

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 66 (1948)  
**Heft:** 33

## **Wettbewerbe**

### **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:** 15.03.2025

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

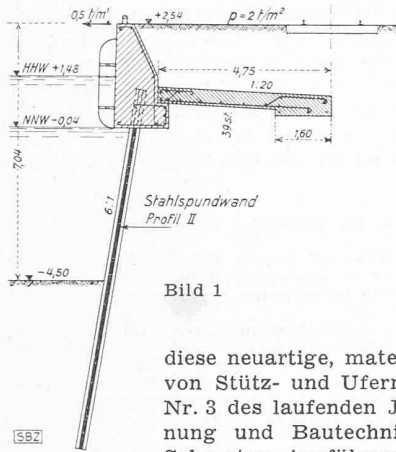


Bild 1

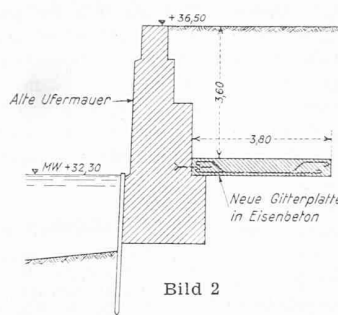


Bild 2

diese neuartige, materialsparende Ausbildung von Stütz- und Ufermauern hingewiesen. In Nr. 3 des laufenden Jahrganges von «Bauplanung und Bautechnik» zeigt nun Obering. Schroeter Ausführungsbeispiele, die so bemerkenswert erscheinen, dass nachstehend

zwei typische Anwendungen herausgegriffen und kurz beschrieben werden sollen. — *Neue Gitterwand-Quaimauer.* Bild 1 zeigt eine im Jahre 1943 von Philipp Holzmann A.-G. erstellte Quaimauer im Werkhafen Elbing der Schichauwerft. Die Anordnung von rückwärtigen Zugankern kam nicht in Frage, da sich nahe hinter dem Quai die Werkhallen befinden und das schmale Zwischengelände von Leitungen durchzogen und mit Bahngleisen belegt war. Auch das Rammen von Ankerpfählen wäre auf zu grosse Schwierigkeiten gestossen. Die ausgeführte Gitterwand ist berechnet für 2 t/m<sup>2</sup> Auflast und 0,5 t/m Trossenzug. Der erforderliche Reibungswiderstand unter dem hinteren Plattenaufleger ist infolge der Schrägstellung der Stahlpundwand für einfachen Erdschub gleich Null. Die Hinterfüllung ist feiner Sand, der Baugrund feiner bis mittelscharfer Sand. Bei Doppelpollern erhielt der Betonabau eine zusätzliche Armierung, auch ist unten eine Verbindungsbewehrung durch die Spundwand hindurchgeführt. Beim vorderen Auflager der Gitterplatte ist eine Federgelenk-Bewehrung angeordnet. Die Gitterplatte selbst liegt in einer Neigung 1:20, ihre hintere Auflagerfläche ist waagrecht. Der vertiefte Boden für die verstärkte hintere Auflagerstrecke der Platte wurde nicht ausgehoben, sondern durch Stampfen erzielt. — *Ufermauer-Verstärkung mittels Gitterplatte* (Bild 2). Es handelt sich um eine 70 Jahre alte Spree-Ufermauer in Berlin-Charlottenburg, die wegen zu hochliegender Fundationssohle und wegen lokalen Kolkbildungen Verkippungen und Verschiebungen aufwies. Die Sicherung erfolgte mit einer Eisenbeton-Gitterplatte, die auf den untersten Mauerrückenabsatz aufgelegt und mit der Mauer durch Ankerbolzen verbunden wurde. Da die Gitterplatte weit genug nach hinten bis über die theoretische Böschungslinie reicht, wirkt sie als volle Reibungsverankerung. — Bei einer solchen Mauerverstärkung ist nicht nur der weit hinten liegende rückwärtige Auflagerdruck der Gitterplatte von Bedeutung, sondern auch die Rückhalteigenschaft und die Zugkraftreserve der Platte. Wichtig ist natürlich auch das erdseitige, stand-sichernde Drehmoment, das die vordere Plattenauflegerkraft am Mauerrücken ausübt und das umso grösser wird, je mehr die Auflast zunimmt.

Ad. Zuppinger, Ing.

**Römische Strassen- und Stollenbauten im bernischen Grossen Moos.** Dass die römische Heerstrasse Mailand-Aosta-Grosser St. Bernhard-Vevey-Avenches-Solothurn-Augst-Basel-Strassburg-Mainz nördlich des Murtensees das bernische Grosse Moos durchquert, ist durch verschiedene Ausgrabungen nachgewiesen worden. Teilstücke dieser Römerstrasse sind auf Grund alter Ueberlieferung heute noch in unsern Landkarten als solche bezeichnet. Ausserdem leiten die Sprachforscher eine ganze Reihe von Ortsbezeichnungen zwischen dem Murtensee und Biel von ihrem keltisch-römischen Ursprung ab. Beim Bau des Hagneckkanales und bei Meliorationsarbeiten im Grossen Moos fand man unter jüngern Bodenschichten ein 2,7 m breites, verkeiltes Steinbett, überdeckt mit verschiedenen Lagen von bindigem Kiessandmaterial, deren Oberfläche ein deutliches Quergefälle aufwies. In der immer wieder überschwemmten und stark versumpften Ebene<sup>1)</sup> musste die Stabilität dieses Strassenkörpers durch den von andern Ausgrabungen her bekannten, römischen Pfahlrost erreicht werden. Dass die Wasserstände im Grossen Moos

<sup>1)</sup> Vgl. SBZ 1947, S. 707.

früher wesentlich höher ansteigen konnten als in unserer Zeit, bewies durch seine Lage ein 160 m langer römischer Entlastungsstollen, der beim Bau des Hagneckkanales freigelegt wurde. Im gleichen Trasse wie der neue Aarelauf liegend, durchstach er den Hügelzug zwischen dem Grossen Moos und dem Bielersee und half dann zumal mit, das überschwemmte Gelände zu entwässern. Bestimmte Anzeichen lassen erkennen, dass der mannshohe, ovale Stollen «mit Feuer und Wasser erbohrt» wurde. Dieser altbekannten Bergbaumethode gemäss wurde der Fels mit offenem Feuer erhitzt («Feuersetzen»), dann mit Wasser besprengt und so für den Abbau mit eisernen

Geräten brüchig gemacht. Sprengstoffe kannten die Römer nicht. Solche wurden auf Schweizerboden erst im Jahre 1696 beim Bau eines Weges an den Felswänden des Bergünsteins an der Albula angewandt. Die Strassen- und Stollenbaumethoden früherer Zeiten behandelt Dr. Th. Gubler in anschaulicher und gut dokumentierter Weise in einer Artikelreihe in der «Autostrasse» 1947, Hefte 9, 10 und 12.

**Persönliches.** Am 16. August 1948 begeht Dr. ing. h.c. Hans Eggenberger, alt Obergeringenieur der Schweizerischen Bundesbahnen in Bern seinen 70. Geburtstag. Der Jubilar hat einen hervorragenden Anteil an der Elektrifizierung der SBB, insbesondere an der Projektierung und Erstellung der Kraftwerke Amsteg, Ritom, Vernayaz, Barberine, Massaboden, Etzel und Rapperswil-Auenstein. Als Obergeringenieur und Chef der Abteilung für Elektrifizierung war er massgebend für den weitem Ausbau des elektrifizierten Netzes. In Anerkennung seiner Verdienste um die Heranziehung der Wasserkräfte für die Elektrifizierung der SBB wurde ihm 1937 die Würde eines Ehrendoktors der E. T. H. in Zürich verliehen. Seit seinem Rücktritt aus dem aktiven Dienst bei der Bahn auf Ende 1943 ist er vom Bundesrat und von privaten Unternehmungen als Experte für die Beurteilung wichtiger Fragen der Wasserkraftnutzung und der Energiewirtschaft des Landes beigezogen worden. Der Name Dr. Eggenberger bleibt mit dem Werke der Elektrifizierung der SBB dauernd verbunden. Dem Jubilar ist es vergönnt, seinen 70. Geburtstag in bewunderungswürdiger Rüstigkeit zu begehen. Mögen ihm noch viele glückliche Jahre beschieden sein!

**Die internationale Grenchener Flugwoche** findet vom 21. bis 29. August 1948 auf dem Flugplatz Grenchen statt. Neben Rallye Demonstrations- und Passagierflügen wird ein Flugzeugmarkt abgehalten, der täglich von 10 bis 18 h geöffnet ist. Näheres ist beim Organisationskomitee zu erfahren. Leiter der technischen Kommission ist W. Farner, Motorenbau A.-G., Grenchen.

**Ausstellung «Deine Wohnung, Dein Nachbar, Deine Heimat»** im Helmhäus in Zürich (siehe SBZ 1948, Nr. 29, S. 406) wird in Anbetracht des guten Besuches bis zum 21. August verlängert. Je Dienstag und Donnerstag 20.15 h finden öffentliche Führungen statt.

**Strömungen durch Schaufelgitter** SBZ 1948, S. 429, am Anfang des zweiten Absatzes ist zu berichtigen: P. de Haller hat .... die mise au point (nicht die Vorarbeiten!) .... durchgeführt.

## WETTBEWERBE

**Katholische Kirche in Langenthal.** In einem engern Wettbewerb unter vier eingeladenen Architekten wurden ausgezeichnet:

1. Preis (1000 Fr.) Hermann Baur, Basel
2. Preis (900 Fr.) Josef Schütz, Zürich
3. Preis (300 Fr.) J. Broggi, Herzogenbuchsee

Fachleute im Preisgericht: Anton Higi, Zürich; Alois Stadler, Zug; Willy Fink, Langenthal. Der erstprämierte Entwurf ist zur Ausführung empfohlen. Die Ausstellung ist schon geschlossen.

## LITERATUR

**Limfjordsbroen ved Aggersund (Limfjordsbrücke bei Aggersund).** Von Dr. sc. tech. Chr. Ostenfeld und Dipl. Ing. W. Jönson. Bigningsstatistik Meddelelser, Jahrgang XVI, Heft 5, Kopenhagen 1945. 34 Seiten, 28 Abbildungen, 5 Pläne.