

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 68 (1950)
Heft: 43

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: 16.05.2025

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

man ein grundsätzlich verschiedenes Fassadensystem gewählt hätte, so wäre diese Beeinträchtigung der beiden Bauten nicht entstanden. Die Rasterung der Fassaden ist aber im wesentlichen die gleiche geblieben und die wahrscheinlich angestrebte Harmonie wurde nicht erreicht, obwohl sogar die Farben nur unwesentlich verändert wurden.

Die Würdigung eines der schönsten der neuen Geschäftshäuser Zürichs wäre unvollständig, wenn man ausser den städtebaulichen und ästhetischen Vorzügen nicht noch kurz die grundsätzlichen Qualitäten dieses Gebäudes hervorheben würde. Die Eingangspartie, die sich an der verkehrsreichsten Ecke befindet, ist kühn in der Diagonale und etwas zurückschüssig angeordnet. Sie führt in eine gut proportionierte helle Halle, die eine schwungvolle, farbig reizvoll behandelte Treppenanlage und die Liftpartie enthält. Diese Halle, die in den oberen Stockwerken etwas verkleinert wurde, enthält die Zugänge zu den Korridoren und zu den zentralen WC-Anlagen. Die übrigen Anordnungen und die Einrichtungen des Gebäudes entsprechen den Anforderungen, die man heute an ein modernes Geschäftshaus stellt.

Konstruktion und Materialien

Einzelfundamente in Eisenbeton, Kellermauerwerk Eisenbeton mit innerem Isolationsanstrich und Hintermauerung in Vibrosteinen. Eisenbetonskelett. Erdgeschoss: Fassadenpfeiler mit Serpentinplatten verkleidet; Windfang: Verkleidung in Marmor- und Serpentinplatten; Fassaden: Brüstungen in Eisenbeton, Isolation Glasseide-Matten, Hintermauerung in Vibrosteinen; Räume verputzt, Fassadenverkleidung in Travertin, teilweise in Sichtbeton (Rippen). Treppenhaus: Bodenbelag weisser Marmor; Wände Hartwaschputz; Treppe Eisenbetonkonstruktion, teilweise freitragend, mit Marmorplattenverkleidung; Fenster: Eisenbetonsprossenfenster durchgehend; Rück- oder Hoffassade verputzt (hätte Sichtbeton sein sollen); Decken: massive Plattendecke (Eisenbeton mit Strahlungsheizung), Isoliermatten, Ueberbeton und Inlaidbelag (als schwimmende Platte ausgebildet), Untersicht mit Spezial-Verputz nach Angabe des Strahlungsheizungs-Lieferanten. Dachgesims: Vorfabrizierte Eisenbetonplatten mit Kassetten, in Betondecke verankert. Dach: Holzkonstruktion, Schindelunterzug, Ziegeldach, Sparrenuntersicht verkleidet und isoliert mit Isoliermatten (Archive). Kamine in Zementsteinen sichtbar verkleidet. Am ganzen Haus kein Backstein.

MITTEILUNGEN

Kraftwerkbauten der EOS. Aus dem Geschäftsbericht der Société anonyme l'Energie de l'Ouest-Suisse (EOS) in Lausanne für das Jahr 1949/50 geht hervor, dass die Arbeiten am Speicherkraftwerk Salanfe, die auf Rechnung der Salanfe S. A. ausgeführt werden, am Ende des Berichtjahres (Juni 1950) folgenden Stand aufweisen: Die Ausbrucharbeiten für die unterirdische Zentrale und die Schieberkammer bei Miéville sind beendet, die Montage der Druckleitung, mit der im Herbst 1949 begonnen wurde, ist immer noch im Gang, der 4,2 km lange Druckstollen Salanfe-Clusanfe ist bis auf 75 % seiner Länge vorgetrieben; die Arbeiten an der Stau-mauer mussten hingegen noch hinausgeschoben werden, da die hierzu benötigten Bauplatzeinrichtungen sich noch auf der Baustelle Cleuson befinden. Man hat jedoch die Massnahmen so getroffen, dass die Zentrale Miéville bereits anfangs 1951 als Laufwerk betrieben werden kann, wozu an der Sperrstelle eine kleine provisorische Mauer errichtet werden soll, die ein Ausgleichbecken aufstaut und später einen Teil der grossen Stau-mauer bilden wird. — Die Arbeiten an der Stau-mauer Cleuson, die im Mai wieder hätten aufgenommen und bis Jahresende hätten beendet werden sollen, wurden leider durch behördlichen Einspruch aufgehalten. Die verlangten bedeutenden Abänderungen erfordern ein wesentlich grösseres Betonvolumen und umfangreiche zusätzliche Einrichtungen; sie bewirken eine Verzögerung der Fertigstellung um ein volles Jahr und eine beträchtliche Erhöhung der Kosten. Dabei erscheint die hierdurch erstrebte Steigerung der Sicherheit gegen Bombenschäden sehr problematisch, da auch keine volle Schwergewichtsmauer der Sprengwirkung moderner Kampfmittel standhalten kann und nur die Absenkung des Stausees die Unterlieger vor den Folgen eines Mauerbruchs zu schützen vermag. Dabei ist zu beachten, dass das Stauziel nur während verhältnismässig wenigen Tagen im Herbst



Bild 17. Fassade an der Talstrasse: rechts «Weltwoche», links das durch einen andern Bauherrn angebaute Geschäftshaus

voll erreicht wird. Von den vier Speicherpumpen von je 1400 PS, die im Fuss der Mauer eingebaut werden und das Wasser in den Lac des Dix fördern sollen, stehen seit dem Januar 1949 zwei Einheiten im Betrieb. — Die Vorarbeiten für die Verwirklichung des Gross-Dixence-Projektes konnten in Zusammenarbeit und mit finanzieller Unterstützung deutsch-schweizerischer Elektrizitätsunternehmen weiter gefördert werden. Im April 1950 hat der Verwaltungsrat der Inangriffnahme einer ersten Bauetappe grundsätzlich zugestimmt.

Wiedereinbau der Doppelspur auf der badischen Rheintallinie. Wie hier 1949, Nr. 9, S. 135 berichtet, hatte die französische Besatzungsbehörde 1946 die Demontage des zweiten Gleises auf der 54 km langen Teilstrecke Denzlingen-Offenburg der badischen Rheintallinie Basel-Mannheim verfügt, einerseits um das Schienenmaterial zum Aufbau kriegszerstörter Eisenbahnlinien in Frankreich zu verwenden, andererseits um die rechtsrheinische Konkurrenz zur elsässischen Linie Basel-Strassburg zu schwächen. Der Deutschen Bundesbahn entstand durch diese Massnahme einschliesslich des verlorenen Schienenmaterials ein Schaden von rund 2 Mio DM. Nachdem die Besatzungsbehörde dann schon 1948 ihre Bewilligung zum Wiedereinbau der demontierten Spur gegeben hatte, ging die zuständige Eisenbahndirektion Karlsruhe sogleich energisch an die Arbeit. Sie hat nun in der kurzen Frist von 2 1/4 Jahren das zweite Gleis nicht nur wiederhergestellt, sondern sich auch die neuesten Fortschritte in der Technik des Gleisbaues und der Sicherungsanlagen zunutze gemacht. Es galt auch, unzählige Weichen für die ganz veränderten Ein- und Ausfahrwege in Ueberholungs- und sonstigen Bahnhofgleisen um- oder neu einzubauen. Damit waren kostspielige Veränderungen der Sicherungsanlagen verbunden; auf der Station Lahr-Dinglingen wurde ein Stellwerk modernster Bauart installiert. Auch auf die hoffentlich in absehbarer Zeit in Aussicht stehende Elektrifikation hat man Rücksicht genommen. Besonders dürfte die Verwendung von 60 m langen Schienen für das eingebaute östliche Gleis interessieren. Diese wurden durch Zusammenschweissen von zwei je 30 m langen Schienen an Ort und Stelle hergestellt; sie garantieren ein ruhiges Fahren auch bei höchsten Geschwin-

digkeiten; ein Schienenstoss ist im Gegensatz zu dem älteren westlichen Gleis kaum mehr bemerkbar. Das bedeutendste Bauwerk der Strecke ist die 70 m lange, neue doppelspurige Bogenbrücke über die Kinzig südlich Offenburg, die die 1945 erstellte einspurige Notbrücke ersetzt. Die rd. 800 t schwere Stahlbrücke musste seitlich der Notbrücke montiert werden. Von da wurde sie während einer knapp dreistündigen Betriebspause in der Nacht vom 1. auf den 2. Oktober 1950 eingeschoben. Drei weitere Brückenbauten über die Elz bei Kenzingen, Hecklingen und Denzlingen, davon zwei in Stahlbeton und eine in Stahl, waren schon einige Monate zuvor wiederhergestellt worden. — Die rd. 7 Mio DM Gesamtkosten verteilen sich auf den Oberbau mit 4,6 (davon 3,4 für Material), auf Brücken mit 1,7, Signalanlagen mit 0,4 und übriges mit 0,3 Mio DM.

Kraftwerkbauten in Norditalien. Bei der Beschreibung der Kraftwerkgruppe am Noce in SBZ 1950, Nr. 13 wird erwähnt, dass der in Malmagare erstellte Dufour-Entsander mit dem zusätzlichen, grösseren Absetzbecken nicht imstand sei, das Gletscherwasser des Noce bianco befriedigend zu entsanden. Hierzu teilt mir Ing. H. Dufour, Genf, folgendes mit: «Die Betriebsdirektion in Trento berichtet mir auf meine Anfrage, dass das Funktionieren und die Wirksamkeit des Entsanders meinen seinerzeitigen Garantien durchaus entsprechen, dass sich aber trotzdem grosse Mengen eines äusserst feinen Sandes in das Becken ablagern. Diese Erscheinung ist durch den starken Gehalt des Noce bianco an äusserst feinem Sand bedingt, welchen meine Entsander nur zum Teil ausscheiden können. In Ermangelung weiterer Zahlenangaben über diesen Gehalt möchte ich hier nur zwei Beispiele anführen: Bei den Abnahmeprobe des Entsanders des Kraftwerks Orsières an der Drance de Ferret für $Q = 4 \text{ m}^3/\text{s}$ und später des Entsanders des Kraftwerks Grossotto an der Adda für $9 \text{ m}^3/\text{s}$ wurde einwandfrei festgestellt, dass der Gehalt des entsandeten Wassers an Körnern unter $0,1 \text{ mm}$ 0,98 bzw. $1,17 \text{ cm}^3/\text{l}$ betrug. Bei den erwähnten Wassermengen ergeben diese Sandgehalte Sandmengen von 14,1 bzw. $38 \text{ m}^3/\text{h}$. Aus diesen Zahlen geht hervor, dass selbst grosse Ausgleichbecken, bei deren Ausführung auf solche Verhältnisse zu wenig Rücksicht genommen wurde, an Nutzinhalt und Wirksamkeit bald einbüßen müssen». Ich bin gerne bereit zu bestätigen, dass die nach dem System von Ing. H. Dufour gebauten Entsander anderer in Norditalien besuchter Kraftwerkanlagen, beispielsweise am Liro, an der Adda und am Oglio den an diese gestellten Anforderungen vollauf genügen. Diese Tatsache wird auch durch die häufige Anwendung der Dufour-Entsander in der Schweiz und im Ausland stets wieder bestätigt.

G. A. Töndury, Ing.

Die n -freie Stahlbetonbemessung wurde an der Hauptversammlung des Deutschen Beton-Vereins in Wiesbaden, Mai 1950, von Dr. Ing. E. Bittner (Salzburg) behandelt. Ihren Vortragsbericht schliesst die «Z.VDI» vom 1. Oktober wie folgt: «Als «kritische Punkte» im Sinne des n -freien Rechenverfahrens sollen beim Stahl die Dehnung von 4 ‰ , beim Beton die dem Scheitel der Parabel im Spannungs-Dehnungs-Diagramm entsprechende Dehnung angesehen werden. Bei dieser Grundlage bietet das n -freie Verfahren die Möglichkeit, den Sicherheitsgrad herabzusetzen und verwickelte Fälle zusammengesetzter Belastung genauer zu erfassen; es führt jedoch nicht zu einer Einsparung an Baustoffen und einer bequemeren und kürzeren Berechnung. Aus den Vorträgen von Mörsch, Rüsch, Roß und Bittner und den sich anschliessenden Erörterungen ergab sich übereinstimmend die Auffassung, dass das n -freie Rechenverfahren mit Vorteil nur bei der Bemessung vorgespannter Stahlbetonteile anzuwenden, z. Zt. jedoch noch nicht dazu berufen ist, die klassische Theorie gänzlich zu verdrängen, die noch auf lange Zeit das Feld der normalen Bauten beherrschen wird.»

Neuzeitlicher Brunnenbau durch Horizontalbohrungen ist das Thema einer Tagung, die vom Südwestdeutschen Wasserwirtschaftsverband am Freitag, 10. Nov. in Mannheim, Alster-Lichtspiele, durchgeführt wird. Die Referenten sind Ing. M. Wegenstein (Zürich), Dr. C. Abwieser (Goisern), Oberbaurat P. Lang (Mannheim) und Ing. R. Schad (Mannheim). Am Nachmittag wird der im Bau befindliche Horizontalbrunnen des städtischen Wasserwerks Rheinau, sowie dieses selbst besichtigt, am Samstag die Fabrik Bopp & Reuther in Mannheim-Waldhof. Ausführliche Programme und Anmeldeformulare sind erhältlich bei Ing. M. Wegenstein, Zürich (Telephon 3229 27).

Schweizer Mustermesse 1951. Die 34. Messeveranstaltung im Jahre 1950 hatte einen Erfolg zu verzeichnen, der als eine in jeder Hinsicht und in hohem Masse positive Ueberraschung für die schweizerische Wirtschaft zu bewerten ist. So waren z. B. die durchaus positiven Antworten auf die Frage nach dem Inlandgeschäft der Aussteller für 1950 um 11 ‰ höher als im Vorjahre. Schon anfangs September dieses Jahres stand es fest, dass für die 35. Mustermesse in Basel, vom 7. bis 17. April 1951, bereits zu diesem Zeitpunkt schon rund 5700 m^2 Ausstellungsfläche mehr als im Vorjahre beansprucht werden.

Eidg. Technische Hochschule. An der Abteilung für Maschineningenieurwesen hat sich als Privat-Dozent Dr. Max Brunner, Sektionschef der EMPA Zürich, für das Gebiet der technischen Chemie habilitiert. Seine Habilitationsschrift behandelt den Betrieb von Vergasermotoren mit sauerstoffhaltigen Treibstoffen, mit besonderer Berücksichtigung der in der Schweiz im Motorfahrzeug- und Flugbetrieb angewandten Benzingerische. Seine Vorlesungen an der ETH beziehen sich speziell auf die Gebiete der Treib- und Schmierstoffe.

WETTBEWERBE

Bebauung der Marktgasse in Interlaken (vom Hotel Bären bis zum Bahnübergang). In einem beschränkten Wettbewerb unter vier eingeladenen Architekten, den Walter Floor, Arch., Bern und Hermann Rüfenacht, Arch., Bern als Fachleute im Preisgericht beurteilten, wurden neben einer festen Entschädigung von je 700 Fr. folgende Preise erteilt:

1. Preis (700 Fr. und Empfehlung zur Weiterbearbeitung) Urfer & Stähli, Interlaken
2. Preis (500 Fr.) W. Blatter, Interlaken
3. Preis (300 Fr.) E. Niggli, Mitarbeiter A. Feuz, Interlaken
4. Preis (200 Fr.) E. Gertsch, Interlaken

Die Ausstellung der Entwürfe im Gemeindeamtshaus Interlaken dauert vom 1. bis 10. Nov., geöffnet werktags 8 bis 12 und 14 bis 18 h.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:

Dipl. Bau-Ing. W. JEGHER, Dipl. Masch. Ing. A. OSTERTAG
Dipl. Arch. H. MARTI

Zürich, Dianastrasse 5 (Postfach Zürich 39). Telephon (051) 23 45 07

MITTEILUNGEN DER VEREINE

S.I.A. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein

Bericht über das Vereinsjahr 1949/1950

1. Mitgliederbestand

Bestand am 30. September 1949		771
Eintritte im Berichtjahr	32	
Uebertritte aus andern Sektionen	11	
Wiedereintritte	1	44
Austritte	6	
Uebertritte in andere Sektionen	20	26
Todesfälle		./ 14
Zuwachs im Vereinsjahr 1949/50	4	4
Mitgliederbestand am 30. September 1950		775

Vom Gesamtbestand sind 4 Ehrenmitglieder, 59 emeritierte Mitglieder und 30 Mitglieder unter 30 Jahren. Durch den Tod haben wir folgende Kollegen verloren: Leuenberger Gottl., Arch.; Pfister Werner, Arch.; Bosshard Ernst, Bau-Ing.; Frey Walter, Bau-Ing.; Gugler Felix, Bau-Ing.; v. Schult-hess G., El.-Ing.; ten Bosch Maurits, Masch.-Ing.; Guyer Hans, Masch.-Ing.; Ernst Richard, Masch.-Ing.; Müller Emil, Masch.-Ing.; Schmutziger F., Masch.-Ing.; Jäger Raymond, Kult.-Ing.; Schindler-Bucher Gottfr., Arch.; Steinegger Werner, El.-Ing.

2. Vereinsversammlungen und Exkursionen

12. 10. 1949 Dr. H. Curjel: Wandlungen im Theaterbau (Hauptversammlung).
26. 10. 1949 Dr. Ing. P. Rappaport, Essen: Betrachtungen zum Wiederaufbau Deutschlands, unter besonderer Berücksichtigung des Ruhrgebietes.
9. 11. 1949 Dipl. Ing. P. Haller: Schallsolierprobleme im Hochbau.
23. 11. 1949 Dipl. Ing. F. Kuntschen: Die Ausbaumöglichkeiten der schweizerischen Wasserkräfte.
7. 12. 1949 Prof. E. A. m s t u t z: Flugwesen und Luftverkehr in der Nachkriegszeit.
18. 1. 1950 Prof. Dr. J. Ackeret: Winddruck und Winddruck-Vorschriften.
1. 2. 1950 H. Kessler: Neuzeitliche Lichtquellen — moderne Beleuchtungsanlagen.
15. 2. 1950 Prof. Dr. O. Jaag: Verschmutzungsprobleme der schweizerischen Gewässer und die in Wirtschaft, Forschung und Praxis angewandten Gegenmassnahmen.
1. 3. 1950 P. D. Dr. A. von Moos: Baurundgeologie von Zürich.