

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 67/68 (1916)  
**Heft:** 11

## **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:** 10.01.2026

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

auch in der Schweiz Eingang gefunden hat. Das nach dem beschriebenen, bisher einzig dastehenden Arbeitsvorgang gebaute „Modell T“ vom Jahre 1914 hat 1,42 m Spurweite, 2,54 m Achsenabstand und wird mittels eines Planetengetriebes von einem vierzylindrigen, wassergekühlten Viertakt-Motor von 20 PS Leistung mit 95 mm Zylinderdurchmesser und 102 mm Kolbenhub angetrieben. Auf guter Strasse kann der Wagen mit einer Geschwindigkeit bis zu 65 km/h fahren. Sein Gewicht beträgt 640 kg, der Verkaufspreis eines Wagens in Amerika 2200 Fr.

In den beschriebenen Werkstätten in Highland Park, die im Jahre 1914 gegen 20 000, nicht weniger als 28 verschiedenen Nationen angehörnde Arbeiter beschäftigte, wurden zu jener Zeit normal 1100 Automobile im Tag fertig gestellt, was einer Jahresproduktion von rund 350 000 Wagen entspricht. Dazu kommt noch die Produktion der Werkstätten in Canada und England mit etwa 200 Wagen täglich. Die Werke in Highland Park arbeiten mit einem Betriebskapital von 10,5 Mill. Fr. Anfang 1914 beliefen sich die Gebäude- und Immobilienkosten auf rund 19 Mill. Fr., während der Wert der vorhandenen Werkzeugmaschinen rund 15 Mill. Fr. betrug. Der Absatz erreichte im Jahre 1913 467 Mill. Franken.

Eine ausführliche, reich illustrierte Beschreibung der Ford'schen Werkstätten nebst eingehender Darstellung der verschiedenen Arbeitsweisen und Betriebsorganisationen, der wir die vorliegenden Angaben entnommen haben, ist seinerzeit in den Heften von April bis November 1914 der bekannten amerikanischen Monatsschrift „The Engineering Magazine“ erschienen. Wir möchten nicht unterlassen, Interessenten ganz besonders auf diese lesenswerte und äusserst lehrreiche Artikelserie aufmerksam zu machen.

G. Z.

### Miscellanea.

**XXXIV. Generalversammlung der Gesellschaft ehemaliger Studierender der Eidg. Technischen Hochschule.** Begünstigt von schönem und auch anderem Wetter verlief die diesjährige Generalversammlung der G. e. P. vom 2. bis 4. September in Baden in schönster Harmonie. Es waren 419 Teilnehmer zu der Tagung erschienen, eine über Erwarten grosse Zahl. Vorgängig der üblichen Berichterstattung über und unter dem Strich sei hier lediglich mitgeteilt, dass das bekanntgegebene Ergebnis der Urabstimmung über die *Ausbildungsfragen an der E. T. H.* in hohem Masse erfreute; es führte zu folgender, mit Akklamation gutgeheissener

#### Kundgebung:

Die heute in Baden tagende, von 419 Mann besuchte Generalversammlung der G. e. P. dankt Herrn Bundesrat Dr. F. Calonder für seine Anregung, die Fragen nationaler Erziehung auch mit Bezug auf den technischen Hochschulunterricht zu prüfen.

Sie nimmt mit grosser Befriedigung Kenntnis von der lebhaften Teilnahme, die die schweiz. akademischen Techniker diesen Fragen der Ausbildung an der E. T. H. entgegenbringen.

Sie beauftragt den Ausschuss der G. e. P., das Ergebnis der veranstalteten Umfrage zu verarbeiten und darüber den Behörden, den Mitgliedern und der Öffentlichkeit einen Bericht vorzulegen.

Ihren idealen Sinn bekundeten die „Ehemaligen“, indem sie in Ergänzung der ersten Gabe der G. e. P. von 3000 Fr. eine weitere Spende von 2000 Fr. zu Gunsten des *Hilfswerks für kriegsgefangene Studenten* bewilligten. Im Weiteren sei von den Verhandlungsgegenständen erwähnt die Ergänzungswahlen in den Ausschuss der Kollegen Masch.-Ing. *Henri Naville*, Direktor bei Brown, Boveri & Cie. in Baden und Dr. phil. *J. Weber*, Chef-Chemiker der Aluminium-Industrie A.-G. in Neuhausen. Zum Rechnungsrevisor wurde gewählt Ing. *D. Gauchat*, Direktor der Bank für elektrische Unternehmungen in Zürich. Als nächster Versammlungsort wurde auf Einladung des zurücktretenden Ausschussmitgliedes Ing. F. Keller-Kurz namens der Kollegen in der Zentralschweiz *Luzern* bestimmt. Ein ausgezeichnete Vortrag von Ing. *A. Trautweiler* in Zürich über „Aargauische und schweizerische Eisenproduktion in Vergangenheit und Zukunft“ beschloss die Sitzung.

Auch der gesellige Teil verlief aufs beste, trotz dem am zweiten Tage etwas nassen Wetter; die Stimmung wurde dadurch nur entsprechend feuchtfrohlicher. Die Veranstaltungen unserer Badener und Aargauer Kollegen und Industriellen waren ganz hervorragende; sie sollen noch gebührend gewürdigt werden.

**Versuchsgeleise auf Eisenbetonfüssen der Niederländischen Staatseisenbahn.** Die bisherigen negativen Ergebnisse mit Querschwellen aus armiertem Beton haben dazu geführt, auf einem im Dezember 1914 verlegten Versuchsgeleise der Linie Amsterdam-Utrecht der niederländischen Staatseisenbahn den armierten Beton ausschliesslich zur Bildung der Tragflächen in Form von Füssen zu verwenden. Nach den Erfahrungen hat sich dieses neue Oberbausystem bewährt, die Unterhaltung ist sehr leicht und es sind mit ihm manche Vorteile verbunden. Wie „Glaser's Annalen“ nach „de Ingenieur“ berichten, erfolgt bei diesem neuen System die Verbindung der beiden Schienen durch einen kurzen und leichten Eisenträger, der mittels hölzerner Füllstücke auf zwei Eisenbetonkörpern ruht. Diese Füllstücke sind keilförmig, um durch deren Verstellung die Regelung der Höhenlage der Schienen zu gestalten. Damit entfällt auch das Unterkrampen der Betonkörper und ihre Beschädigung durch die Kramphauen. Die Verwendung von Keilen aus hartem Holz, die unter den Erschütterungen des Verkehrs nur durch die Klemmung mit Schraubenbolzen auf ihrem Platz gehalten werden, statt prismatischer Holzstücke, bewährte sich ausgezeichnet und ergab eine bessere Regelung der Höhenlage der Schienen, als mit dem Einlegen und Wegnehmen von dickern und dünnern Holzbohlen. Schiene und Betonfuss sind durch vier Schraubenbolzen von 22 mm verbunden, die die Enden von zwei, im Fusse des Betonklotzes in einer sogen. Augenplatte eingehängten V-förmigen Bügeln sind. Ferner sind noch auf dem eisernen Querräger Klemmplatten befestigt, die zur Festlegung der Spurweite dienen und ausserdem im Falle der allerdings kaum zu befürchtenden Lösung der V-Bolzen die Schiene halten können. Besondere Erwähnung verdient noch die Laschenverbindung, bei der durch Unterstützung des abgehenden Schienenendes verhindert wird, dass das aufnehmende Schienenende heruntergebogen wird. Der Schlag des Rades auf dieses Schienenende wird dadurch sehr vermindert, wenn auch nicht ganz aufgehoben, was eine geringe Abnutzung der Lasche und der Laschenkammer zur Folge hat.

**Reformierte Kirche Zürich-Fluntern.** Im Entwicklungsgang dieser Kirchenbaufrage ist ein weiterer Schritt zu verzeichnen. Seit einigen Tagen ist an Ort und Stelle durch Orientierungs-Bauprototypen die beabsichtigte Stellung der Kirche, der vorgelagerten Terrasse mit Treppenaufgang, sowie der Umbauung veranschaulicht. Während die Architektur der Kirche selbst nunmehr feststeht, scheint die Frage ihrer Stellung im Gelände noch nicht abgeklärt zu sein. Man erinnert sich aus der Veröffentlichung der Jury-Berichte,<sup>1)</sup> dass das Preisgericht den axialen Treppenaufgang und den symmetrischen Architektur-Vorplatz als nicht gerechtfertigt bezeichnet hatte, auch statt der geschlossenen Umbauung auf der Nordseite der Kirche die Erstellung einer ruhigen Terrasse empfohlen hatte. Diese Ansicht ist nicht von der Hand zu weisen, denn es erscheint angesichts der aufgestellten Bauprototypen fraglich, ob bei der hohen Lage der Kirche auf dem Hügel die beabsichtigte Architekturwirkung günstig zur Geltung kommen könne. Es ist deshalb sehr zu begrüssen, dass Prof. Moser die ganze Baugruppe auch noch modelliert, und dass dieses Modell der öffentlichen Diskussion zugänglich gemacht werden soll. Wir hoffen, sobald dies möglich sein wird, d. h. voraussichtlich Ende dieses Monats, unsern Lesern über die auch vom rein akademischen Standpunkt aus ausserordentlich interessante Frage, wie weit an Hängen mit offener Bebauung geschlossene Baugruppen in axialer Gruppierung erstrebenswert sind, anhand von Bildern des vorliegenden Beispiels näheres berichten zu können.

**Ausbildungsfragen an der E. T. H.** Am 16. und 17. September findet im Rathause zu Genf die IV. Jahreskonferenz schweizerischer Gymnasial-Rektoren statt, die angesichts der Aktualität der Haupttraktanden auf regen Besuch rechnen darf. Die Sitzung des ersten Tages gilt der Stellungnahme der Rektoren zur *Eingabe der Zwanziger-Kommission der Eidgen. Technischen Hochschule*, für die Herr Rektor Dr. Fiedler in Zürich als erster Votant bestellt wurde. Daran schliesst sich dasjenige des Herrn Rektor P. Kühne in Einsiedeln zur Forderung des Vereins schweizerischer Geographielehrer betreffend den Ausbau des Geographieunterrichts an den Gymnasien. Die zweite Sitzung (17. September) wird der Diskussion des staatsbürgerlichen Unterrichts (Votant Herr Rektor Bertrand

<sup>1)</sup> Vergl. Konkurrenz-Entwürfe Band LXIV, Seite 35 (18. Juli 1914), ferner in Band LXVII, Seite 51 (22. Januar 1916) der Ausführung zugrundegelegter Entwurf von Prof. Dr. K. Moser.

vom Collège de Genève) gewidmet, die praktische Vorschläge an das eidgenössische Departement des Innern und an die Versammlung schweizerischer Gymnasiallehrer erzielen soll, deren Jahresversammlung in der ersten Woche Oktober stattfinden wird.

**Transafrikanischer Ost-West-Verkehrsweg.** Durch die im Laufe des letzten Jahres fertiggestellte Bahn von Kabalo, am oberen Kongo, nach dem Tanganjikasee ist die durchgehende Verkehrsverbindung zwischen dem indischen und dem atlantischen Ozean über Deutsch-Ostafrika und den belgischen Kongo vollendet worden. Die auf belgischem Gebiet liegende Strecke hat gegen Osten über den Tanganjikasee Anschluss an die deutsch-ostafrikanische Bahn Daressalam-Tabora-Kigoma<sup>1)</sup>, während der westliche Teil der durchgehenden Verbindung durch den schiffbaren Kongo und den drei zur Umgehung von Stromschnellen erbauten Bahnstrecken gebildet wird. Für das Katangagebiet, den besonders an Kupfererzen reichen Südostzipfel der belgischen Kolonie, ist die neue Bahnlinie insofern von grosser Wichtigkeit, als sie nunmehr auch dessen Erschliessung von Osten her ermöglicht. Seit 1910 besitzt das gesamte Gebiet auch eine Verbindung gegen Süden zu mit den Rhodesischen Bahnen.

**Eine Schwebebahn als Ersatz für eine Brücke,** die bei Hochwasser nicht benutzt werden kann, wird zur Vermittlung des Verkehrs über den Naguilan-Fluss auf den Philippinen-Inseln verwendet. Das 560 m lange Tragseil ist in 17 m Höhe über Niedrigwasserspiegel auch etwa in Flussmitte gestützt, wobei der den Turm tragende Pfeiler als späterer Brückenpfeiler vorgesehen ist. Gespannt wird das Seil durch ein 17 t schweres Beton-Gegengewicht. Der neben dem Führer für sechs Personen Platz bietende, offene Wagen wiegt 525 kg. Ueber das Spannen des Kabels geben „Eng. News“ vom 6. Juli d. J. nähere Einzelheiten.

**Deutsche Bibliothek in Leipzig.** Am 3. September ist in Leipzig die „Deutsche Bücherei“ eröffnet worden, die zur Aufnahme sämtlicher im deutschen Sprachgebiet erscheinenden Bücher und Zeitschriften bestimmt ist. Es handelt sich dabei um denjenigen Bau, für dessen Errichtung, wie wir in Bd. LXVI, S. 200 (23. Oktober 1915) hervorgehoben haben, *nach* bereits erfolgter Grundsteinlegung ein anderer, günstiger gelegener Platz gewählt wurde. Nach etwa zweieinhalbjähriger Bauzeit konnte man das im ersten Ausbau für eine Million Bände Raum bietende Gebäude seiner Bestimmung übergeben.

**Die Abteilung für Wasserwirtschaft im Departement des Innern** sucht, laut Ausschreibung im Schweiz. Bundesblatt vom 6. d. M., einen Ingenieur mit Hochschulbildung (Wasserkräfte), worauf wir hiermit stellesuchende Kollegen aufmerksam machen. Als Besoldung werden 4200 bis 6800 Fr. in Aussicht gestellt; Anmeldungs-termin ist der 23. September d. J.

**Internationale Rheinregulierung.** An Stelle des verstorbenen bernischen Kantons-Oberingenieurs Hermann Aebi hat der Bundesrat Herrn K. Keller, Kantonsingenieur in Zürich, als schweizerisches technisches Ersatzmitglied der internationalen Rheinregulierungskommission gewählt.

**Bernische Kraftwerke.** Zum Oberingenieur der Bernischen Kraftwerke ist Ingenieur Albert Zeerleder gewählt worden, bisher Teilhaber der Ingenieurfirma Müller, Zeerleder & Gobat.

## Literatur.

**Reims, la Cathédrale.** Par J. Mayor. Illustré de 102 plans et figures. Lausanne 1915, Librairie Payot et Cie. Prix 5 frs.

Eine handliche, reichhaltige Publikation der Kathedrale von Reims, wie sie vor dem Kriege aussah. Sehr schöne Reproduktionen, ganzseitig, und jeweils gegenüber der zugehörige Text, ein beredter und gewinnender Text, denn er stammt von dem Genfer Kunsthistoriker J. Mayor. Solch' ein kleines Buch orientiert rascher als ein umfangreiches Prachtwerk, was man nur selten zur Hand nimmt, besser als einer der üblichen Führer, denn es gibt das Wesentliche, das Architektonische, in lesbarer, netter Form. Bücher solcher Art brauchen wir, um auch „ausserhalb“ das Interesse für Architektur zu erwecken.

Einige beigefügte Bilder veranschaulichen den Zustand des Bauwerks nach dem Brande von 1914.

<sup>1)</sup> Vergl. Bd. LXII, S. 160 u. 176 (Sept. 1913) sowie Bd. LXIV, S. 5 (4. Juli 1914).

**Belgien.** Eindrücke eines Neutralen von Eugen Probst, Architekt in Zürich. Mit sechs zweifarbigen Stadtplänen und vier Ansichten nach alten Original-Lithographien. Zürich 1915. Druck und Verlag Art. Institut Orell Füssli. Preis geh. Fr. 2,50.

„Die Eindrücke“, sagt der Verfasser im Vorwort, „mögen als das genommen werden, was sie sein wollen: Niemand zu lieb und Niemand zu leid mit Gewissenhaftigkeit niedergelegte Dokumente über die Zustände in Belgien seit dem Krieg“. Sein Urteil stützt Probst auf wiederholte Reisen, die er in Belgien gemacht hat und zwar Ende 1914 und ein Jahr später. Sie führten ihn durch Löwen, Aerschot, Lier, Antwerpen, Mecheln, Brüssel, Gent, Brügge, Aalst, Dendermonde, Namur, Dinant, Huy und Lüttich. Von den hier kursiv gedruckten Städten werden massstäbliche Pläne gezeigt, in denen die zerstörten Stadtteile, bezw. einzelnen Häuser, durch Rotdruck hervorgehoben sind. Das unter Betonung der baugeschichtlich interessanten Momente kurz und klar geschriebene Büchlein macht den Eindruck einer sachlichen Darstellung.

**Kunstverwaltung in Frankreich und Deutschland** im Urteil von A. Bartholomé, Maurice Barrès, J. Beauquier, A. Broquelet, Henry Cochin, J. Claire-Guyot, André Hallays, Auguste Manguillier, A. Monis, Charles Morice, Auguste Rodin, André Tardieu, Wilh. v. Bode, Paul Clemen, O. v. Falke, Curt Glaser, O. Graftoff, Rich. Hamann, O. Lanz, Max Osborn, Hermann Rosen, Wilhelm Waezoldt, sowie nach französischen Kammerberichten und deutschen Dokumenten. Herausgegeben von Dr. Otto Graftoff. Mit zahlreichen Abbildungen zerstörter und geschonter Bau- und Kunstdenkmäler. Bern 1915, Verlag der akadem. Buchhandlung von Max Drechsel. Preis geh. Fr. 3,50.

Das Buch verfolgt den Zweck, auf Grund von Akten aus der Zeit vor Kriegsausbruch darzulegen, wie es mit der Kunstverwaltung in Frankreich bestellt war, ferner zu zeigen, dass von deutscher Seite die Kunstwerke nach Möglichkeit geschont werden.

**Kriegstagung für Denkmalpflege** in Brüssel, 28. und 29. August 1915. Stenographischer Bericht. Zu beziehen durch den Verlag der Zeitschrift „Die Denkmalpflege“ Wilh. Ernst & Sohn, Berlin W. 66. Preis geh. 3 M.

Der Bericht enthält die unter dem Vorsitz von Prof. Dr. A. v. Oechelhäuser gehaltenen Vorträge von Prof. Dr. Clemen (Bonn), Dr. v. Falke (Berlin), Prof. Dr. Gurlitt (Dresden), Beigeordneter Rehorst (Köln) und Dr. Ing. Lindner (Berlin), die sich alle mit dem Zustand der Kunstdenkmäler in Belgien und den besetzten Teilen Frankreichs und der bezüglichlichen Fürsorge befassten, ferner mit den Aufgaben des Städtebaues in Belgien und mit Heimatschutzfragen in Ostpreussen. Auch die Aeusserungen der Diskussions-Redner sind wiedergegeben. Es ist interessant, dem Bericht zu entnehmen, mit welcher Gründlichkeit sich die deutsche Denkmalpflege noch während der Dauer des Krieges mit der Feststellung und der Heilung der entstandenen Schäden befasst.

**Jahrbuch 1915 des Deutschen Werkbundes:** Deutsche Form im Kriegsjahr. Die Ausstellung Köln 1914. Eine textliche Schilderung von Peter Jessen. Mit 168 Bilderseiten. München 1915, verlegt bei F. Bruckmann A.-G. Preis 3 M.

Es werden gute Bilder von der Kölner Werkbund-Ausstellung geboten, namentlich architektonische, raumkünstlerische und kunstgewerbliche Einzelheiten, in der bekannten vorzüglichen Wiedergabe des Bruckmannschen Verlages. Den Besuchern jener interessanten Ausstellung wird das Buch wertvolle Erinnerungen wach erhalten.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER.  
Dianastrasse 5. Zürich 2.

## Vereinsnachrichten.

**Gesellschaft ehemaliger Studierender**  
der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich.  
**Stellenvermittlung.**

Gesucht nach Deutschland Ingenieur mit längerer Bureau-Praxis, für Eisenbetonbau. (2024)

Gesucht nach Oesterreich junger Ingenieur mit wenigstens einjähriger Praxis im Eisenbetonbau. (2025)

Gesucht von schweizer. Werk erfahrener Ingenieur-Chemiker mit längerer praktischer Tätigkeit in der Fabrikation elektrischer Isolationsmaterialien für Hochspannungs-Kleinapparate. (2026)

Gesucht junger Chemiker nach Deutschland. (2027)

Auskunft erteilt kostenlos Das Bureau der G. e. P.  
Dianastrasse 5, Zürich 2.