

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 101/102 (1933)
Heft: 9

Inhaltsverzeichnis

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: 16.02.2025

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

INHALT: VI. Wettbewerb der Geiser-Stiftung des SIA: Hölzerne Notbrücken für Strassenübergänge. — Die Bildung einer rationellen Reihe der Kreiselpumpen. — Eidgenössisches Amt für Wasserwirtschaft. — Bank-Hochhaus in Philadelphia. — Mitteilungen: Eisenbahn-Elektrifikation in Algerien. Der vierte Internationale Kongress

für neues Bauen. Die Grafa, graphische Fachausstellung in Zürich. Die Standseilbahn auf den Stoos. Auskunftsbureau für die Schifffahrt. Die Jahresversammlungen des SEV und VSE. Ein Wärme- und Schalltechnischer Lehrkurs. Schweizerischer Verein von Dampfkessel-Besitzern. — Literatur. — Mitteilungen der Vereine.

Band 102

Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 9

VI. Wettbewerb der Geiser-Stiftung des SIA: Hölzerne Notbrücken für Strassenübergänge.

Von Brückeninspektor Ing. F. HÜBNER, Bern.

Die ungewohnt verspätete Berichterstattung über das Ergebnis des wertvollen Wettbewerbes im Vereinsorgan hat ihre Ursache in einer aussergewöhnlichen Nebenbestimmung des Wettbewerbsprogrammes, wonach sich Preisgericht und C-C des SIA verpflichtet hatten, um die Verwirklichung des einen oder andern preisgekrönten Entwurfes besorgt zu sein. Es geschah dies nämlich im Sinne einer Erweiterung der zur Verfügung gestellten, verhältnismässig geringen Preissumme von bloss 3000 Fr. für die Bemühungen um eine durchaus nicht leichte technische Aufgabe.

Als hauptsächlichste Interessenten an der Bereitstellung von Notbrücken für Strassenverkehr kommen die kantonalen Baudirektionen und die Genieabteilung des Eidg. Militärdepartementes in Frage. Es schien deshalb wünschenswert, das Ergebnis dieses Wettbewerbes in erster Linie den genannten Behörden bekanntzugeben, umso mehr als nach der Ansicht des Preisgerichtes der Wettbewerb den klaren Beweis erbrachte, dass eine wirtschaftliche Ausführung von Notbrücken für Strassenverkehr auch in Holz möglich ist. Insbesondere wird dies der Fall sein zu Zeiten, da Eisenprofile nicht, wie augenblicklich wieder, so reichlich und so aussergewöhnlich billig zur Verfügung stehen.

Nachdem am 3. April 1933 die schon seit langer Zeit angebahnte gemeinsame Besprechung der Wettbewerbsentwürfe zwischen Preisgericht und C-C des SIA einerseits, Vertretungen von kantonalen Baudirektionen und der Genieabteilung des EMD andererseits abgehalten werden konnte, soll nachstehend das Ergebnis des Wettbewerbes nun auch dem weitem Kreis der Fachkollegen, die, ohne den genannten besondern Umstand, ein erstes Anrecht darauf gehabt hätten, etwas eingehender vor Augen geführt werden, als es bisher, in unmittelbarem Anschluss an die Generalversammlung des SIA am 24. September 1932 in Lausanne bereits geschehen ist.¹⁾

Der VI. Wettbewerb der Geiserstiftung bezweckte, als wichtige Einzelbestrebung im Rahmen einer allgemeinen Förderungsbestrebung für den einheimischen Holzbau, die Gewinnung von Entwürfen über *normierbare, hölzerne* Notbrücken, die, etwa nach einer Wasserkatastrophe oder für kürzere Betriebsumlenkungen bei Brückenneubauten oder -verstärkungen, rascheste Herstellung eines *provisorischen* Strassenüberganges über einen breiten Fluss im Flachland,

Befahrung durch einen 12 t-Lastwagen gefordert; ausserdem musste noch ein ausreichender Gehweg für Fussgängerverkehr (1,2 m breit) angeordnet sein.

Eine weitere wesentliche Bedingung war, diese Brücken für mehrmalige Wiederverwendung an beliebigen Orten und, soweit es sich um grössere Oeffnungen handelt, diese mit innerhalb kleinerer Grenzen leicht veränderlicher Spannweite zu entwerfen, um die unerlässliche Anpassung an wechselnde Geländebeschaffenheiten zu erreichen.

Im Interesse unschädlichster Wiederverwendbarkeit musste der Brückentyp nicht nur weitestgehende Einfachheit in den Verbindungen und den Zusammensetzungsmöglichkeiten, sowie geringstes Gewicht der unzerlegbaren Einzelteile zur Erleichterung der Antransporte gewährleisten, sondern, und vielleicht sogar in erster Linie auch Einzelausbildungen, namentlich Knotenpunkte aufweisen, die geringste Beschädigungen und Ersatznotwendigkeiten erwarten lassen. Vermerkt sei noch, dass, mit einigen ergänzenden Bestimmungen, die SIA-Norm Nr. III über Holzbauten als massgebend erklärt war.

Dieser knappen Umschreibung der wichtigsten Bedingungen, denen die Entwürfe zu genügen hatten, lassen wir nunmehr in üblicher Weise einen Auszug aus dem sehr eingehenden Bericht des Preisgerichtes folgen, in allerdings nur gedrängter Form, uns auf die technisch und statisch wichtigsten Ergebnisse des Wettbewerbes beschränkend; aus den mehr oder weniger ausführlichen Zeichnungen der Verfasser sollen ebenfalls nur typische Ausschnitte wiedergegeben werden, die Strichzeichnungen in Umzeichnung durch die Redaktion der „S. B. Z.“.

Aus dem Bericht des Preisgerichtes.

Nachdem eine erste Prüfung die Feststellung gestattete, dass Verstösse gegen wesentliche Bestimmungen des Wettbewerbsprogrammes bei keinem Entwurf vorliegen, beschloss das Preisgericht, grundsätzlich und ungeachtet grösserer Wertunterschiede sämtliche eingelieferten Arbeiten einer eingehenden Prüfung und Beurteilung zu unterziehen.

Zu diesem, in etwelcher Abweichung von bisherigen Gepflogenheiten gefassten Beschluss gelangte das Preisgericht im Interesse des höheren Zieles und Zweckes dieser Veranstaltung: dem Holzbau Gelegenheit zu bieten, sich einmal auch in einer schwierigeren Aufgabe auszuweisen, ob und inwieweit er, im Wettbewerb mit anderen Bauweisen sich durch seine Eigenart zu behaupten vermag. Da dem Baustoff Holz in unserem Schweizerland zudem eine grosse volkswirtschaftliche Bedeutung beizumessen ist, erachtete es das Preisgericht als seine Pflicht, den mannigfaltigen Ergebnissen dieses Wettbewerbes eine möglichst weitgehende Beachtung zu schenken.

Deshalb liess sich das Preisgericht in der Beurteilung der Entwürfe auch noch durch eine Vertretung des Zimmermeisterverbandes beraten und zwar durch die Hrn. Zimmermeister Schaub (Andelfingen) und Gatsch (Rüti), denen für die ausgezeichnete praktisch-fachmännische Beratung unser Dank gebührt.

Zu der eingehenden Beurteilung der Entwürfe gehört vor allem die Prüfung der statischen Berechnungen, die von den meisten Verfassern gründlich aufgestellt wurden. Den Eigenarten des Baustoffes ist indessen vielfach zu wenig Beachtung geschenkt worden, obgleich es letzten Endes für die Gewährleistung einer bestimmten Sicherheit der Tragwerke auf diese Eigenarten ankommt, wie sie auch noch für eine wirtschaftlichere Bemessung und Gestaltung wesentlicher Bauteile von Bedeutung sein können. Diese statische Prüfung der Entwürfe und ihre gemeinsame Besprechung

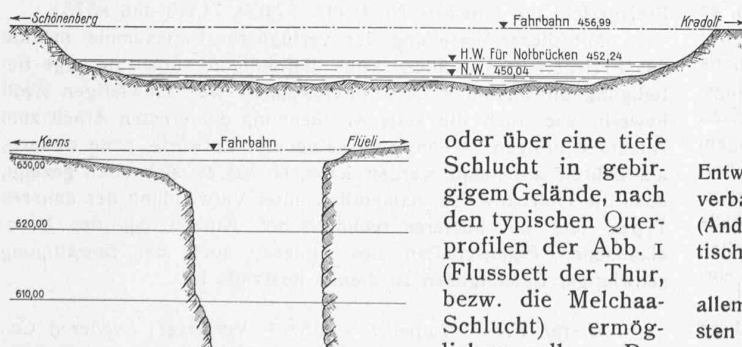


Abb. 1. Die zwei typischen Profile. — 1 : 1000.

oder über eine tiefe Schlucht in gebirgigem Gelände, nach den typischen Querprofilen der Abb. 1 (Flussbett der Thur, bzw. die Melchaa-Schlucht) ermöglichen sollen. Der Wesensart eines solchen, möglichst

leicht zu haltenden Bauwerkes Rechnung tragend, war die Fahrbahn nur einspurig (3,0 m breit), wohl aber für die

¹⁾ Siehe S. B. Z. Band 101, S. 16.