Gelegenheit wird mit Hilfe der katalanischen Regierung eine öffentliche Vortragsfolge abgehalten werden, an der u. a. Walter Gropius, C. van Eesteren, Le Corbusier, das Publikum über die Ziele der heutigen Architektur unterrichten werden. Nähere Auskunft erteilt das Sekretariat: Zürich 7, Doldertal Nr. 7. S. G.

Der im Fluge verstellbare Propeller System Haw ist in der „Schweiz. Aero-Revue“ vom 15. März kurz dargestellt. Einige Bilder und Zeichnungen erläutern die Wirkungsweise dieses zukunftsreichen Metallpropellers.

¹⁾ Rues des Amiraux-Lachapelle, Bd. 89, S. 73*; Cité Seurat, Bd. 94, S. 156*; Théâtre Pigalle, Bd. 94, S. 158*; Rue Guynemer, Bd. 94, S. 141*; Garage Marbeuf, Bd. 95, S. 103*; Salle Pleyel, Bd. 95, S. 47*.

WETTBEWERBE.

Schulhausanlage an der Tannenrauchstrasse in Zürich-Wollishofen (Bd. 98, S. 217; Bd. 99, S. 129). Am 19. März hat das Preisgericht unter 160 Entwürfen folgende Rangordnung aufgestellt:

1. Rang (3800 Fr.): Mehrgeschossige Anlage nach Entwurf von Dr. Roland Rohn, Arch., Zürich.
 1. Rang (3800 Fr.): Anlage im Pavillonsystem nach Entwurf der Arch. Kellermüller & Hofmann, Zürich.
 2. Rang (3000 Fr.): Entwurf der Arch. Walder & Döbeli, Zürich.
 3. Rang (2500 Fr.): Entwurf von Arch. Hans Kruck, Zürich.
 4. Rang (1900 Fr.): Entwurf der Arch. Arter & Risch, Zürich.
- Zum *Ankauf* empfohlen: zu je 1000 Fr. Entwurf von Arch. Alfr. Gradmann, Zürich und Entwurf von Arch. Werner Moser, Zürich; zu 500 Fr. Entwurf von Prof. Friedr. Hess, Zürich.

Die an sich grundsatzwidrige Gleichstellung zweier Entwürfe im „1. Rang“ findet hier ausnahmsweise ihre Begründung dadurch, dass das Preisgericht sich für nicht zuständig erachtete, die Entscheidung zwischen einer mehrgeschossigen und einer Pavillon-Anlage zu treffen. Je nach dem Entscheid der hierfür massgebenden Schulbehörde empfiehlt aber die Jury, den einen bezw. den andern Verfasser für die Weiterbearbeitung der Bauaufgabe heranzuziehen.

Die Ausstellung der Entwürfe in den Turnhallen am Hirschengraben ist während der üblichen Tagesstunden zu besichtigen (bei Redaktionsschluss noch nicht genau bekannt).

LITERATUR.

Tragwerk und Raumabschluss. Von Dr. Roland Rohn, Dipl. Arch. 145 Seiten mit 37 Abb. Aarau 1931, Verlag H. R. Sauerländer. Preis 9 Fr.

Eine Doktorarbeit von 150 Druckseiten. Eine äusserst fleissige, gedrängte, systematische Zusammenfassung heutiger Konstruktionsmöglichkeiten des Hochbaues in Holz, Stein, Eisenbeton und Eisen. In ihrem Reichtum bei einem 25jährigen Verfasser unmöglich das Resultat eigener Erfahrung, darum ein bestes Zeugnis nicht nur für ihn als Schüler, sondern auch für die E. T. H. und vor allem für den Referenten Prof. H. Jenny-Dürst.

Aber warum als Buch herausgegeben? Der Laie versteht das Buch der vielen Fachausdrücke und fachlichen Voraussetzungen wegen nur stellenweise, der Studierende vermisst die erläuternden Zeichnungen, der Praktiker langweilt sich lange Kapitel hindurch, deren Inhalt systematisch nötig, ihm aber so uninteressant ist, wie dem Fisch das Wasser. Wo dann der Fachmann Rat suchen möchte, kann ihm die Arbeit über das unendlich vielgestaltige Grundproblem der Hochbautechnik die erforderlichen, eingehenden Details unmöglich geben. Er wird Rat finden auf Seite V: „Nachgeschlagene Literatur“. — Es drängen sich die Fragen auf: Ist ein sauber geführtes Kollegienheft, bereichert durch die Ergebnisse zusätzlicher Fachlektüre, eine Doktorarbeit? Wird die Kenntnis des vorliegenden Inhaltes nicht von jedem Diplomanden verlangt? Ist es nicht die Aufgabe einer Doktorarbeit, über irgend ein naturgemäss beschränktes Gebiet Selbsterarbeitetes, Neues zu geben? Naef.

Bezügl. der Schlussbemerkungen des Rezensenten verweisen wir auf die grundsätzliche Erörterung „Zur Frage des Architekten-Doktorgrades“ durch Dipl. Arch. Peter Meyer in „S. B. Z.“ Bd. 83 (5. April 1924), sowie die daran anschliessende „Korrespondenz“ (3. Mai 1924) von Dipl. Arch. Heinr. Peter, die beide der gleichen Ansicht Ausdruck geben wie Dipl. Arch. Hans Naef. Red.

Für den vorstehenden Text-Teil verantwortlich die REDAKTION: CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL, Dianastrasse 5, Zürich.

SITZUNGS- UND VORTRAGS-KALENDER.

Zur Aufnahme in diese Aufstellung müssen die Vorträge (sowie auch nachträgliche Aenderungen) bis spätestens jeweils Mittwoch 12 Uhr der Redaktion mitgeteilt sein.

30. März: Sektion Basel des S. I. A. „Brauner Mutz“, 20.15 h. Prof. Dr. A. Stucky, Lausanne: „Neuere Ausführungen von grossen Talsperren (Chambon, Oued Fodda, Verdon)“. Mit Lichtbildern.
1. April (Freitag): Techn. Verein Winterthur. Bahnhofsäli 20.15 h. Dipl. Ing. O. E. Sutter (Frankfurt): „Goethe und das Jahrhundert der Technik“.
2. April: Sektion Basel des S. I. A. Besichtigung der Bauarbeiten für das Rheinkraftwerk Albbbruck-Dogern. Abfahrt 13.30 h ab Aeschenplatz. Sammlung 15.15 h in Neu-Alb. Gäste willkommen.