

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 85/86 (1925)
Heft: 21

Artikel: Von der 64. Hauptversammlung des Vereins deutscher Ingenieure in Augsburg
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-40129>

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: 23.02.2026

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

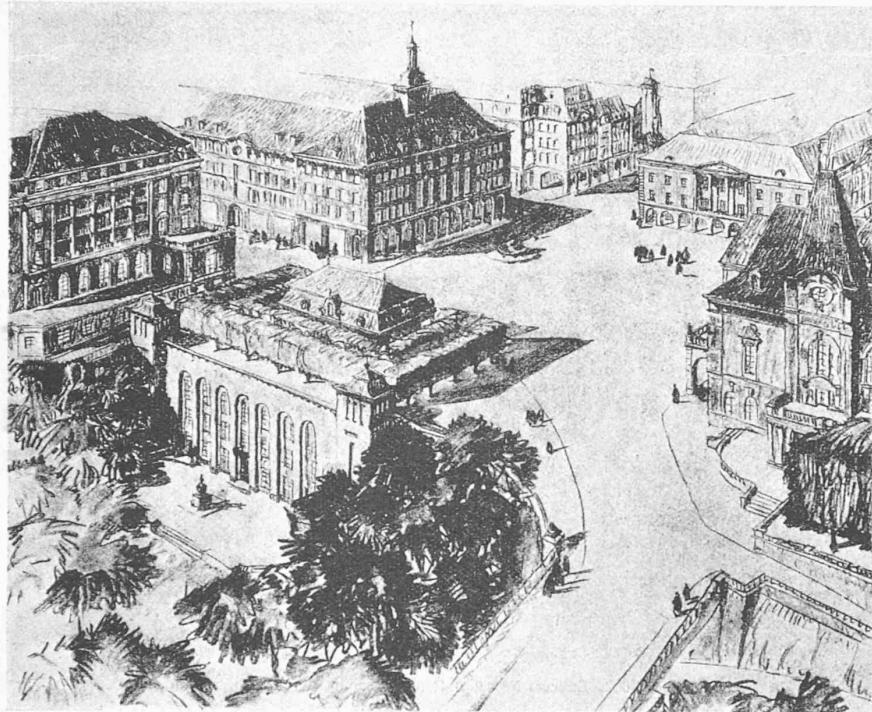


Abb. 11. Fliegerbild aus Südost. — Entwurf Nr. 17, 1. Rang ex aequo. Arch. W. v. Gunten. — Abb. 12. Lageplan 1:2500.

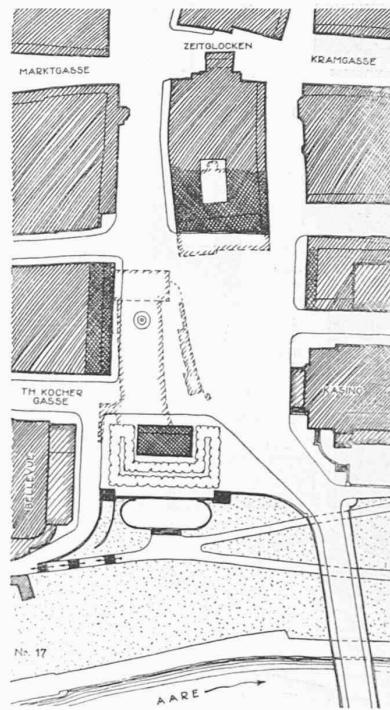


Abb. 13. Ansicht vom Helvetiaplatz zu Nr. 17.

ist, auf dem Münzgraben selbständige Bauten zu erstellen. Die Jury hält die Verbindung der Hauptwache mit irgend einer baulichen Erweiterung nicht für empfehlenswert.

Entwurf 17, Sprüngli: Die zwei Hauptverkehrsverbindungen Theodor Kochergasse-Kirchenfeldbrücke und Nord-Süd sind gelöst. Die Häuser Münzgraben 2 bis 6 sind auf die richtige Flucht gezogen. Zu verurteilen ist, dass der Baublock Theaterplatz-Hotellaube zurückgesetzt, anstatt vorgebaut ist. Der entstehende Platz wird dadurch zu gross, und die nördliche Platzwand liegt zu weit zurück. Infolgedessen ist der Entwurf auch unwirtschaftlich. Die Verbindung der Bundesstrasse mit der Kirchenfeldbrücke ist nicht befriedigend. Eine architektonische Aufteilung und starke Durchbrechung der Terrassenmauer hält die Jury für unzulässig. Der Vorzug des Entwurfes liegt in der guten architektonischen Ausbildung der Platzwände.

Entwurf 42, Passage du Théâtre: Der vorgezogene Baublock zwischen Theaterplatz und Hotellaube mit dem innern Lichthof, sowie die Durchführung der Verbindung Amthausgasse-Kesslergasse sind gut gelöst. Die angedeutete Stellung der Hauptwache in Anlehnung an das Hotel Bellevue ist richtig. Den Niveauerhältnissen ist auch hier, wie bei den meisten Entwürfen, nicht genügend Rechnung getragen. Die Treppenanlage vor der Stützmauer ist unmotiviert. Die Architektur der nördlichen Platzwand ist hart und ungemein nüchtern.

Entwurf 24, Urs: Die Verkehrsrichtung Nord-Süd ist durch die vorgeschlagene Platzinsel ungünstig unterbrochen. Der Verfasser dieses Entwurfes hat die Niveauerhältnisse eingehend studiert und infolge davon für die Lösung der Aussichtsterrasse und der Verbindung Bundesstrasse-Kirchenfeldbrücke bemerkenswerte Vorschläge gemacht. Die Hauptwache ist am richtigen Ort. Die Servitutsbestimmungen haben den Verfasser veranlasst, den Platz zu senken. Das Preisgericht glaubt aber auch, entsprechend seinen allgemeinen Bemerkungen, dass das Ueberragen des Firstes der Hauptwache über die Servitutslinie die Bellevue A.-G. nicht veranlassen würde, dagegen Einspruch zu erheben, und dass infolge davon die grosse Tieferlegung des Platzes wohl vermieden werden könnte. Das Nichtvorziehen des Gebäudeblocks Theaterplatz-Hotellaube und desjenigen Münzgraben 2 bis 6 ist unwirtschaftlich. (Schluss folgt.)

Von der 64. Hauptversammlung des Vereins deutscher Ingenieure in Augsburg.

Der Verein deutscher Ingenieure hielt in diesem Jahr seine Hauptversammlung vom 9. bis 11. Mai in Augsburg und München ab, in Anwesenheit von über 1600 Teilnehmern, davon zahlreichen aus dem Ausland. Zum Vorsitzenden für die nächsten drei Jahre wurde Dir. *Wendl*, Essen, gewählt. Dem Begründer des Deutschen Museums und Pionier auf dem Gebiet der Ausnützung der Wasserkräfte Deutschlands, *Oskar von Miller*, wurde die Grashof-Denkmuñze des Vereins verliehen. Das Programm der wissenschaftlichen Vorträge, mit dessen Erledigung bereits am 8. Mai begonnen werden musste, war diesmal außerordentlich umfangreich, ein Beweis für die rege wissenschaftliche Tätigkeit, die der Verein entfaltet und die sich auf alle wichtigen Zweige der Technik erstreckt. Die Vorträge entfallen nur zum geringsten Teil auf die eigentliche Hauptversammlung; die Mehrzahl wurde in nicht weniger als sechs Fachsitzungen gehalten, von denen mit Rücksicht auf die knappe Zeit je drei zu gleicher Zeit stattfinden mussten.

Nach einem einleitenden Rückblick des Vorsitzenden Prof. Dr. *Klingenberg*, Berlin, auf die Tätigkeit des Vereins sprach in der Hauptsitzung als erster Prof. Dr.-Ing. *Nägel*, Dresden, über „Technisch-wissenschaftliche Forschungsarbeiten in den Vereinigten Staaten von Amerika“. (Hierüber ist schon auf Seite 262 letzter Nummer berichtet worden. Red.)

Der Bedeutung der landwirtschaftlichen Probleme, die durch die Neuordnung der Staaten in Mitteleuropa erstanden sind, war

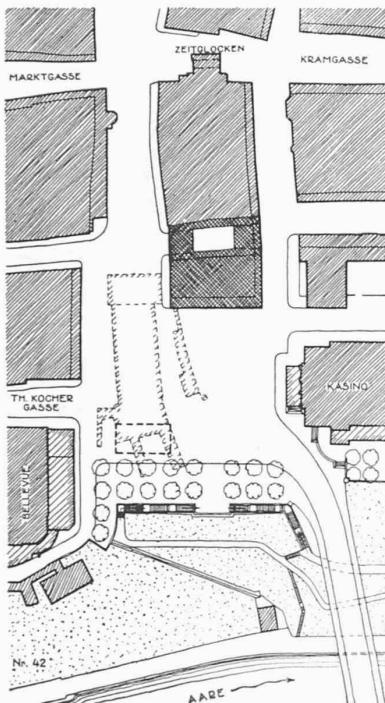
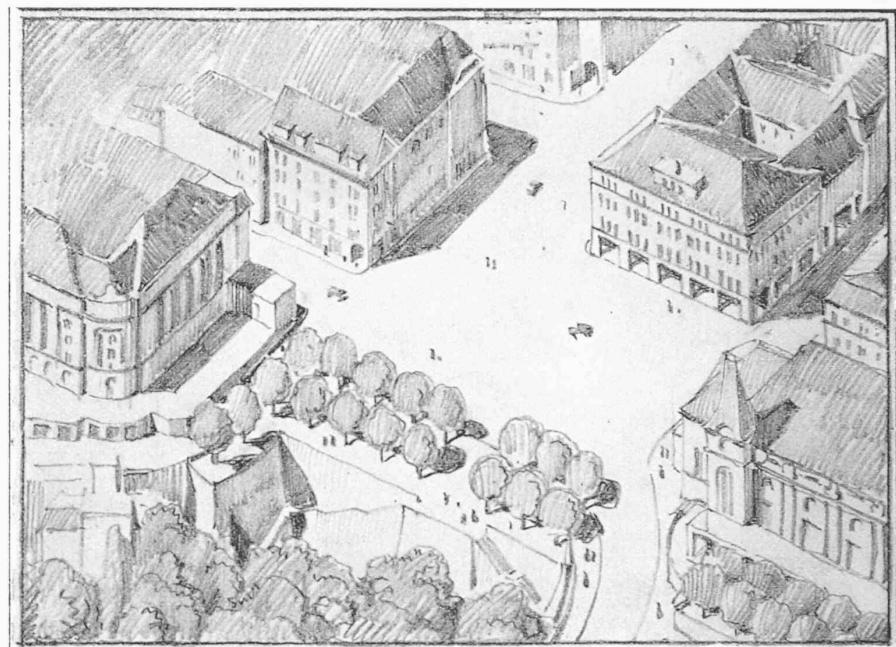


Abb. 14. Lageplan 1:2500.

Abb. 15. Fliegerbild zu Entwurf Nr. 42, 1. Rang ex aequo. Arch. Alb. Wyttensbach.
(Vergl. auch Abb. 3, S. 268.)

der zweite Vortrag der Hauptsitzung, „*Industrialisierung der Landwirtschaft*“ gewidmet, den Gen.-Dir. Pöppelmann, Augsburg, hielt. Wenn es dem Deutschen Reich gelingen soll, auf dem verkleinerten Gebiet und namentlich nach dem Verlust der landwirtschaftlich ertragreichen Teile seine Bevölkerung zu ernähren und darüber hinaus noch Entschädigungen zu zahlen, so muss es durch Verbesserung der Bodenkultur den Ertrag seiner Landwirtschaft weit über das frühere Mass hinaus steigern. Mittel hierzu bieten die Ergebnisse technischer und wissenschaftlicher Untersuchungen, Mechanisierung der Bodenbearbeitung unter richtiger Anwendung der heute verfügbaren Maschinen, Erschliessung neuen Ackerbodens durch Urbarmachung der Niederungen und Moore (hauptsächlich zum Hanfbau) und vor allem richtige Pflege des Bodens und des für das Wachstum der Pflanzen unentbehrlichen Bodenkohlenstoffs. Der Vortragende zeigte, dass es möglich ist, die schwere Aufgabe zu lösen, wenn nicht nur die Landwirte den neuen Lehren folgen, sondern auch die Reichsregierung in deren Anwendung vorangeht.

Die Vorträge in den Fachsitzungen sind so zahlreich, dass es im Rahmen eines solchen Berichtes unmöglich wäre, darauf einzugehen. Vielmehr müssen wir uns damit begnügen, über die in diesen Sitzungen behandelten Fragen in zusammenfassender Form zu berichten.

In der Fachsitzung *Dieselmotoren*, die mit einem geschichtlichen Rückblick auf das Entstehen des Dieselmotors in Augsburg von Geh. Baurat Lauster eröffnet wurde, schilderte zunächst Prof. Nägel, Dresden, seine Eindrücke vom *amerikanischen Dieselmotorenbau*, namentlich die Fortschritte im Bau von Dieselmotoren gegenüber den in den Hintergrund gedrängten Glühkopfmotoren, die Bevorzugung des Zweitakts gegenüber dem Viertakt wegen seiner Einfachheit und die neuern Bestrebungen, die Leistungsfähigkeit von Zweitaktmotoren durch planmässiges Erforschen der Spülvorgänge zu steigern. Die in Amerika erreichte billige Herstellung und hohe Betriebsicherheit der Dieselmotoren könne auch auf den deutschen Motorenbau befriedigend einwirken.

Die übrigen Vorträge dieser Sitzung waren der *Anwendung des Dieselmotors im Fahrzeugbetrieb* gewidmet. Während Dr.-Ing. Geiger, Augsburg, das Problem der Kraftübertragung bei Diesellokomotiven behandelte, wobei auch die neuesten im Gang befindlichen Bauten, eine Lokomotive mit Zahnradgetriebe bei der Hohenzollern A.-G., Düsseldorf, und eine Lokomotive mit Druckluftübertragung, bei der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg, beschrieben wurden, sprach Dr.-Ing. Meyer, Esslingen, über die Durchbildung der Diesellokomotive vom Standpunkt des Lokomotivbauers, der in dem Bestreben, einen einheitlichen Zusammenbau von Antriebmaschine



Abb. 16. Ansicht vom Helvetiaplatz zu Nr. 42.

und Fahrgestell zu erzielen, Maschinen mit liegenden Zylindern anstrebt. Im Anschluss daran wurden Mitteilungen über die Diesellokomotiven mit hydraulischer Kraftübertragung nach den Systemen von Lenz und von Huwiler¹⁾ gemacht, die von der Lokomotivverkaufs-Gesellschaft „Baden“ in Karlsruhe sowie von der Maschinenbau-A.-G. Schwartzkopff, Berlin, ausgeführt worden sind.

Mit den schnellaufenden kompressorlosen Dieselmotoren, die für den Einbau in Kraftfahrzeuge geeignet sind, befasste sich der Vortrag von Dr.-Ing. Riehm, Augsburg, der über die heute gebräuchlichen Systeme der Zündungen bei solchen Motoren, nämlich der Zündung mittels Vorkammer und der Zündung durch reine Strahlzerstäubung berichtete und die bekanntesten Vertreter dieser Bauarten, namentlich die Lastwagenmotoren von Benz und der MAN schilderte. Der Vortragende hielt dabei Drehzahlen von 2400 in der Minute und mehr bei solchen Motoren noch für erreichbar. Obering. Hintz, Essen, zeigte dann, wie es der Firma Krupp A.-G. gelungen ist, durch Herstellung einer künstlichen Drehbewegung der Luft im Zylinder auch bei Maschinen mit reiner Strahlzerstäubung günstigen Verlauf der Verbrennung bei sehr niedrigem Brennstoffverbrauch zu erreichen. Von Interesse waren hierzu drei Mitteilungen von Geh. Rat. Prof. Berndl, Darmstadt über seine Versuche zur Bestimmung des Einflusses der Düsenform auf die Zerstäubung.

Die in der Fachsitzung *Technik in der Landwirtschaft* gehaltenen Vorträge können wir hier übergehen. Die Fachsitzung *Entgasen und Vergasen* befasste sich mit dem Problem der wirtschaftlichen Ver-

¹⁾ Beschrieben in „S. B. Z.“, Bd. 84, S. 300 (20. Dez. 1924).

Red.

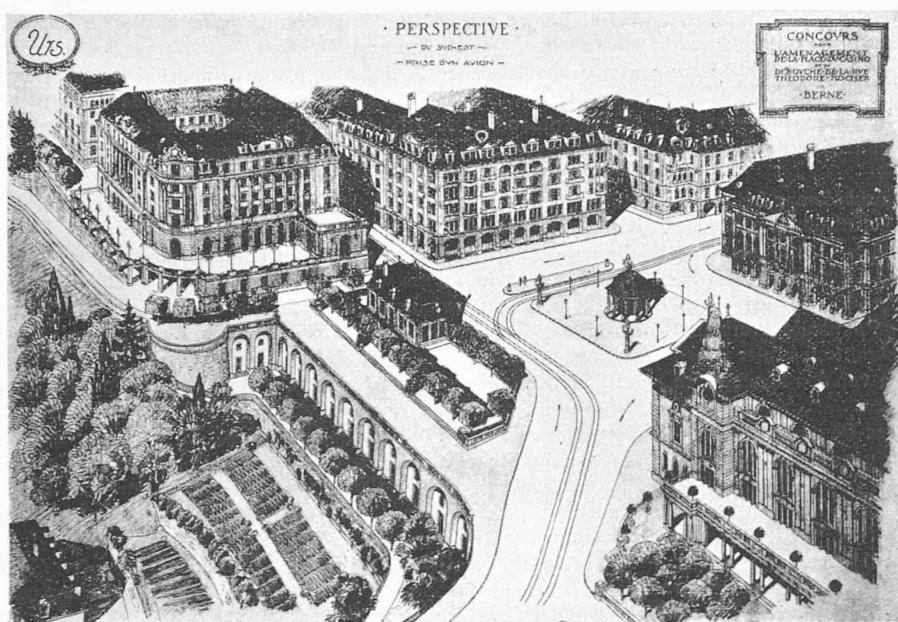


Abb. 17. Fliegerbild zu Nr. 24 (Ankauf). Architekten Scherler & Berger.

(Vergl. auch Abb. 4, S. 268.)

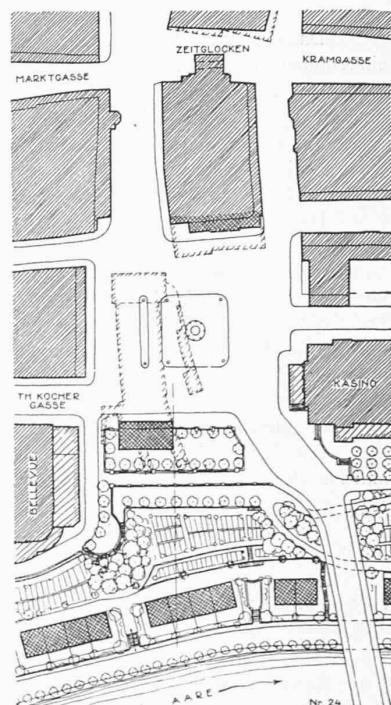


Abb. 18. Lageplan 1:2500 zu Nr. 24.



Abb. 19. Ansicht vom Helvetiaplatz zu Nr. 24.

wertung der festen Brennstoffe. (Wir werden auf die Vorträge von Dr.-Ing. zur Nedden und Dr.-Ing. Trenkler zurückkommen. Red.) Dir. Ludwig, München, behandelte den Einfluss von Form, Art und Beheizung der Retorten auf die Erzeugnisse, also Gas, Koks und Teer, sowie auf die Wirtschaftlichkeit des Betriebs, und hob namentlich hervor, wie heute Gasanstalten und Kokereien fast auf derselben Linie der Entwicklung angelangt seien.

In der Fachsitzung *Dampfkesselwesen* berichtete Dr.-Ing. Münzinger, Berlin, über seine bemerkenswerten Eindrücke vom amerikanischen Kesselbau. Am auffallendsten sei wohl die grosse Rolle, die die Herstellung der Dampfkessel für Elektrizitätswerke in den Vereinigten Staaten spielt. Der Einfluss der hier gestellten Anforderungen an Grösse der Heizflächen und Bauart habe bestimmt auf die Konstruktion eingewirkt. Ausgesprochene Hochdruck-Anlagen im hiesigen Sinne seien noch nicht in Betrieb gekommen, aber es gebe mehrere Grosskraftwerke, die mit 45,7 at Ueberdruck bei 395° Dampftemperatur arbeiten. Wichtig sei auch das Bestreben, zur Verminderung der Betriebskosten den ganzen Betrieb der Feuerungen selbsttätig zu regeln, wozu sehr sinnreiche Vorrichtungen verwendet werden. Besonders Anlass zu einer Aussprache gab ein Hinweis des Vortragenden, dass Rissbildung in Kesselblechen auch durch zu hohen Alkaligehalt des Speisewassers verursacht werden könne.

Die Teilnehmer an der Hauptversammlung fuhren am 11. Mai gemeinsam nach München, wo das neu eröffnete Deutsche Museum besichtigt wurde.

Dr. H.

Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1924.

Dem soeben erschienenen Bericht des Schweizer. Post- und Eisenbahndepartements (Eisenbahn-Abteilung) über seine Geschäftsführung im Jahre 1924 entnehmen wir in gewohnter Weise die folgenden, für unserm Leserkreis Interesse bietenden Angaben. Soweit sie die Bahn- und Bahnhofsbauten auf dem Netze der S. B. B. betreffen, sind sie in ergänzender Weise aus dem Geschäftsbericht der Generaldirektion der S. B. B. zusammengestellt.

I. Allgemeines.

Organisation und Personal des Eisenbahndepartements.

Die Massnahmen zur Vereinfachung der Organisation des Eisenbahndepartements nahmen im Jahre 1924 ihren Fortgang und führten zu einer weiteren Personalverminderung. Auf Ende der Amtsperiode (31. März) traten altershalber in den Ruhestand die Herren A. Aeschlimann, Ingenieur, Inspektor der bautechnischen Sektion und 1. Stellvertreter des Direktors der Eisenbahnabteilung, und K. Stapfer, Kontrollingenieur I. Klasse, 2. Stellvertreter des Direktors; desgleichen auf 1. Juli Herr F. Santschi, Inspektor der betriebstechnischen Sektion. Die Stellen wurden nicht wiederbesetzt und die Funktionen einem „technischen Stellvertreter des Direktors“ übertragen. Die Wahl eines solchen fiel auf Herrn H. Hunziker, Kontrollingenieur I. Klasse für Bahnbau und -Unterhalt des Eisenbahndepartements. An seiner Stelle wurde Herr Max Wiesendanger, Ingenieur, von Genf, zum Kontrollingenieur I. Klasse gewählt. Dr. U. Rüegger, Kontrollingenieur II. Klasse, rückte in die I. Klasse vor.

Gesetze, Verordnungen, Postulate.

Die kommerzielle Konferenz der schweizer. Transport-Unternehmungen und der Verkehrsinteressenten, der die Vorentwürfe zu einem neuen Bundesgesetz über den Transport auf Eisenbahnen und Schiffen, sowie zu einem neuen Transportreglement zur Begutachtung vorgelegt wurden, setzte zur Beratung der eingegangenen Änderungs- und Ergänzungsanträge eine Kommission ein. Diese hat ihre Arbeiten nahezu abgeschlossen, sodass ihre Anträge voraussichtlich noch im Laufe des kommenden Frühjahrs im Plenum der kommerziellen Konferenz zur Behandlung kommen werden.

Verwaltung der Bundesbahnen.

Die Zusammensetzung des Verwaltungsrates hat im abgelaufenen ersten Jahre seiner Tätigkeit keine Änderung erfahren, ebenso nicht diejenige der drei Kreiseisenbahnräte, soweit es sich um vom Bundesrat gewählte Mitglieder handelt. Generaldirektion und Kreisdirektionen sind ebenfalls unverändert geblieben.