

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: 29.04.2026

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

Spannweite von 36,2 m, der Abstand der zwei Hauptträger, zwischen denen die Fahrbahn versenkt angeordnet ist, beträgt 10 m, bei einer Stehblechhöhe von 3,2 m. In Abständen von rund 41 cm sind die Fahrbahn-Querträger, I-Walzträger von 68½ cm Höhe und einem Gewicht von 135 kg/m, angeschlossen. Auf den Querträger-Obergurten ist ein ebenes Blech von 11 mm Stärke aufgenietet, auf dem eine armierte Betonplatte und darüber das eigentliche Schotterbett ruht. Die Blech-Hauptträger besitzen in einer Gurtung bis zu sieben Kopfplatten von 61 cm Breite und 19 bis 22 mm Dicke, die Stehbleche sind oben und unten durch beidseitige Halsbleche verstärkt, als Gurtwinkel gelangen L 203/203/29 mm zur Verwendung. In den, in den stumpfen Winkeln der Kreuzung gelegenen Auflagerpunkten, ist, entsprechend den grösseren Auflagerkräften, das 16 mm starke Stehblech durch ein weiteres 11 mm starkes Beiblech verstärkt worden. Die zwei Hauptträger wiegen nach „Eng. News-Record“ vom 30. Oktober 1924 allein je 130 t und sind wohl die schwersten je gebauten Blechbalken.

Ausfuhr elektrischer Energie. Die *Officine Elettriche Ticinesi S. A.* (Ofelti) in Bodio/Baden sind zurzeit im Besitz zweier Bewilligungen (Nr. 50 und 69) zur Ausfuhr von max. 8000 kW bzw. 5000 kW an die „Società Idroelettrica Piemontese Lombarda Ernesto Breda“ in Mailand, gültig bis 31. Dezember 1931 bzw. 15. Oktober 1938. Das Eidg. Departement des Innern hat ihnen ferner am 24. Dezember 1924 die jederzeit rückziehbare vorübergehende Bewilligung erteilt, über den Rahmen der genannten Bewilligungen hinaus, jedoch längstens bis 31. Dezember 1926, weitere 2000 kW (täglich max. 48000 kWh) an die gleiche Gesellschaft abzugeben. Die „Ofelti“ stellen nun laut „Bundesblatt“ vom 7. Januar 1924 das Gesuch um Zusammenlegung der beiden Bewilligungen in eine einheitliche, bis 15. Oktober 1938 gültige, unter gleichzeitiger Erweiterung auf 20000 kW (täglich max. 400000 kWh, bisher 312000 kWh). Die auszuführende Energie stammt aus den Werken Biaschina bei Bodio und Tremorgio bei Rodi und soll teils durch die bestehende und verstärkte Leitung Bodio-Ponte Tresa, teils durch eine neu erstellte Leitung Rodi-Bodio-Ponte Tresa der Grenze zugeführt werden. Sie soll zum grossen Teil an die oberitalienische Industrie verteilt, die Nacht- und Sonntags-Energie teilweise zum Pumpen und Stauen von Wasser in Ausgleichweihern benützt werden. Einsprachen und Anmeldungen für allfälligen Strombedarf sind bis zum 7. Februar 1925 an das Eidg. Amt für Wasserwirtschaft zu richten.

Normalisierung der Papierformate (Vergl. Band 82, S. 170, vom 29. September 1923). Nachdem der Regierungsrat des Kantons Zürich angeordnet hat, dass in der kantonalen Verwaltung künftig die in der *Eidgen. Post- und Telegraphen-Verwaltung* bereits seit Juli 1923 eingeführten Papierformate nach den Normen des V. S. M. zu verwenden seien, die auf 1. Januar 1925 auch für die *Bundes- und Bundesbahnverwaltung* als verbindlich erklärt worden sind, sind die Baudirektion und die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich dahin übereingekommen, diese Formate vom 1. Januar 1925 an auch für die Pläne ihrer technischen Abteilungen anwendbar zu erklären. Es werden somit in Zukunft von den technischen Bureaux des Kantons nur noch die Normalformate der sogenannten A-Reihe benutzt und die Pläne, soweit dies irgendwie zugänglich ist, auf dieses Format gefalzt. Das Format A 4 misst 210×297 mm; die übrigen Formate betragen die Hälfte, beziehungsweise das Doppelte oder Mehrfache dieses Masses (Verhältnis 1:√2).

Erweiterung des Strassburger Hafens. Im Laufe der nächsten Jahre soll der Hafen von Strassburg eine bedeutende Erweiterung erfahren, die ihn in die Lage setzen soll, mit dem gegenüberliegenden, zurzeit weit besser ausgerüsteten Hafen von Kehl in Wettbewerb zu treten. Als erste Arbeit des ersten Ausbaues, für den 165 Mill. fr. Fr. bewilligt worden sind, ist der Petroleumhafen in Angriff genommen worden. Er kommt bei der Einfahrt in den Hafen, nördlich der Einmündung des Rhein-Marne-Kanals zu liegen, und wird bei 2 km Länge des Beckens 1500 m Quai erhalten; zur Aufnahme von Tankeinrichtungen sind anschliessend 20 ha Gelände vorhanden. Für die Geleiseverbindungen werden über dem Rhein-Marne-Kanal Drehbrücken erstellt. Der neue Petroleumhafen wird rund 9 Mill. Fr. kosten und soll auf Ende dieses Jahres fertig werden.

Société des Ingénieurs civils de France. Am 19. Dezember hielt der Verein unter dem Vorsitz seines Präsidenten H. Lucien Delloye (St. Gobain) seine Jahresversammlung ab. Dem vom Quästor erstatteten Bericht entnehmen wir, dass die Mitgliederzahl des Vereins auf Ende November 4721 betrug gegenüber 4552 im Vor-

jahr. Als Präsident für 1925 amtet statutengemäss der letztes Jahr zum Vize-Präsidenten gewählte Ingenieur *Georges Hersent* (Paris). Zum Vize-Präsidenten für 1925, bzw. Präsidenten für 1926 wählte die Versammlung Ingenieur *Louis Baclé* (Paris). Der Verein hat während des Berichtjahres 18 ordentliche Versammlungen abgehalten, an denen in Vorträgen, Referaten oder Diskussionen 29 Gegenstände behandelt wurden. Das Vereinsbulletin berichtet in gewohnter eingehender Weise über alle die behandelten Fragen.

Die Dampfkessel-Explosionen in Deutschland im Jahre 1923. In den Dampfkessel-Betrieben in Deutschland sind im Jahre 1923 sechs Explosionen festgestellt worden. Davon sind zwei auf unzulässig hohen Dampfdruck und je eine auf Wassermangel, lokale Ueberhitzung des Kessels und mangelhafte Blechqualität zurückzuführen; im sechsten Falle konnte die Ursache nicht festgestellt werden. Bei einer dieser Explosionen wurde eine Person getötet.

Künstlicher Marmor. Nach einer Mitteilung des „Z. d. B.“ vom 10. Dezember 1924 ist es gelungen, einen Kunststein herzustellen, der Marmor überraschend ähnlich ist und infolge seiner Eigenschaften und seiner Billigkeit diesen auf all seinen Anwendungsgebieten zu ersetzen imstande ist. In England soll bereits eine Gesellschaft zur Herstellung künstlichen Marmors in grossem Masstabe gegründet worden sein; weitere sind in Norwegen und Schweden beabsichtigt.

Gebäude für das Internationale Arbeitsamt in Genf. Auf dem nach den Plänen von Architekt G. Epitoux (Lausanne) in Ausführung begriffenen Neubau, zu dem Ende Oktober 1923 der Grundstein gelegt worden war, konnte am 19. Dezember 1924 das Aufrihtgebäumchen aufgepflanzt werden. Es wird damit gerechnet, das Gebäude im nächsten Herbst dem Betrieb übergeben zu können.

Elektrifikation der Schweizerischen Bundesbahnen. Am 15. und 16. Januar fand die Kollaudation der elektrifizierten Strecken Zürich-Olten und Lausanne-Yverdon durch das Eisenbahndepartement statt. Die Aufnahme des elektrischen Betriebs soll im Laufe der nächsten Woche erfolgen.

Preis Ausschreiben.

Stossdämpfungs-Vorrichtungen für Automobile. Die Stadt Paris veranstaltet einen Wettbewerb zur Erlangung von Stossdämpfungs-Vorrichtungen für Automobile. Die einzureichenden Vorschläge können sich auf alle Arten solcher Vorrichtungen beziehen, die an irgend einer Stelle des Fahrzeugs, einschliesslich Bereifung und Karosserie, angebracht sein können, und die geeignet sind, die Stösse auf die Strasse und die angrenzenden Häuser einerseits, auf die Wagenladung andererseits auf ein Mindestmass zu beschränken. Automobile mit Bruttogewicht unter 2 t sind vom Wettbewerb ausgeschlossen. Zugelassen sind Einzelpersonen und Verbände aller Länder, die dem Völkerbund angehören. Einreichungstermin für die Zeichnungen und Beschreibungen ist der 31. März 1925; die Vorführung eines mit der betreffenden Vorrichtung versehenen Wagens wird erst vom 1. Oktober 1925 an zu erfolgen haben. Zur Prämierung der besten Lösungen ist die Summe von 50000 Fr. (französische Währung) ausgesetzt; es steht jedoch dem Preisgericht frei, nur einen Teil dieser Summe zu verteilen. Programm und Prüfungs-Reglement können bei der Direction des Travaux (Secrétariat, Bureau Nr. 121), Quai de la Rapée 98, Paris, bezogen werden.

Literatur.

A | BEITRÄGE ZUM BAUEN

2

SIE WERDEN UNS LESEN — AUCH WENN SIE MIT UNS NICHT EINIG SEIN KÖNNEN. DANN WIR VERLANGEN VON IHNEN KEINEN GLAUBEN AN NEUE DOGMEN, DER NUR ZUR ERSTARRUNG IN DEN FORMELN EINER TOTEN AESTHETIK FÜHREN WÜRDEN. SIE WERDEN ÜBER DIE DINGE NACHDENKEN — AUCH WENN SIE MEINEN, DASS SIE DAMIT HEUTE NICHTS ZU TUN HABEN, DENN WIR VERLANGEN NICHT, DASS SIE UNS RECHT GEBEN, SONDERN WOLLEN NUR, DASS SIE DENKEND MITARBEITEN AN EINER ENTWICKLUNG, DIE ÜBERALL IM GANG IST, DASS SIE AN DINGEN ANTEIL NEHMEN, DIE NICHT NUR VON UNS AUSGEHEN. WIR WOLLEN NICHTS WEITER ALS KLARHEIT FÜR UNSERE ARBEIT, SCHAFFEN, DIE EINFACHHEIT UND KONSEQUENZ EINER NEUEN REALITÄT ERKENNEN.

Unter diesem Kopf erscheint in zwangloser Folge (6 Nummern jährlich für 4 Fr.) eine neue Architektur-Zeitschrift (Redaktion Thun, Administration Basel, Augustinergasse 5). Nr. 1 bringt neben einer programmatischen Einführung einen illustrierten Aufsatz von H. Schmidt über „Das Chaos im Stadtbau“, sowie kleinere Ausland-Notizen

u. a. m. Nr. 2 berichtet über Normalisierung der Papierformate, über Tairoffs Buch „Entfesseltes Theater“, über moderne Architektur in Holland, über Reklame u. a. m.; Aufsätze, die bei architektonischen Themen nie den kulturellen Gesamt-Zusammenhang verlieren und bei kulturellen Themen die Realität im Auge zu behalten trachten: vielleicht oft problematisch, allzu apodiktisch; selbstverständlich mehr Formulierung von Problemen, als Lösungen, aber gerade dadurch anregend; illustriert. Mitarbeiter: Artaria, Roth, Lissitzky, Schmidt, Stam.

Eine belgische Zeitschrift verwandter Richtung nennt sich:

7 ARTS Hebdomadaire d'information et de critique. Bureaux: B^d. Léopold II, 271 Bruxelles. 60 cts. p. Nr. Mit Holzschnitten und Aufsätzen auch über literarische Themen, über Kunstgewerbe und Malerei. In Nr. 2 eine sympathische Würdigung des CO-OP-Theaters von Arch. Hannes Meyer (Basel) und Jean-Borel (Genf), das an einer internationalen Konsumvereins-Ausstellung in Gent als Propagandamittel auftrat.

Ebenfalls zu dieser Gruppe gehörig ist:

G die Zeitschrift für elementare Gestaltung (Herausgeber H. Richter; Red. Gräff, Kiesler, Miës van der Rohe, Richter). Berlin-Friedenau, Eschenstrasse 7. Monatlich 1 Heft zu 1,50 M. In Broschürenform, nett ausgestattet. Mannigfaltigster Stoff, bis zum „Dada“. P. M.

Eingangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten.

Der Eisenbetonbau, seine Theorie und Anwendung. Herausgegeben von Dr.-Ing. E. h. E. Mörsch, Professor an der Techn. Hochschule Stuttgart. Fünfte, vollständig neu bearbeitete und vermehrte Auflage. II. Band Zweite Lieferung. Mit 197 Abbildungen. Stuttgart 1924. Verlag von Konrad Wittwer. Preis geb. 9 M.

Deutschland. Baukunst und Landschaft. Originalaufnahmen von Kurt Hielscher. Geleitwort von Gerhart Hauptmann. Aus Orbis Terrarum. Die Länder der Erde im Bild. 1. Reihe, Band 3. Berlin 1924. Verlag Ernst Wasmuth. Preis geb. 24 M., in Mappe 32 M.

Die Kreiselpumpen. Von C. Pflaiderer, Dr.-Ing., Professor an der Techn. Hochschule Braunschweig. Mit 355 Abb. Berlin 1924. Verlag von Julius Springer. Preis geb. M. 22.50.

Redaktion: CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL.
Dianastrasse 5, Zürich 2.

Vereinsnachrichten.

Section de Genève de la S. I. A.

Rapport sur l'exercice 1924.

Présenté à l'Assemblée générale du 9 Janvier 1925.

Messieurs et chers Collègues!

La Section de Genève de la S. I. A. compte, au 31 Décembre 1924, 108 membres réguliers, dont 67 ingénieurs et 41 architectes. Nous avons eu le plaisir de recevoir 5 nouveaux collègues, qui sont MM. Lenoir, Pronier, Steinmann et Reymond, ingénieurs, et M. Rossire, architecte. MM. Naville, Petitat et Schmutz-Demeyriez, ingénieurs, membres d'autres sections, ont bien voulu se faire inscrire dans la nôtre. Par démission ou départ, MM. Herzog et Zorn, ingénieurs, nous ont quittés.

Enfin, au mois de Décembre, nous avons eu le chagrin de perdre l'un de nos doyens, ancien président de la section, M. Edmond Imer-Schneider. Cet excellent collègue, affable et bienveillant, avait toujours pris une part très active à la vie de notre société, et l'âge n'avait pas ralenti son intérêt très vif pour toutes les questions générales qu'elle est appelée à discuter.

Durant l'année 1924, la Section a tenu huit séances, dont six ordinaires et deux extraordinaires; ces deux dernières ont été exclusivement consacrées à discuter du concours de la gare de Cornavin et des incidents soulevés par la démission de deux membres du jury. Quant à nos séances ordinaires, les deux premières ont été occupées par l'étude de la question de l'exportation d'énergie électrique, qui a fait l'objet d'un exposé et d'un rapport très documentés de M. B. Filliol, ingénieur, Directeur du service électrique de la Ville de Genève.

Dans les autres séances, nous avons eu le plaisir d'entendre les communications suivantes:

M. Camille Martin, architecte: „Le développement urbain de Genève de 1850 à 1920.“

M. Robert Pesson, ingénieur: „La route moderne.“

M. J. J. Dériaz fils, architecte: „Les voies de communication présentes et futures dans le plan d'avenir de Genève.“

M. Maurice Braillard, architecte: „L'ordonnance de l'esthétique de la rue.“

Ces causeries ont donné lieu à des échanges de vues intéressants et il est réjouissant de constater par leur titre que les questions relatives à l'urbanisme et au développement de Genève paraissent tenir une place prépondérante dans les préoccupations de nos collègues: nous ne pouvons que souhaiter qu'il en résulte, pour le plus grand bien de notre cité, des progrès réels et des améliorations aujourd'hui plus nécessaires que jamais.

Il est cependant regrettable que la peine qu'éprouve votre comité à trouver des conférenciers bénévoles, même sur des sujets moins purement techniques, nous empêche chaque année un plus grand nombre de séances et oblige à prolonger outre mesure la durée des vacances.

Puisque nous parlons de vacances, nous sommes heureux de rappeler le succès obtenu par la course d'automne, organisée avec le concours bienveillant de nos collègues propriétaires d'automobiles. Les quelque trente architectes et ingénieurs, qui sous la direction experte de M. L. Blondel, archéologue, ont parcouru, par une douce et brumeuse journée d'octobre, le merveilleux pays de Savoie qui s'étend derrière le Vuache, n'ont pas eu, croyons-nous, à regretter leur journée. Ils ont découvert quantités de ruines et d'édifices intéressants, et si le dîner de Prangy a été quelque peu compromis par la foire, la gaieté s'en est accrue d'autant.

Il nous reste à indiquer pour être complet, en deux mots, les quelques faits suivants:

En Février, la Section a adressé au Consistoire de l'Eglise nationale protestante de Genève une lettre dans laquelle elle présentait quelques observations à propos d'une discussion qui avait eu lieu dans ce corps sur la restauration de l'église de la Madeleine.

En Décembre, à la suite de la causerie de M. Braillard, un vœu a été transmis au Conseil d'Etat en faveur de la réorganisation administrative dans le domaine des travaux publics et de l'urbanisme.

Notre Vice-président, M. Lemaître, a représenté la Section de Genève aux fêtes du cinquantenaire de la Société vaudoise des ingénieurs et architectes, qui nous avait aimablement conviés à y prendre part.

Enfin, et comme chaque année, nous avons remis à M. le Directeur de l'Ecole des Beaux-Arts un prix en espèces destiné aux élèves ayant obtenu les meilleurs résultats dans les exercices de croquis de la classe d'Architecture.

Tel est, Messieurs et chers collègues, le résumé succinct de l'activité de notre société durant l'année 1924; nous voudrions cette activité plus grande et plus féconde, mais comme notre prédécesseur l'an dernier, nous croyons pouvoir nous réjouir de voir notre association prendre part à toutes les discussions sur les questions techniques qui intéressent notre patrie, et de constater que sa voix y est mieux écoutée que jadis. Nous aimons à croire que la présence de l'un de nos collègues, M. l'ingénieur J. Boissonnas, au Conseil d'Etat et à la tête du Département des travaux publics, rendra dans l'avenir notre rôle plus actif et utile encore.

Genève, le 7 Janvier 1925.

Au nom du Comité:

Le président: F. Fulpius, architecte.

*

Comité de la Section de Genève pour 1925.

Président Fr. Fulpius, arch.; Vice-Président G. Lemaître, ingénieur; Trésorier J. Camoletti, arch.; Secrétaire A. A. Geneux, ingénieur; Membres: M. Brémond, ingénieur, E. Fatio, arch., A. Leclerc, arch.

S. T. S.	Schweizer. Technische Stellenvermittlung Service Technique Suisse de placement Servizio Tecnico Svizzero di collocamento Swiss Technical Service of employment
-----------------	---

ZÜRICH, Tiefenhöfe 11 — Telefon: Sehnau 25.75 — Telegramme: INGENIEUR ZÜRICH

Bewerber wollen Anmeldebogen verlangen. Einschreibgebühr 2 Fr. für 3 Monate.

Auskunft über offene Stellen und Weiterleitung von Offerten erfolgt nur gegenüber Eingeschriebenen.

Es sind noch offen die Stellen: 956b, 1020, 1054a, 1070a, 1093, 1094, 1095, 1100, 1101, 1104, 2.

Tüchtiger Chemiker, bezw. Ingenieur mit mindestens 5-jähriger Praxis in Asphalt- oder Teer-Verarbeitung, nach Jugoslavien (gut empfohlene Firma für Strassen-Asphaltierung). (1041b)

Jüngerer, energischer Maschinen-Ingenieur mit elektrotechnischen und chemisch-metallurgischen Kenntnissen, der bereits Werke eingerichtet und kaufmännisch geleitet hat. Engl. Sprache unerlässlich. Deutsche Schweiz. (1080a)

Ingénieur capable et expérimenté, diriger une usine de linoléum pour uni et inlaid qu'on est en train de créer dans le midi de la France. (1081a)

Junger Bautechniker mit etwas Praxis auf gutem Bureau, vorläufig als Aushilfe auf Architekturbureau. Kanton Basel. (4)

Junger Maschinen-Ingenieur mit kaufmännischen Kenntnissen, für Ingenieurbureau in der Schweiz. (5)

Tüchtiger Betriebsleiter, selbständige, organisatorische Kraft, für kleine elektrotechnische Fabrik. Zürich. (6)