

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 85/86 (1925)
Heft: 3

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: 09.04.2026

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

Nach Durchschreiten des Hauptportals führt der gärtnerisch geschmückte Weg über den grossen Hauptplatz zur *Halle 1*, die den Ausgang der Besichtigung bildet.

In dieser grössten aller Hallen, die mit ihren Anbauten eine Gesamtfläche von rund 8000 m² umfasst, sowie im Ausstellungs-bahnhof ist der *BAHNVERKEHR* zur Darstellung gebracht. Dieses Verkehrsgebiet ist in zwei Gruppen gegliedert, von denen die eine die *Eisenbahnen*, die andere die *Strassen- und Kleinbahnen* umfasst. Sämtliche Fahrzeuge, dann die Oberbau-, Sicherungs- und Rangier-technik sind im „Ausstellungsbahnhof“ ausgestellt, alle übrigen Zweige des vielgestaltigen Bahnverkehrs in der Halle 1.

In der Halle 1 wird in der von der Reichsbahn und der Eisenbahnindustrie beschickten Abteilung Eisenbahnen der Besucher zuerst über die wirtschaftlichen und technischen Gesichtspunkte für die *Gestaltung der Eisenbahnlinien* und dann über ihre *Ausführung* unterrichtet. Hier ist u. a. die *Entwicklung des Eisenbahn-Hoch- und Tiefbaues* in den letzten zehn Jahren dargestellt und sind interessante Modelle für die Linienführung berühmter Gebirgsbahnen, wie der Höllentalbahn, der Mittenwald- und der Moselthalbahn, der Schwarzwaldbahn, zu sehen. Weiter werden beim *Unterbau* die Dämme, Einschnitte, Brücken und Tunnels, beim *Oberbau* die Aufgaben und die Ausbildung des Geleises, die Weichen und Kreuzungen, die Ab-nützung und Unterhaltung des Oberbaus, ferner Schutzmassnahmen gegen Schneesverwehung und Brand, die *Schranken* und *Strecken-zeichen* gezeigt. Dann folgen die *Bahnhöfe*. Hier sind die Aufgaben und die Gestaltung der Personen-, Güter-, Verschiebe- und Hafen-bahnhöfe dargestellt, und Drehscheiben, Schiebebühnen, Prellböcke, die Einrichtungen der Bahnsteige, Bahnsteighallen, Betriebsgebäude, sowie die Beleuchtung der Bahnanlagen zu sehen. Der *Eisenbahn-betrieb* in einem Personen- und Verschiebebahnhof, in einem Knoten-punkt auf der Strecke, sowie der Massengüterumschlag in einem Hafen wird in einem *Betriebsmodell* im Masstab 1:33, das in seinen kleinsten Einzelheiten beweglich ist, vorgeführt.

Weitere Ausstellungsgruppen, die in den Seitenräumen der Halle 1 untergebracht sind, gewähren dem Besucher Einblick in *Betriebsführung, Bahnverkehr, Verwaltung und Werkstättenwesen*. Hier wird er unterrichtet über Bereitstellung der Fahrzeuge, Zugarten, Zugbildung, Auflösung der Züge, über die Grundsätze der Fahrplan-bildung und Fahrzeitvermittlung, dann über Arten und Umfang der Personen- und Güterbeförderung, Personen- und Güterabfertigung usw. Hierbei werden auch die Fahrkartenausgabe, sowie die Gepäck-abfertigung vorgeführt. Dann ist der Werkstättenbetrieb, das Arbeits-verfahren, die Entseuchungs- und Reinigungsvorrichtungen und end-lich die Verwaltung mit Wohlfahrtseinrichtungen, Verwaltungsbetrieb und Erfolgstatistik dargestellt.

In den neuen Anbauten der Halle 1 haben die *Eisenbahn-bedarfs-Unternehmungen* ihre neuesten Erzeugnisse ausgestellt. Alle grossen Firmen, wie Krupp, Siemens, Bergmann usw. sind hier ver-treten und zeigen die Leistungsfähigkeit der Eisenbahn-Industrie.

In der Abteilung *STRASSEN- und KLEINBAHNEN* erfolgen zunächst an Hand von Stadtbebauungs- und Baulinien-Plänen Erläute-rungen über die Linienführung, sowie den Ausbau von ein- und zwei-gleisigen Linien, Schleifen, Kreuzungen und Weichen, Haltestellen, Anlage von Inseln und Warteräumen. Dann geben Betriebslinien-pläne und Fahrpläne Aufschluss über die Betriebsführung und wird Einblick in die Ausbildung des Personals gewährt.

Von Halle 1 aus betritt man den anschliessenden, neu aus-gestatteten Raum der *VERKEHRSWERBUNG*. Hier sind die Werbe-mittel der sämtlichen Verkehrsgruppen, sowie der Fremdenvereine und Kurorte veranschaulicht.

Dann gelangt man in die Halle 2 mit dem neuen Anbau, in der der *WASSERVERKEHR* vor Augen geführt wird. Auch diese Ausstellungsgruppe zerfällt in zwei Abteilungen: den Seeverkehr und die Binnenschiffahrt. Der *Seeverkehr* konnte leider nicht in dem beabsichtigten ausgedehnten Mass dargestellt werden, weil die Reedereien und Werften wegen ihrer ungünstigen wirtschaftlichen Lage eine Beteiligung an der Ausstellung abgelehnt haben. Deshalb ist hier nur ein *Ueberblick des Seeverkehrs im Rahmen der Seestädte* gegeben. Alle deutschen Seestädte, an der Spitze Hamburg und Bremen, dann Emden, Kiel, Lübeck, Stettin und Königsberg, zeigen in grossartigen *Modellen ihre Hafenanlagen* mit den Werften und sonstigen Einrichtungen; auch die ausgedehnten Fischereianlagen von Geestemünde sind dargestellt. Ausser diesen Anlagen sieht der Besucher auch das *Schiff* — zum Teil in ausgezeichneten Films —

auf den Werften entstehen. Daneben bekommt er aus Bildern Ein-blick in die Hellingen, Schwimm- und Trockendocks, Werkstätten und Magazine, in denen die Ozeanriesen gebaut werden, sowie auch in das Leben und Treiben an Bord und in die Führung des Schiffs. Eine Abteilung ist der *Nautik* und den *Seezeichen* gewidmet.

Die *BINNENSCHIFFFAHRT* — eingeteilt nach den Hauptstrom-gebieten Rhein, Donau, Elbe, Weser, Oder — ist durch die Darstel-lung von Entwurf und Bau von Kanal-, Fluss- und Binnenschiffahrts-anlagen, Schiffen und deren Ausrüstungsgegenständen usw. vertreten. Besonderes Interesse bieten hier *betriebsfähige Modelle* von modernen Schleusen-, Brücken- und Hafenanlagen. Die *Binnenhäfen*, vor allem Duisburg-Ruhrort, Frankfurt a. M., Berlin usw. zeigen an umfang-reichen Modellen ihre *Hafenanlagen* mit Schubbahnhöfen, Hafen-becken, Umschlaganlagen usw. Die Binnenschiffahrts-Gesellschaften haben ausser bildlichem und statistischem Material Modelle ihrer neuesten Schiffe, Lagerhäuser und anderer Landanlagen zur Schau gestellt. Rhein-, Main-, Donau-A.-G., Hansakanal-Verein, Weserbund u. a. machen den Besucher an Hand von Karten und Zeichnungen mit ihren umfangreichen und grosszügigen Plänen vertraut. Ein Teil der Hallen ist für die grossen *Eisen-, Maschinen- und Schiffbau-Firmen* vorbehalten, die hier ihre Erzeugnisse, soweit sie in engerem Zusammenhang mit dem Binnenverkehr stehen, vorführen.

Nun überquert man auf einer Strassenbrücke den in das Aus-stellungsgebäude mit einbezogenen nördlichen Mathias-Pschorr-Ring und gelangt in die neu erbaute Halle 9 für den *KRAFTVERKEHR*, die 3600 m² Fläche umfasst. Das Mittelschiff, zwei Drittel der Gesamt-fläche, enthält die *Kollektivausstellung des Reichsverbands Deutsche Automobilindustrie und der Kraftverkehrs-Gesellschaft*. Hier sind die neuesten Errungenschaften auf dem Gebiet der *Personenwagen-Konstruktion*, besonders der Kleinwagen, in Bezug auf Chassis und Karosserie zu sehen. Vor allem aber ist dem *Lastkraftwagen* (Spezialtransportwagen, Omnibusse, Aussichtswagen) ein grosses Feld eingeräumt. Im Anschluss daran sind, zum Teil im Freien, *Lastzüge* und *Motorboote* zu sehen. In den Kojen und Anbauten werden die *Motorräder* und die Erzeugnisse der Firmen der Zubehör-Industrie, sowie statistisches Material über Kraftfahrzeugverkehr und Modelle und Zeichnungen von *Einzel- und Grossgaragen* gezeigt.

(Schluss folgt.)

Miscellanea.

Technische Veranstaltung für Feuerschutz in Zürich. Vom 26. Juli bis 3. August findet in Zürich der II. Teil dieser von der Vereinigung kanton- schweizerischer Feuerversicherungsanstalten und dem Verband der Feuerschauer im Kanton Zürich organisierten Veranstaltung statt.¹⁾ Die im Linthescher-Schulhaus untergebrachte *Ausstellung*, deren Eröffnung Sonntag den 26. Juli erfolgt, umfasst folgende Gruppen: Heizung; Kaminanlagen; Baumaterialien, speziell innerer Ausbau; Leucht- und Kochgasanlagen; Azetylgasanlagen zu Beleuchtungs- und Schweisszwecken, Azetylen-Dissous; Elektr. Ein-richtungen; Kinematographie; Lagerungsanlagen für feuergefährliche Flüssigkeiten; Haus-Feuerlöscheinrichtungen und chem. Feuerschutz; Automat. Feuermeldeanlagen; Blitzschutzanlagen; Brandsachen, Fälle von Kohlenoxydvergiftungen. Sie ist Samstags von 2 bis 18 Uhr, an Werktagen von 8 bis 20 Uhr offen und dauert bis Montag den 3. August um 18 Uhr.

Ferner sind während der Dauer der Ausstellung folgende *Vor-träge und Exkursionen* in Aussicht genommen:

Donnerstag den 30. Juli, 9 Uhr: Vortrag von Ing. E. Furrer, Präsident der Veranstaltung, über „Die Aufgaben der Feuerpolizei“. — 10 Uhr: Lichtbildervortrag von R. Strässle, kant. Blitzschutzaufseher, über „Blitzschutz“. (Diese beiden Vorträge finden im Kunstgewerbe-museum statt.) — 14 Uhr: Experimentalvortrag von Professor Dr. P. Schläpfer, Zürich, über „Das Feuer“. — 16 Uhr: Experimental-vortrag von Ing. C. F. Keel, Basel, über „Karbide und Azetylene“. (Diese beiden Vorträge im Chemiegebäude der E. T. H.)

Freitag, den 31. Juli, 8 1/2 Uhr: Besichtigung einer 100 000 l fassenden Benzin-Lagerungsanlage in Tiefenbrunnen. — 10 Uhr: Licht-bildervortrag von Herrn Ganz jun., Zürich, über „Filmfabrikation und

¹⁾ Bezüglich des I. Teils der Veranstaltung siehe Band 24, Seite 148 (20. Sep-tember 1924). Broschüren, enthaltend die Verhandlungen über die Aufstellung von Grundsätzen für Verordnungen betr. die Erstellung und den Betrieb von *Lagerungs-Anlagen für feuergefährliche Flüssigkeiten* und von *Oelfeuerungen* sind zu beziehen durch das Bureau, Uraniastrasse 7, zum Preise von 1 Fr. pro Stück, zusammen Fr. 1.50. Diese Schriften sind auch an der Ausstellungskasse erhältlich.

Kinematographie" im Cinéma Bellevue. — 14 Uhr: Besichtigung der Ausstellung unter Führung. — 16 Uhr: Besichtigung von Autogaragen und Benzin-Lagerungsanlagen verschiedener Systeme.

Samstag den 1. August, 7^{1/2} Uhr: Besichtigung der Oelfeuerungsanlagen im Gebäude der Unfallversicherungs-Gesellschaft „Zürich“. — 9 Uhr: *Versuche* nach Spezialprogramm.

Das Programm der ganzen Veranstaltung kann auf deren Bureau, Uraniastrasse 7, II. Stock, bezogen werden.

Experimentelle Untersuchung über den plötzlichen Kurzschluss von Wechselstrom-Generatoren. Die transienten Stromverhältnisse bei plötzlichem Kurzschluss von synchronen Wechselstrom-Generatoren sind durch zahlreiche theoretische Arbeiten und durch mannigfache oszillographische Untersuchungen allgemein bekannt. Auch die mechanische Wirkung plötzlicher Kurzschlüsse auf die Wicklungsköpfe sind schon lange eingehend studiert worden und haben zu zahlreichen, mehr oder weniger erfolgreichen Abstützkonstruktionen geführt, die namentlich für schnelllaufende Generatoren, insbesondere Turbogeneratoren, zu einem äusserst wichtigen Bestandteil der Maschine geworden sind. Wenig ist hingegen bisher in der Literatur die bremsende Wirkung eines plötzlichen Kurzschlusses auf die rotierende Masse von Generator und Antriebsmaschine erörtert worden, namentlich nicht auf Grund zusammenhängender Versuche. Eine experimentelle Untersuchung dieser Erscheinung hat nun Oberingenieur *H. Rikli* unter Mitarbeit von Ingenieur *A. Schnetzler* in der Maschinenfabrik Oerlikon durchgeführt, worüber er im Mai-Heft des „Bulletin des S. E. V.“ ausführlich berichtet. Als Versuchsobjekt diente ihm ein zweipoliger Oerlikon-Turbogenerator von rd. 2500 kVA bei 6000 Volt und 50 Perioden, also 3000 Uml./min.

Da die Verhältnisse beim plötzlichen Kurzschluss verschieden sind, je nach dem Schaltmoment, war es vor allem nötig, eine Einrichtung zu schaffen, die es erlaubte, den Schaltmoment beliebig zu wählen und mit Sicherheit immer wieder genau gleich einzustellen. Die betreffende Einrichtung ist ausführlich beschrieben. Die Bestimmung der Bremsleistung eines plötzlichen Kurzschlusses wurde nach der Auslaufmethode bestimmt, unter oszillographischer Aufzeichnung des Vorgangs. Zahlreiche Diagramme, bezüglich deren Auswertung wir uns darauf beschränken müssen, auf die erwähnte Abhandlung hinzuweisen, veranschaulichen die untersuchte Wirkung. Die höchste Bremsleistung trat bei einphasigem Kurzschluss auf und erreichte momentan 25000 kW.

Eidgenössische Technische Hochschule. Doktorpromotion. Die E. T. H. hat die Würde eines Doktors der *technischen Wissenschaften* verliehen den Herren: André Borel, dipl. Landwirt aus Neuenburg und Couvet [Dissertation: La reprise de l'exploitation agricole par voie d'héritage et par cession entre vifs, envisagée comme moyen de lutter contre l'émiettement et l'endettement exagérés de la propriété foncière en Suisse]; Jules Friedli, dipl. Ing.-Chemiker aus Marbach (Luzern) [Dissertation: Elektrometrische Titrations mit Metalloxydelektroden]; Max Hannig, dipl. Ing.-Chemiker aus Buchs (Aargau) [Dissertation: Ueber die Destillation von Zellulose und andern Stoffen unter Wasserstoffdruck mit Katalysatoren]; Arthur Locher, dipl. Ing.-Chemiker aus Herisau [Dissertation: Zur Kenntnis des 1-Nitro-2-methylantrachinons]; Onnik Manoukian, dipl. Ing.-Chemiker aus Mersina (Kleinasien) [Dissertation: Untersuchungen über Benzoylbenzoesäuren und Anthrachinonderivate]; ferner die Würde eines Doktors der *Mathematik* an Auguste Urech, dipl. Fachlehrer aus Seon (Aargau) [Dissertation: Polytopes réguliers de l'espace à n dimensions et leurs groupes de rotations]; Ernst Völlm, dipl. Fachlehrer aus Amriswil (Thurgau) [Dissertation: Ueber die wärmetheoretische Summation Fourier'scher und Laplace'scher Reihen] und die Würde eines Doktors der *Naturwissenschaften* an Max Scherrer, dipl. Fachlehrer aus Neukirch-Egnach (Thurgau) [Dissertation: Vegetationsstudien im Limmattal].

Die XXXVIII. Generalversammlung der G. E. P. am 11. und 12. Juli in Genf, zu der gegen 300 Teilnehmer erschienen waren, nahm bei prächtigem Wetter einen ebensolchen Verlauf. Vorgängig der üblichen ausführlichen Berichterstattung sei mitgeteilt, dass die Versammlung den bisherigen Präsidenten, Arch. Otto Pflighard, sowie die übrigen Ausschussmitglieder im globo bestätigte. Ergänzt wurde der Ausschuss durch die Kollegen Edmond Emmanuel, Maschinen-Ingenieur (Genf), Heinrich Peter, Architekt (Zürich), Adolf Ostertag, Maschinen-Ingenieur (Winterthur) und Dr. Ernst Hauser, Chemiker (Schaffhausen). Als Rechnungsrevisor wurde W. Schober, Ingenieur-Agronom (Zürich) bestimmt. Der Jahresbeitrag wurde von 7 Fr. auf 5 Fr.

herabgesetzt, die Bestimmung des Orts der Generalversammlung 1927 dem Ausschuss überlassen. Nach Erledigung der geschäftlichen Traktanden hörte die Versammlung einen ausgezeichneten Vortrag von Dr. Alphonse Bernoud (Genf) über „Les rapports de la science et de la technique“. Am Sonntag Nachmittag fand eine Seefahrt mit Zwischenlandung in Coppet, am Abend das offizielle Bankett statt. Sowohl hierüber, als auch über die Ausflüge und Besichtigungen vom Montag und Dienstag (Chancy-Pougny, Pont Butin, Salève, Barberine usw.), wird noch in gewohnter Weise unter dem Strich berichtet werden. G. Z.

Hohle Brückenpfeiler aus Eisenbeton nach Schornstein-Bauart sind für eine Strassenbrücke über das Staubecken des Dix River in Kentucky zur Anwendung gekommen. Für die betreffende Brücke, deren Fahrbahn rund 76 m über der Talsohle liegt, waren laut „Eng. News-Record“ vom 6. November 1924 u. a. zwei Pfeiler von 68 und 55 m Höhe erforderlich. Sie sind von der Weber Chimney Co., Chicago, nach der von ihr für Eisenbeton-Schornsteine angewandten Bauweise erstellt worden. Beide Pfeiler sind auf dem festen Fels fundiert. Der höhere ruht auf einer rechteckigen Eisenbetonplatte von 10,65 m Seitenlänge und rund 2 m Stärke, in die er mittels vertikaler Rundenisen verankert ist. Der Pfeiler selbst, der rechteckigen Querschnitt mit abgerundeten Stirnseiten aufweist, misst am Fuss 8,65 × 5,60 m, am Kopf 6,70 × 3,65 m. Die Wandstärke beträgt am Fuss 68 cm und nimmt gegen oben ab. Die Horizontalarmierung ist mit 1/2" Rundenisen spiralförmig mit 30,5 cm Steigung ausgeführt und liegt ausserhalb der vertikalen Armierungsstäbe. Zur Aussteifung der Längsseiten sind im Innern, in je 13,7 m Höhenabstand, Eisenbeton-Traversen von 30 × 76 cm angeordnet. Oben und unten ist im Pfeiler je eine Oeffnung von rund 1 m² ausgespart, sodass die Hohlräume im Pfeiler stets entsprechend der Wasserspiegellhöhe im Staubecken mit Wasser gefüllt sind.

Die deutsche Studiengesellschaft für Automobilstrassenbau hält gelegentlich der Verkehrsausstellung am nächsten Montag den 20. und Dienstag den 21. Juli ihre erste Mitgliederversammlung, verbunden mit einer öffentlichen Tagung, in München ab. In der öffentlichen Tagung werden in einer Vortragsreihe, z. T. unter Vorführung von Filmen und Lichtbildern, die brennendsten Fragen des modernen Strassenbaues, die Beziehungen zwischen Kraftwagen und Strasse, ihre wechselseitigen Anforderungen usw. eingehend behandelt werden. Unter anderem werden berichten: Prof. Dr.-Ing. Brix, Charlottenburg, in einem Film- und Lichtbildvortrag über „Ausführungen und Erfahrungen auf dem Gebiete des Automobilstrassenbaues“, Ministerialrat Moll über „Gesetzgebung und Finanzierung für Wege des Kraftwagenverkehrs“, Prof. Otzen, Hannover, über „die Arbeit der Studiengesellschaft“ und Prof. Blum, Hannover, über „Autoverkehr, seine Beziehungen zum Bahn- und Wasserstrassenverkehr“.

Heimatschutz und Luzerner Seequai. Wie wir erst jetzt einem Referat des Berner Tagblattes vom 30. Juni über die Versammlung der Schweizer. Vereinigung für Heimatschutz entnehmen, fühlte sich der Obmann der Vereinigung bemüssigt, auf die für den Heimatschutz so peinliche Luzerner Quai-Frage zurückzukommen. „Dabei“ heisst es im B. T. „wurde der Heimatschutz in der Schweizer. Bauzeitung ganz allgemein bekämpft. Doch erachtete es der Zentralvorstand unter seiner Würde, auf jede Anrempelung zu reagieren.“ Wir haben die Redaktion der Zeitschrift „Heimatschutz“ um Mitteilung des genauen Wortlauts dieser Rede gebeten, und behalten uns vor, auf die Angelegenheit zurückzukommen. P. M.

Bewegliche Schalung für Betonkanäle. Für die Ableitung des Scajaquada Creek zwecks Wasserversorgung der Stadt Buffalo wird ein 2200 m langer Betonkanal von 10 m Breite und 4,25 m Tiefe erstellt. Laut „Eng. News-Record“ vom 22. Januar 1925 erfolgt der Bau dieses Kanals mittels beweglicher Schalung. Die Form ruht auf einem in der Längsrichtung fahrbaren Eisengerüst, das dann noch derart eingerichtet ist, dass die Seitenschalung um die Kämpfer geklappt werden kann. Dadurch ist es möglich, die Form zu verändern und dem Kanalprofil andere Abmessungen zu geben. Hn.

Neue Synagoge an der Freigutstrasse, Zürich. In diesem Artikel ist auf Seite 8 unten ein Druckfehler unbemerkt geblieben: Die Baukosten betragen 65 Fr./m³ inklusive Ausstattung, ohne diese 56 Fr. Ausserdem machen die Architekten aufmerksam, dass die dunkeln, seitlichen Deckenfelder nicht Holzbalkendecken sind, als welche sie dem Referenten im Gedächtnis haften, sondern niedrigere, und ganz eng gereichte Quertonnen derselben Konstruktion, wie die grossen im Mittelfeld.

Literatur.

Bausteine. Der Verlag der „Baugilde“ (Berlin) gibt dem Doppelheft 2/3 seiner Sonderpublikationen „Bausteine“ den Titel „Blick über die Grenze“. Man findet hier eine sehr interessante, wenn auch äusserst knappe Zusammenstellung der modernsten Architektur aller Länder, eingeleitet durch einen Ueberblick von Adolf Behne, in dem Russland als der dynamische, Frankreich als der statische Pol der neuern Entwicklung bezeichnet wird, natürlich ohne dass sich im Einzelnen alles pedantisch auf diese zwei Prinzipien festlegen liesse. Auch Ausstellungs- und Bühnenarchitektur kommt zu Wort. Von Architekten-Namen seien erwähnt: Wright, Tony Garnier, Le Corbusier, Oud, Berlage, Hoffmann, Strnád, Tengbom, Oestberg, Perret, van de Velde. In einem besondern Teile behandelt der Bildhauer Repsold, der während der Errichtung des so rasch berühmt gewordenen Bauwerks in Stockholm arbeitete, das dortige Stadthaus Ragnar Oestbergs. Der D. W. B. und der B. D. A. haben sich an der Herausgabe des Heftes beteiligt.

Die Schweiz ist in dieser Uebersicht auf das Beste vertreten durch das Haus Häfeli im Doldertal, Zürich; als einziger weiterer Repräsentant schweizerischer Architekten figurirt seltsamerweise Mart. Stam mit einem Wettbewerbs-Entwurf für das Gymnasium St. Wendel im Saargebiet. Herr Stam ist ein Holländer, der sich erst seit kurzem in der Schweiz aufhält, und dessen Architektur durchaus holländisch ist, ohne zur Schweiz die mindeste Beziehung zu haben. Dieser Entwurf wäre also unter Holland einzureichen gewesen.

Die Schweiz besitzt glücklicherweise eine ganze Reihe ausgeführter Bauten schweizerischer Architekten, die unsere Baukunst mit Ehren vertreten könnten; neben dem Stadthaus Stockholm und dem vornehmen Klassizismus Tengboms hätten Arbeiten von Nic. Hartmann, St. Moritz, oder von den Gebrüdern Pfister, Zürich, gute Figur gemacht.

Das Werk, das offizielle Organ des S. W. B. und B. S. A. widmet sein Juniheft dem Kanton Graubünden. Den Architekten interessiert besonders das Kraftwerk Küblis und der Bahnhof Alp Grüm der Berninabahn, beides Werke von Niclaus Hartmann & Cie. in St. Moritz. Arbeiten von einer eigentümlich herben Grossartigkeit, die nicht „dem Charakter der Landschaft angepasst“, sondern aus der strengen Landschaft heraus organisch gewachsen sind. Den Lesern der „S. B. Z.“, die sich gern ein eigenes Urteil bilden, sei übrigens auch Heft 5 des „Werk“ empfohlen, das von amerikanischer Architektur handelt. Der Herausgeber bespricht unter anderem Werner Hegemanns Buch „Amerikanische Architektur und Stadtbaukunst“ und weiss dessen Verfasser stupende Kenntnisse nachzurühmen, die über alles bisherige, sogar über Brinckmann weit hinausgingen, was wir — behufs objektiver Informierung — umso lieber erwähnen, als unsere eigene Einschätzung dieses Autors sehr viel weniger günstig war und ist (siehe „S. B. Z.“, Band 85, Seite 189). P. M.

Tracé et construction des Aubages tournants par la méthode de la représentation conformes. Par J. Maisonneuve et R. Pfyffer, ingénieurs-constructeurs à Paris. Paris 1925. Dunod, éditeur, 92 rue Bonaparte. Prix 6 frs. français.

Die Verfasser geben in dieser Broschüre eine einfache und doch genaue Methode bekannt, die sie täglich zur Berechnung von Pumpen anwenden. Die Methode ist die graphische Anwendung der von Prof. Dr. F. Prášil in seiner Abhandlung „Zur Geometrie der konformen Abbildungen von Schaufelrissen“, erschienen in Band 52 der „S. B. Z.“ (15./22. August 1908), entwickelten Theorie. Obwohl graphisch, ist sie rein mathematischen Ursprungs und führt zu absolut genauen Resultaten. Sie ist nicht nur anwendbar für Turbinen und Pumpen, sondern auch für Schiff- und Flugzeugschrauben, und überhaupt für alle Apparate, bei denen Strömungen von Gasen oder Flüssigkeiten in rotierenden Hohlräumen stattfinden. Das Studium der kleinen Broschüre ist Turbinen- und Pumpenkonstruktoren sehr zu empfehlen.

G. Z.

Neu erschienener Sonderabdruck:

Die Einphasen-Schnellzugs-Lokomotive Typ A^{es}, der Schweizer Bundesbahnen. Erweiterter Sonderabdruck aus der „Schweizer Bauzeitung“, Band 85, Nr. 22 und 23. 12 Seiten mit 28 Abbildungen im Text und auf einer Doppeltafel. Zürich 1925. Verlag Ing. Carl Jegher, Dianastrasse 5, Zürich 2; in Kommission bei Rascher & Cie. Preis geh. Fr. 2,50.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten.

Entwerfen im Kranbau. Ein Handbuch für den Zeichentisch, bearbeitet von Rudolf Krell, o. Professor der Techn. Hochschule München. In zwei Bänden. 1. Band: Text, 2. Band: Tafeln. Mit 1052 Abb., 99 Tafeln und einer Beilage: Elektrische Kranausrüstungen, bearbeitet v. Oberingenieur Christian Ritz. München und Berlin 1925. Verlag von R. Oldenbourg. Preis beider Bände geb. 32 M.

Leitfaden der technischen Wärmemechanik. Von Prof. Dipl.-Ing. W. Schüle. Kurzes Lehrbuch der Mechanik der Gase und Dämpfe und der mechanischen Wärmelehre. Vierte, vermehrte und verbesserte Auflage. Mit 110 Abb. und 5 Tafeln. Berlin 1925. Verlag von Julius Springer. Preis geh. M. 6,60, geb. M. 7,50.

Die genauere Berechnung gelenkloser Gewölbe und der Einfluss des Verlaufs der Achse und der Gewölbestärken. Von Prof. Dr. Friedrich Hartmann, Wien. Mit 19 Abb. Zweite Auflage. Leipzig und Wien 1925. Verlag von Franz Deuticke. Preis geh. M. 1,10.

Beiträge zur Geschichte der Technik und Industrie. Jahrbuch des Vereins deutscher Ingenieure. Herausgegeben von Conrad Matschoss. 14. Band. Mit 196 Abb. und 13 Bildnissen. Berlin 1924. VDI-Verlag. Preis geb. 16 M.

Anwendung der Gleichung der drei Momente (Clapeyronschen Gleichung) im Schiffbau. Von P. A. H. Lorenz, Schiffbau-Diplom-Ingenieur, Hamburg. Mit 78 Abb. Berlin 1925. Verlag von Julius Springer. Preis geh. M. 4,50.

Strassendurchbrüche als Mittel für die Lösung des Berliner Verkehrsproblems. Von Dr.-Ing. E. Giese, Prof. an der Techn. Hochschule Berlin. Mit 47 Abb., 4 Tabellen und einer Tafel. Berlin 1925. Verlag der „Verkehrstechnik“. Preis geh. 10 M.

Kreiselpumpen. Von Dipl.-Ing. L. Quantz, Stettin. Eine Einführung in Wesen, Bau und Berechnung von Kreis- oder Zentrifugal-Pumpen. Zweite, erweiterte und verbesserte Auflage. Mit 132 Abb. Berlin 1925. Verlag von Julius Springer. Preis geh. M. 4,80.

Rothenburg o. d. Tauber. Ein Führer durch Geschichte und Kunst. Mit einem Stadtplan und über 100 Bildern von E. Eger, G. Müller und J. Zeller. Bad Mergentheim 1925. Verlag von Hans Kling. Preis geh. 2 M.

Gedenboek der Staatsspoor- en Tramwegen in Nederlandsch-Indië. 1875 — 1925. Samengesteld door S. A. Reitsma, Hoofdambtenaar ter beschikking der S. S. en Tr. met medewerking van de verschillende Diensten. Bandoeng 1925.

Theorie u. Konstantenbestimmung des hydrometrischen Flügels. Von Dr.-Ing. L. A. Ott. Mit 25 Abb. Berlin 1925. Verlag von Julius Springer. Preis geh. M. 4,50.

Deutsche Fahrkraftzeug-Typenschau. Heft I: Luftfahrzeuge und Luftfahrzeugmotoren. 33 Typentafeln. Herausgegeben von C. W. Erich Meyer. Dresden-A 1925. Verlag der Deutschen Motor-Zeitschrift.

Praxis des Zahlenrechnens. Von Dr. Gottfried Rückle. Charlottenburg 1925. Rom-Verlag R. O. Mittelbach. Preis geh. M. 8,50.

Bericht der Zürcher Handelskammer über das Jahr 1924.

Redaktion: CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL.

Dianastrasse 5, Zürich 2.

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Aenderungen im Stand der Mitglieder im I./II. Quartal 1925.

1. Eintritte.

Sektion Aargau: W. Kistler, Ingenieur, Brugg; Hans Loepfe, Architekt, Badstrasse 9, Baden.

Sektion Basel: Paul Oberrauch, Architekt, Centralbahnstr. 9, Basel; H. E. Ryhiner, Architekt, St. Albanvorstadt 69, Basel; Hans Von der Mühl, Architekt, Rittergasse 20, Basel; Alfred Albrecht, Bauingenieur, Pratteln; Ernst Frauenfelder, Ing., Dornacherstr. 159, Basel; Rudolf Frei-Keel, Ingenieur, Colmarerstr. 18, Basel; Robert Gsell-Heldt, Ingenieur, Palmenstrasse 11, Basel; Dr. Georg Paltzer, Chemiker, Tiergartenrain 3, Basel.

Sektion Bern: Ernst Bechstein, Architekt, Burgdorf; Hector Eichenberger, Architekt, Bühlstr. 21 a, Bern; Alfred Jeanmaire, Arch., Schützengasse 73, Biel; Dr. F. Christen, Masch.-Ing., Optingenstr. 10, Bern; Dr. Alb. Strickler, Ingenieur, Steinhölzliweg 5, Bern; Rob. Wüst, Masch.-Ing., Wythenbachstr. 37, Bern.

Sektion Freiburg: Ferd. Cardinaux, arch., Fribourg; Edmond Latelin, architecte, Avenue du Midi 19, Fribourg; Aimé Rossier, ingénieur, Fribourg.

Sektion Genf: Léon Alamartine, ing. méc., Rue Töpffer 11, Genève; Lionel Besson, ing. méc., Rue Liotard 34, Genève; Léon Bolle, Dr. ing. méc., Escalade 3, Genève; Emile Bornand, ingénieur, Rte. de Florissant, Genève; Jules Calame, ingénieur, Rue des Charmilles 5,