

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 57/58 (1911)  
**Heft:** 16

## Sonstiges

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### 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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### 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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 05.02.2026

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

Zukunft aus dem Luftschiff an ihrer Form muss erkannt werden können. Und wunderbar: mit strengster Anpassung an die bestehenden Verhältnisse gelang es ihm, Zürichs Stadtteil zu einer auf weissem Sockel tronen den heben Frauengestalt umzuformen, so zwar, dass schon aus grösster Höhe die Zweckbestimmung der einzelnen Stadtteile und deren organischer Zusammenhang erkannt werden. Es sei nur erinnert an das Forum der Wissenschaften auf der Halbinsel im See, dann an den grossartigen Ausbau der Limmat zu einem, den ganzen Organismus ernährenden Kanalnetz, an die Benützung der Sihl zur Spülung des grossen Hafenbeckens am Limmatspitz, die städtische Milchversorgung auf dem Paradeplatz und dem Münsterhof und an die vielen andern so klar zum Ausdruck gebrachten Stadtteile!

Jedenfalls haben alle Teilnehmer die Ueberzeugung mit nach Hause genommen, dass die Städtebau-Ausstellung nachhaltigen Eindruck gemacht hat, und dass die Kollegen im Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein es verstehen, den wichtigen und ernsten Dingen, die sie das Jahr hindurch bewegen, auch einmal eine fröhliche Seite abzugeben.

C. J.

**Technischer Verein Winterthur**  
(Sektion des Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Vereins).

**PROTOKOLL**

der Sitzung vom Donnerstag den 6. April 1911 im Bahnhofsäli.

Vorsitzender: Prof. P. Ostertag. Anwesend: 65 Mitglieder und Gäste.

In den Verein wird aufgenommen Ingenieur Ed. Geilinger. Wegen Wegzug treten aus: Prof. H. Peter und Ingenieur H. Kreissle.

Dr. Valentin, Ingenieur, aus Berlin, hält einen Vortrag über „Neue Luftschiffmotoren.“

Einleitend betont der Vortragende, dass man hier noch nicht von einer technischen Wissenschaft reden könne, dass vielmehr die Praxis der Theorie noch überlegen sei. Das Problem des mechanischen Flugs war gelöst, als man mit dem Eigengewicht des Motors einschliesslich Brennmaterial und Schmieröl bei 7 kg pro Betriebspferdestärke angelangt war. Heute gehen die Meinungen im Motorbau noch auseinander. Deutsche Motorenfabriken halten am Automobilmotor fest, brauchen aber im Minimum 3 kg pro Pferd, während die Franzosen das Problem von einer unabhängigen, genialen Seite aufgefasst haben und heute Luftschiffmotoren von 1 kg pro Pferd bauen. Immerhin darf man sich durch diese Ziffern nicht blenden lassen, denn der deutsche Motor kann stundenlang laufen, ohne im Gewicht ungünstiger zu werden. Anders der französische Motor. So verbraucht z. B. ein „Gnome“ so viel Brennstoff und Öl, dass nach etwa drei Stunden das Gewicht mit dem eines Daimlermotors ausgeglichen ist. Zudem ist der „Gnome“ nach 300 Betriebsstunden vollständig verbraucht. Dr. Valentin sieht den richtigen Weg in der Mitte zwischen deutschen und französischen Motoren.

An einer sehr interessanten Serie von Lichtbildern zeigt der Vortragende den Uebergang vom Automobilmotor zum eigentlichen

Flugzeugmotor. Durch Anwendung neuer Materialien scheint bezüglich Gewicht nichts weiter erreichbar, dagegen könnte mit Vorteil Luftkühlung an die Stelle von Wasserkühlung treten.

In Lichtbildern werden gezeigt die Motoren der Zeppelin-, Parseval- und der Militärluftschiffe Gross, ferner der österreichische Daimlermotor, der Motor der Werkzeugmaschinenfabrik Oerlikon, der „Anzanimotor“ u. a. Der Vortragende ist der Ansicht, dass die Zeit kommen muss, wo der Flugmotor ganz unabhängig vom Automobilmotor wird, und dass die Zukunft jedenfalls dem Motor mit rotierenden Zylindern gehört. Durch Beispiele wird gezeigt, wie die Nachteile der störenden Seitenkräfte auf die Zylinder, sowie der Zentrifugalkräfte auf die Ventile überwunden werden können. Hingegen bestehen beim Rotationsmotor noch immer die Nachteile der schwierigen Oelzufuhr.

Der Präsident verdankte den sehr interessanten Vortrag über dieses aktuelle Thema bestens. Die anschliessende Diskussion förderte noch manche weitere Details zu Tage, so über die eventuelle Anwendung von Dieselmotoren und über die vermehrte Stabilität der Flugfahrzeuge durch Vergrösserung der Geschwindigkeit.

Schluss der Sitzung 11 Uhr.

Der Aktuar: A. M.

**EINLADUNG**

zur Sitzung Freitag den 28. April 1911, abends 8 Uhr,  
im Bahnhofsäli Winterthur.

Vortrag mit Lichtbildern von Herrn Oberingenieur A. L. Caflisch über: „Die Elektrizitätswerke des Kantons Freiburg.“

Gäste können durch Mitglieder eingeführt werden.  
Winterthur, den 15. April 1911.

Der Vorstand.

**Gesellschaft ehemaliger Studierender**  
der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

**Stellenvermittlung.**

Gesucht ein junger Elektroingenieur mit Sprachkenntnissen für literarische und Propaganda-Arbeiten, von Fabrik elektrischer Apparate. (1677)

Gesucht ein energischer Bauführer mit Praxis im Eisenhochbau für die Bauleitung eines Fabrik-Neubaues. Dauer der Arbeit 6 bis 8 Monate. (1678)

Gesucht ein jüngerer Architekt zu sofortigem Eintritt in das Bureau einer Baufirma der Ostschweiz. (1690)

On cherche un jeune ing.-mécanicien, ayant des aptitudes commerciales et des connaissances d'anglais et d'allemand, pour représenter en France diverses maisons étrangères pour matériel mécanique, en rapport avec un bureau technique. (1691)

Gesucht ein jüngerer Ingenieur vertraut mit der Projektierung von Eisenbeton-Konstruktionen; dauernde Stellung. (1692)

Gesucht ein Betriebsingenieur zur Ueberwachung der Kesselanlagen (1500 m<sup>2</sup> Heizfläche), Dampfmaschinen und übrigen Fabrikationsmaschinen für eine Zellulosefabrik in Rumänien. Kontrakt für 2 bis 3 Jahre mindestens. (1693)

Auskunft erteilt:

Das Bureau der G. e. P.  
Rämistrasse 28, Zürich I.

**Submissions-Anzeiger.**

Termin	Auskunftstelle	Ort	Gegenstand
24. April	Stadtbaumt	Chur	Erstellung von Betonkanälen für den Mühlbach in Chur, Länge 80 m.
25. "	Stäger, Bahnmeister	Buchs (St. Gallen)	Oelfarbenanstrich der Fassaden des Bahnhofgebäudes Sargans.
25. "	Bueler & Gilg, Architekten	Amriswil (Thurgau)	Schlosser-, Verputz- und Glaserarbeiten, Bodenbeläge für die Stickfachschule.
25. "	Bollert & Herter, Arch.	Zürich I	Alle Bauarbeiten für den Schulhausbau Neuhausen a. Rh.
25. "	Städt. Bauverwaltung	Aarau	Erd-, Maurer-, Gipser- und Zimmerarbeiten zum Schulhaus-Umbau.
26. "	Hochbaubureau I	Basel	Schlosserarbeiten für einen Transportgang der Schlachstanstalt Basel.
27. "	Stadtbaumeister	Zürich	Verputz-, Gipser- und Glaserarbeiten zum Schulhaus an der Kilchbergstrasse.
27. "	Friedr. Häni	Leuzigen (Bern)	Sämtliche Arbeiten und Lieferungen zur Anlage der Wasserversorgung Leuzigen.
28. "	Eidg. Bauinspektion	Zürich, Clausiusstrasse 37	Erstellung des Kabelnetzes und der Hausinstallationen für die elektrische Beleuchtung der Kaserneanlagen in Bülach und Kloten.
29. "	Direktion der eidg. Bauten	Bern	Versch. Bauarbeiten für eine Operationshalle des Kavallerie-Remontendepots,
30. "	J. B. Broger	Appenzell	Ausführung einer Ufermauer an der Sitter mit Nebenarbeiten.
30. "	Gemeinderat	Ragaz (St. Gallen)	Erstellung von 600 lfd m Strassenbeschalen.
1. Mai	Schneider & Sidler, Arch.	Baden (Aargau)	Zimmer-, Dachdecker-, Spengler- und Gipserarbeiten zum Schulhausbau Frick.
1. "	Stadtgenieur	Schaffhausen, Stadthaus	Unterbauarbeiten und das Legen des Oberbaues für die doppelpurige Geleiseanlage der Schaffhauser Strassenbahn: Güterbahnhof-Neuhausen.
1. "	Obering. d. S. B. B., Kr. III	Zürich	Rohbauarbeiten zum neuen Aufnahmegebäude, Station Pfungen-Neftenbach.
1. "	Eugen Studer, Architekt	Solothurn	Glaser-, Schreiner-, Gipser- und Verputzarbeiten für den Schulhausbau Lostorf.
2. "	W. Schaefer, Architekt	Weesen (St. Gallen)	Alle Bauarbeiten für das neue Schulhaus in Weesen.
2. "	Prof. Dr. G. Gull	Zürich, Polytechnikum, Erdgeschoss	Erdarbeiten zur Herrichtung des Bauplatzes für das Naturwissenschaftliche Institut des Polytechnikums in Zürich (Totalaushub rund 41 000 m <sup>3</sup> ).
6. "	Gemeindeschreiberei	Erlenbach (Bern)	Lieferung und Erstellung einer Hydrantenanlage in Erlenbach.
15. "	Bureau der Bauleitung	Rorschach (St. Gall.)	Gewinnung von rund 2000000 m <sup>3</sup> Kies für den Diepoldsauer Durchstich.