

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 89/90 (1927)
Heft: 8

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: 05.04.2026

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

In Beantwortung einer Anfrage von Ingenieur *A. Jobin* gibt der Vortragende an, dass gegenwärtig beinahe das gesamte Vorort-Bahnnetz von Batavia, umfassend ungefähr 56 Streckenkilometer, elektrifiziert ist, und zwar in der Art einer Ringbahn mit verschiedenen Zweiglinien. Die Längen der 70 000 V Hochspannungsübertragungen von Batavia aus nach den beiden Zentralen Oebroeg (im Betrieb) und Kratak (im Bau) betragen zusammen annähernd 150 km. Die Gesamtleistung des Vorortbahnnetzes von Batavia lediglich zur Verbesserung und Modernisierung des Verkehrs eingeführt wurde und auch zur Erlangung guter Bahnverbindungen zwischen den verschiedenen Plätzen des Stadtkomplexes Batavia und den Hafenanlagen. Auch ausserhalb der Städte seien die hohen Fahrgeschwindigkeiten gebräuchlich und in Anbetracht der grossen Abstände der Städte auf der langgezogenen Insel Java für durchgehende Schnellzüge berechtigt.

Auf die Frage von Generaldirektor Dr. *A. Schrafl*, ob die Elektrifikation für die dortigen Kolonialverhältnisse nicht als einigermaßen luxuriös bezeichnet werden könne, erklärt der Referent, dass die Elektrifikation des Vorortbahnnetzes von Batavia lediglich zur Verbesserung und Modernisierung des Verkehrs eingeführt wurde und auch zur Erlangung guter Bahnverbindungen zwischen den verschiedenen Plätzen des Stadtkomplexes Batavia und den Hafenanlagen. Auch ausserhalb der Städte seien die hohen Fahrgeschwindigkeiten gebräuchlich und in Anbetracht der grossen Abstände der Städte auf der langgezogenen Insel Java für durchgehende Schnellzüge berechtigt.

Ingenieur *Arthur Meyer* der S. B. B. fragt, ob Motorwagenzüge auch für Fernverkehr angewendet werden, was der Referent verneint.

Auf eine weitere Anfrage von Obermaschineningenieur *M. Weiss* gibt Ingenieur *Hug* folgende Auskunft: Die Stundenleistung der Motorwagen beträgt je nach Fabrikat 460 bis 500 PS. Jede Achse hat einen Motor mit Tramaufhängung. Alle Motorwagen und alle Anhänger des elektrischen Betriebes sind mit Vielfachsteuerung und mit mindestens einem Führerstand pro Motor- oder Anhängewagen ausgerüstet. Die normale Zugseinheit besteht aus einem Motorwagen und einem Anhängewagen. Der Betrieb wird ausschliesslich in Pendelverkehr durchgeführt; Umrangieren wäre in den meisten Fällen wegen der kurzen Haltezeiten in den Endstationen nicht möglich. Während der sogenannten Drangzeiten werden die Züge zu zwei und drei Einheiten zusammengesetzt. Das Fahren mit einem Anhängewagen voraus hat auch bei den grössten Geschwindigkeiten keine Schwierigkeiten oder Bedenken verursacht. Das Dienstgewicht für Motorwagen beträgt 44 t, das für Anhänger 33 t.

Auf Wunsch von Generaldirektor Dr. *Schrafl* gibt der Referent noch Auskunft über die auf Java mit der automatischen Klauenkupplung gemachten Erfahrungen.

Zum Schluss gibt Seine Excellenz Doude van Troostwijk ihrer Freude Ausdruck über den interessanten und gelungenen Abend und über das Interesse, das seitens der Fachleute den Ausführungen des Referenten entgegengebracht wurde. Dieses Interesse gelte zweifellos nicht nur der Technik, sondern auch dem befreundeten Staate und seinen blühenden Kolonien.

Diese anerkennenden Worte Seiner Excellenz werden vom Vorsitzenden verdankt.

Schluss der Sitzung 23 Uhr. Der Protokollführer: Stg.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

VIII. Sitzung im Vereinsjahr 1926/27

Mittwoch, den 9. Februar 1927, 20¹⁵ Uhr, auf der Schmidstube.

Vorsitzender: Ingenieur *A. Walther*, Präsident. Anwesend sind 165 Mitglieder und Gäste.

Das Protokoll der VII. Vereinssitzung ist in Nr. 6 der „S. B. Z.“ erschienen und wird genehmigt. Der Präsident erinnert an den Vortrag, den Arch. *Adolf Loos* im Schosse der Ortsgruppe Zürich des S. W. B. am 11. Februar halten wird und zu dem die Mitglieder des S. I. A. eingeladen sind. — Vom C-C sind in den Verein aufgenommen worden die Ingenieure *A. Engler*, *G. F. Girard*, *W. Graf*, *C. Sutter* und die Architekten *A. Ammann* und *E. Brunner*.

Vortrag von Architekt *Otto Rudolf Salvisberg*, Berlin-Bern: *Neue Berliner Bauten*.

Das einzige Erbe, das die Bautätigkeit nach dem Kriege von der früher alles beherrschenden Bodenspekulation übernahm, war ein weitverzweigtes, asphaltiertes Strassennetz. Im übrigen aber mussten vollständig neue Wege gesucht werden, um der in den letzten Jahren ins unheimliche angewachsenen Wohnungsnot nur einigermaßen beizukommen. Riesige Wohnquartiere, teils in ausgesprochenem Flachbau, teils als mehrgeschossige Mietshäuser erstellt, zeugen von der zielbewussten Arbeit, die von staatlichen Institutionen und Genossenschaften in den letzten Jahren geleistet wurde. Die zahlreichen Lichtbilder von solchen Bauten, die von *Salvisberg* selbst, von *Mebes & Emmerich*, *Taut*, *Wagner* und andern stammen, liessen vor allem die künstlerische Seite des Wohnungsproblems zu Worte kommen. Hinweise auf neue Baumaterialien, wie z. B. den Kaltglasstein als Ersatz für Kunststein, auf das flache Dach, das als Leichtdach sehr wohl, als begehbares Dach aber nur in seltenen Fällen

verantwortet werden kann, oder auf den neuen Formalismus eines aufdringlich in Beton und Glas konstruierten Treppenhauses ergänzten die Lichtbilder in anregender Weise.

Die Bauten für Industrie, Verkehr und Handel bieten dem Architekten neuartige Aufgaben. Dass es dabei nicht immer ohne das Pathos einer den konstruktiven Kern verdeckenden Pfeilerstellung abgeht, zeigten die Abbildungen des im Bau sich befindlichen Grosskraftwerkes Rummelsberg. Dagegen erfreuten Arbeiten von *Krämer*, *Kosina*, *Höger* und andern durch ihre Sachlichkeit. Den Schluss bildeten ein paar effektvolle Fassadengestaltungen von *Korn*, *Pölzig* und den Brüdern *Luckhard*.

Ausser dem Vorsitzenden dankte auch Architekt *A. Hässig* dem Referenten für den genussreichen Abend. Er gratulierte ihm noch besonders zu seiner erfolgreichen Tätigkeit als Architekt in Berlin, die dem Schweizernamen im Ausland alle Ehre macht.

Schluss der Sitzung 21²⁵ Uhr. Der Aktuar: *H. P.*

Samstag, den 19. Februar 1927.

Besichtigung der neuen Stationen *Wiedikon* und *Enge*, verbunden mit Gang durch den Tunnel.

Besammlung: 15³⁰ Uhr auf der Kalkbreitestrasassenbrücke. Führung durch Oberingenieur *Grünhut*.

IX. Sitzung im Vereinsjahr 1926/27

Mittwoch, den 23. Februar 1927, 20¹⁵ Uhr, auf der Schmidstube.

Vortrag (mit Lichtbildern) von Polizei-Inspektor *O. Heusser*, Zürich:

Was verlangt die Verkehrspolizei vom Strassenbauer?

Eingeführte Gäste und Studierende sind willkommen!

Sektion Bern des S. I. A.

IX. Sitzung im Vereinsjahr 1926/27

Freitag, den 25. Februar 1927, 20¹⁴ Uhr, im „Bürgerhaus“ Bern.

Vortrag von Ingenieur *Alex. von Steiger*:

Die ausserordentlichen Hochwasser.

Eingeführte Gäste sind willkommen.

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

ZÜRICH, Tiefenhöfe 11 — Telefon: Selnau 5426 — Telegr.: INGENIEUR ZÜRICH
Für Arbeitgeber kostenlos. Für Stellensuchende Einschreibgebühr 2 Fr. für 3 Monate.
Bewerber wollen Anmeldebogen verlangen. Auskunft über offene Stellen und
Weiterleitung von Offerten erfolgt nur gegenüber Eingeschriebenen.

Es sind noch offen die Stellen: 1319, 1347, 9, 18, 23, 25, 27, 29, 31, 33, 35, 38, 39, 45, 46, 47, 49, 50, 51, 53, 56, 57, 64, 66, 68, 72, 76, 78.

Kapitalkräftiger Mitarbeiter (*Chemiker*, event. auch *Maschinen-Techniker* oder *-Ingenieur*), für die Ausbeutung eines weitreichenden Patentes (Schweiz und Ausland). Erforderliches Kapital rd. 10 000 Schweizerfranken. Deutsche Schweiz. (21)

Lediger *Maschinen-Techniker* mit Kenntnissen aus der Praxis im allg. Maschinenbau, besonders im Eisen- und Kesselbau (Schweiss-technik). Englische Sprache Bedingung. Deutsche Schweiz. (37 a)
Jüngerer *Bautechniker* oder *Architekt* mit zweijähriger Praxis, auf Architekturbureau in Zürich. Eintritt sofort. (50 a)

Techniker mit Befähigung, kleinere Konstruktionen in Eisen und Blech auszuführen, für das Kalkulationsbureau einer deutsch-schweizerischen Fabrik. (59)

Fach-Ingenieure aller techn. Spezialrichtungen, zur fachgerechten Uebersetzung deutscher technischer Literatur in alle Welt-sprachen. Grosses Uebersetzungsbureau. (61)

Maschinen-Ingenieur, Schweizer, mit Sprachkenntn. sowie vielseit. Fabrikpraxis im allg. Maschinenbau, wenn mögl. mit Ueberseepraxis, für alle mit dem Einkauf von Maschinen verbundenen Arbeiten (Korrespondenz, Projektierung, Besuch der Fabriken). D. Schweiz. (63)

Ingenieur mit abgeschl. Hochschulbildung, für die Patent-abteilung einer grossen Maschinenfabrik der Ostschweiz. Fremde Sprachkenntnisse erwünscht. Eintritt sofort. (65)

Technicien-mécanicien, 28 à 30 ans, au courant de la construction de machines à bois, sérieux, actif, en qualité de contremaître, pour Ateliers de Constructions Mécaniques en France. (67)

Maschinen-Ingenieur ev. *Techniker*, mit guter Praxis im Textilmaschinenbau, für Verkaufsabteilung (Projekt und Acquisition) einer grossen Maschinenfabrik der deutschen Schweiz. Deutsch und Französisch, womöglich auch Englisch. (73)

Jüngerer, lediger *Hochbau-Techniker* mit Befähigung, einfachere Wohn- und Geschäftshäuser zu entwerfen, oder Architekt mit Werk-planpraxis, für grösseres Baugeschäft im Kanton Aargau. (80)

Erfahrener *Techniker*, im Holzgewerbe bewandert, guter Zeichner und genau in Kostenvoranschlag und Abrechnung, für Chalet-fabrik in der deutschen Schweiz. (84)