

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 89/90 (1927)
Heft: 21

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>

Der Tender wiegt leer 29 t und kann 30 m³ Wasser und 10 t Kohlen mitnehmen. Die vorn an der Lokomotive angebrachten Windleitbleche, eine notwendige Folge der hohen Kessellage und des kurzen äusseren Schornsteins, haben die Aufgabe, während der Fahrt einen nach oben gerichteten Luftstrom zu erzeugen, der das aus dem Schornstein entweichende Rauch-Dampfgemisch aufwärts ablenkt, wodurch dem Fahrpersonal gute Streckenübersicht gewährleistet ist. Bezüglich näherer Einzelheiten über die Konstruktion verweisen wir auf die ausführliche und reich illustrierte Beschreibung in der „Z. V. D. I.“ vom 25. Dezember 1926. Ferner verweisen wir auf das Sonderheft zu „Glaser's Annalen“ vom 1. Juli 1927, in dem über die bisherigen Erfahrungen mit der Typisierung der Reichsbahn-Lokomotiven Bericht erstattet wird und zugleich die bis jetzt normalisierten und ausgeführten acht weiteren Typen (drei Personenzug- und fünf Güterzugtypen) durch Typenskizzen dargestellt sind. z.

Bau von Eisenbeton-Brücken mit beweglichem oberem Lehr- und Arbeitsgerüst. Der Einbau von Lehr- und Arbeitsgerüsten mit Zwischenjochen ist bei grobschotteriger oder grobblockiger Flusssohle oft mit Schwierigkeiten verbunden und bedeutet stets eine Gefährdung durch Hochwasser, Eisgang oder Schifffahrt. Zur Vermeidung dieser Nachteile hat daher die Generaldirektion der öffentlichen Arbeiten von Marokko laut „Génie Civil“ vom 13. August 1927 die Erbauung von drei Brücken mit fünf Öffnungen zu 24,2 m, sechs Öffnungen zu 23,30 m bzw. drei Öffnungen zu 16,6 m unter Verwendung einer von Ing. Henry Lossier vorgeschlagenen verschiebbaren eisernen Fachwerk-Arbeitsbrücke durchgeführt. Diese wurde jeweils nach Vollendung von Widerlager und einem Pfeiler in der ersten Landöffnung über dem zu erstellenden definitiven Brückentragwerk auf entsprechenden Stützkonstruktionen eingebaut und diente nunmehr zur Aufhängung der Verschalungen und als Arbeitssteg. Bei den genannten Eisenbetonbrücken wurde hochwertiger Zement verwendet, sodass jeweils nach wenigen Tagen die Ausschalung und die Verschiebung der Arbeitsbrücke in die nächste Öffnung erfolgen konnte. Diese geschah auf Rollen mittels Seilwinden, wobei zur Vermeidung einer Kippgefahr am landseitigen Brückenende ein Gegengewicht angebracht war. Dadurch ergab sich eine zweckdienliche Anpassung nicht nur an die durch die Verschiebung gegebenen Forderungen, sondern auch an verschiedene Öffnungsweiten. Die Arbeitsmethode hat sich bewährt und bietet natürlich in holzarmen Gegenden und in Flussgebieten mit unsichern Hochwasserverhältnissen besondere Vorteile.

Ausfuhr elektrischer Energie. Laut „Bundesblatt“ vom 2. Nov. 1927 wurde den Kraftwerken Brusio A.-G. in Poschiavo, nach Anhörung der Eidgen. Kommission für Ausfuhr elektrischer Energie, die Bewilligung (Nr. 99) erteilt, elektrische Energie, die durch den Ausbau der Werke Cavaglia und Palü mit Stausee Palü und Erweiterung des bestehenden Werkes Robbia gewonnen wird, an die Società Lombarda per distribuzione di energia elettrica in Mailand auszuführen. Die Bewilligung bezieht sich auf folgende Energiequoten: a) Vom Zeitpunkt, da die neuinstallierte Turbinenleistung der Anlagen Cavaglia-Palü 20 000 PS betragen wird, bis zum Ablauf der bestehenden, auf 6000 kW (100 000 kWh im Tag) lautenden Bewilligung Nr. 96 (30. September 1931): max. 8000 kW (120 000 kWh im Tag). b) Vom 1. Oktober 1931 bis zum Zeitpunkt, da die bestehenden Anlagen Campocologno und Robbia und die Neuanlagen Cavaglia und Palü zusammen auf eine installierte Turbinenleistung von 90 000 PS ausgebaut sein werden: max. 14 000 kW (220 000 kWh im Tag). c) Nach Ausbau der gesamten Anlagen auf eine installierte Turbinenleistung von 90 000 PS: max. 21 000 kW (300 000 kWh im Tag). An die Bewilligung wurden einschränkende Bestimmungen zum Schutze der Inlandversorgung geknüpft. Die Bewilligung Nr. 99 dauert 20 Jahre, vom Datum ihrer Erteilung an gerechnet.

Zur Erweiterung der Obertor-Durchfahrt in Aarau ist vor etwa zwei Jahren ein Wettbewerb veranstaltet worden, über dessen Ergebnis wir berichtet haben; es sei deshalb bezüglich der Bauaufgabe und Situation auf jene Veröffentlichung (in Band 86, Seite 58 ff., 1. und 8. August 1925) verwiesen. Inzwischen ist zunächst ein östlicher Laubengang von 3 m Weite durchgebrochen und im Rohbau fertiggestellt worden. Diese neue Öffnung scheint indessen nicht zu genügen, weshalb nun mit einem Kostenaufwand von 26 000 Fr. die Toröffnung selbst von 3,60 m auf 5,80 m erweitert werden soll, wie es das mit dem III. Preis bedacht gewesene und der Ausführung zu Grunde gelegte Projekt von Arch. E. Wessner (Bd. 86, Seite 73) vorgesehen hatte. Die Kontur der neuen Bogen-

leibung ist gegenwärtig auf dem Torbau aufgemalt, um der Einwohnerschaft, die demnächst über dieses Bauvorhaben abzustimmen hat, ein deutlicheres Bild von der geplanten Umgestaltung zu geben.

Eidgen. Technische Hochschule. Doktorpromotion. Die E. T. H. hat die Würde eines Doktors der *technischen Wissenschaften* verliehen den Herren Willi Aebi, dipl. Maschineningenieur, aus Burgdorf (Bern) [Dissertation: Untersuchung der Wirkungsweise eines Kreiselrades bei rechts- und bei linksläufiger Drehung, Strömungsuntersuchung im Druck- und Saugrohr]; Kaspar Burgherr, dipl. Ing.-Chemiker, aus Schmiedrued (Aargau) [Dissertation: Ueber optische Sensibilisierung mit Farbstoffen]; Max Lüthi, dipl. Architekt, aus Lauperswil (Bern) [Dissertation: Bürgerliche Innendekoration des Spätbarock und Rokoko in der deutschen Schweiz]; Rudolf Signer, dipl. Fachlehrer in Naturwissenschaften, aus Herisau (Appenzell) [Dissertation: Ueber die Konstitution der Polyoxymethylene]; ferner die Würde eines Doktors der *Naturwissenschaften* Herrn Charles Tschopp, dipl. Fachlehrer der Naturwissenschaften, aus Basel [Dissertation: Allgemeine und besondere Gedanken zur Blütenökologie].

Die Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Buchs ist am 17. November dem durchgehenden Verkehr Buchs-Feldkirch (Arlberg) wieder übergeben worden, etwa sieben Wochen nach Zerstörung der rund 300 m langen rechtsufrigen Anschlussstrecke¹⁾. Wir werden demnächst über diese interessante Rekonstruktion Näheres berichten.

Wettbewerbe.

Kirchgemeindehaus Evang.-Tablat. In dem auf acht eingeladene Architekten beschränkten Wettbewerb amtierten als Preisrichter die Architekten Hans Klauser (Bern), Peter Meyer (Zürich) und Werner Pfister (Zürich), ferner der Präsident der Kirchenvorsteherschaft E. H. Zellweger, sowie Pfarrer Pestalozzi (St. Gallen). Aus den acht eingelaufenen Entwürfen, die mit 500 Fr. honoriert wurden, hat das Preisgericht die folgenden drei ausgewählt, deren Verfasser zur Teilnahme an den im Programm vorgesehenen zweiten Teil des Wettbewerbs empfohlen werden:

Entwurf „Hier stehe ich“; Heinrich Baur, Architekt, St. Gallen;
Entwurf „Dreiteilung“; Ernst Fehr, Architekt, St. Gallen;
Entwurf „Duett“; v. Ziegler & Balmer, Architekten, St. Gallen.

Gemäss den Programm-Bestimmungen werden die Einzelbeurteilungen erst nach Abschluss des engern Wettbewerbs bekanntgegeben. Das gleiche gilt für die Ausstellung der Entwürfe.

Bebauungsplan für Sitten. Die Gemeindeverwaltung Sitten eröffnet unter den seit mindestens 1. Januar 1926 in der Schweiz niedergelassenen sowie den im Kanton verbürgerten Fachleuten einen Ideenwettbewerb zur Erlangung eines Erweiterungsplanes für die Gemeinde. Eingabetermin ist der 31. März 1928. Dem Preisgericht gehören an die Architekten M. Fatio in Genf und A. de Kalbermatten in Sitten, Stadttingenieur E. Bosshard in Zürich und Gemeindepräsident Joseph Kuntschen in Sitten. Ersatzmann und Protokollführer ist Geometer E. Aymon in Sitten. Zur Prämierung von fünf oder sechs Entwürfen sind dem Preisgericht 12 000 Fr. zur Verfügung gestellt. Programm und Unterlagen können bei der Gemeindekanzlei Sitten bezogen werden.

Korrespondenz.

Mit Bezug auf die durch unsere Notiz

Betriebsergebnisse mit elektr. Lokomotiven bei den S. B. B. veranlasste Einsendung von Ing. G. L. Meyfarth erhalten wir folgende Zuschrift:

Zu der Entgegnung von Herrn L. G. Meyfarth, Direktor der Ateliers de Sécheron, in Nr. 18 Ihrer geschätzten Zeitschrift, wollen wir nur insoweit Stellung nehmen, als es den letzten Absatz betrifft.

Herr Meyfarth schreibt:

„Diese Bahnverwaltung (Deutsche Reichsbahn) hat nach eingehenden Versuchen und auf Grund vergleichender Beobachtungen im Betrieb (die Reichsbahn hat auch 1 D 1-Lokomotiven mit Einzelachsantrieb BBC in Betrieb) sich im Prinzip für die Aussenrahmen-Maschine mit dem Westinghouse-Antrieb entschieden, indem kürzlich 33 Lokomotiven nach diesem Typ in Auftrag gegeben wurden, während nur sieben BBC-Lokomotiven für Bayern nachbestellt wurden.“

Herr Meyfarth meint somit, aus dem Umstand, dass die Deutsche Reichsbahn 33 Lokomotiven mit Westinghouse-Antrieb und

¹⁾ Vergl. Rhein-Hochwasserkatastrophe in „S. B. Z.“ vom 15. Oktober d. J.

nur sieben Lokomotiven mit BBC-Antrieb bestellt hat, schliessen zu dürfen, dass die Deutsche Reichsbahn dem Westinghouse-Antrieb den Vorzug gibt. Wir sind in der angenehmen Lage, eine Zusage der Deutschen Reichsbahngesellschaft an unsere Mannheimer Firma zu zitieren, mit folgendem Wortlaut:

„Es wird hiermit festgestellt, dass diese Austellung keinerlei Werturteil darstellen soll. Das verschiedene Zahlenverhältnis wurde vielmehr in erster Linie durch eine möglichst gleichmässige Austellung der übrigen von der Deutschen Reichsbahngesellschaft herausgegebenen Aufträge auf Vollbahnausrüstungen bedingt, durch die eine gleichmässige Beschäftigung der hierfür in Betracht kommenden Firmen erreicht wurde.“

Wir können uns mit diesem Zeugnis der kompetenten Behörde als vollständig befriedigt erklären, und halten es für angezeigt, dass es zur Kenntnis eines weiten Interessentenkreises gebracht wird, damit nicht die falschen Schlüsse, die Herr Meyfarth aus dieser Bestellungsverteilung zieht, in Technikerkreisen Verwirrung anrichten.

Baden, 15. Nov. 1927.

A.-G. Brown, Boveri & Cie.
E. Thomann. pp. G. Conti.

Literatur.

Von der Seele der Baukunst. Von Prof. Dr. Paul Klopfer. „Wege zur Bildung“ Band 4. 80, 151 Seiten Text und 20 Tafeln. Verlag C. Dünhaupt. Dessau 1927. Preis geb. 3 M.

Nach Ueberwindung des Widerstandes, den beim Referenten alle Bücher auslösen, die ihre Seele auf dem Titel tragen, findet man hier ausserordentlich feine Gedanken über wirklich essentielle Fragen der Architektur. Natürlich kann bei so beschränktem Umfang mehr angedeutet als ausgeführt, mehr behauptet als bewiesen werden, aber des Verfassers Ideen bewegen sich ohnehin in einer Region, in der betrachtet und meditiert, nicht aber bewiesen und doziert werden will. Sehr fruchtbar scheint es mir, historische Perioden einmal unter dem Gesichtspunkt ihres Temperamentes zu betrachten, wenn schon die Gefahr allzu summarischer Handhabung so gefährlicher Begriffe wie „Immanenz“ und „Transzendenz“, „Nordisch-faustisch“ u. dergl. kaum zu vermeiden ist. Ueberhaupt möchte ich zu manchen Einzelbehauptungen Klopfers ein Fragezeichen setzen, so beispielsweise zur allzu einfachen Festlegung der italienischen Renaissance auf den Nenner der „Tektonik“, der Gotik auf „Stereotomie“; aber gerade darin liegt das Anregende des Büchleins, dass es zum Durchdringen der eigenen Eindrücke von Bauwerken zwingt, nicht zur Auffrischung von Buchwissen, und darum ist es zu empfehlen.

Eine Schiefheit, die die ganze deutsche Literatur über Gotik durchzieht, und darum nicht allein hier als Fehler gerügt werden darf, ist das Exemplifizieren mit deutsch-gotischen Bauten. Der Stilbegriff der Gotik ist aber ausschliesslich von den französischen Bauten ableitbar, mit denen er entstanden ist, und die deutsche Gotik verhält sich zur ursprünglichen, also der französischen Gotik, nicht anders, als die deutsche Renaissance zur eigentlichen, der italienischen Renaissance. Als Beispiel ist sie also nur sehr mit Vorsicht zu gebrauchen. P. M.

Bahnbrechende Erfindungen in Amerika und Europa. Geschichte ihrer Entstehung und ihrer Schöpfer. Von Waldemar Kaempffert. Autorisierte Uebersetzung der amerikanischen Ausgabe, ergänzt um die neuesten Erfindungen, von Dr. Ing. Hans Klopstock. Mit 230 Abb. Berlin 1927. Rudolf Mosse, Buchverlag. Preis geb. 20 M.

Das vorliegende Buch ist, wie das Vorwort bemerkt, aus dem Wunsche heraus entstanden, die Gedankenwelt zweier Erdteile einander näher zu bringen und das Verständnis für die Eigenart und Arbeitsweise des amerikanischen Volkes zu erwecken. Es gibt getreulich die Denkungsweise und Anschauungen wieder, unter denen eine Reihe amerikanischer Ingenieure und Wissenschaftler ihre Erfahrungen und Kenntnisse über die Entwicklungsgeschichte ihres eigenen Landes niederschrieben. In dieser Hinsicht bringt es manche technisch interessante Einzelheiten, die hierzulande zum Teil unbekannt sein dürften. Es beschränkt sich aber durchaus nicht etwa auf die amerikanischen Erfindertätigkeit, sondern es sind in Verbindung damit auch manche europäische Erfindungen gewürdigt, allerdings meistens nur soweit, als sie den amerikanischen vorangehen, und auch dies nicht lückenlos. Das Buch hätte sicherlich an Wert noch gewonnen, wenn es, und sei es noch so kurz, auch spätere europäische Erfindungen mit inbegriffen hätte; dadurch wäre vor allem vermieden worden, dass wichtige Objekte, wie z. B. die Farben-

photographie, die Kunstseide u. a. m., nicht aufgeführt sind. Diesem Mangel hat der Uebersetzer durch seinen Nachtrag wenigstens teilweise abgeholfen, indem er darin (immerhin in etwas weit ausholender Weise) alle wesentlichen Erfindungen und Entdeckungen schildert, die in letzter Zeit in Deutschland gemacht worden sind. Schade, dass er diesen Nachtrag nicht auch auf solche anderer Länder ausgedehnt hat; er hätte dadurch dem deutschsprechenden Leser, für den das Werk ja in erster Linie bestimmt ist, weit mehr Neues geboten.

Das hübsch ausgestattete, in Leinen gebundene Buch kann jedem empfohlen werden, der sich für die Geschichte der Technik interessiert; es dürfte auch in wesentlichem Masse dazu beitragen, bei der Jugend, für die es sich als Geschenk ganz besonders eignet, das Interesse dafür zu wecken.

G. Z.

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten.

Die Wärmeübertragung. Von Dr. pl. Ing. M. ten Bosch, Prof. an der Eidgen. Technischen Hochschule in Zürich. Ein Lehr- und Nachschlagebuch für den praktischen Gebrauch. Zweite, stark erweiterte Auflage. Mit 169 Abb., 69 Zahlentafeln und 53 Anwendungsbeispielen. Berlin 1927. Verlag von Julius Springer. Preis geb. M. 22,50.

Die Erneuerung der Eisenbahnbrücke über die Elbe bei Hämerten. Von Reichsbahnoberrat Kress, Hannover, und Reichsbahnrat Zwach. Mit 37 Abb. Sonderdruck aus der Zeitschrift „Die Bautechnik“. Berlin 1927. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geh. M. 4,50.

Die rationelle Bewirtschaftung des Betons. Von Dr. Ing. Arnold Agatz, Baurat in Bremen. Erfahrungen mit Gussbeton beim Bau der Nordkaje des Hafens II in Bremen. Mit 60 Abb. Berlin 1927. Verlag von Julius Springer. Preis geh. M. 7,50.

Die gewöhnlichen und partiellen Differenzen-Gleichungen der Baustatik. Von Ing. Dr. Fr. Biech, Wien, und Ing. Dr. E. Melan, o. ö. Professor an der Techn. Hochschule in Wien. Mit 74 Abb. Berlin und Wien 1927. Verlag von Julius Springer. Preis geb. M. 28,50.

Die Absteckung von Geleisebogen aus Evolventenunterschieden. Von Max Höfer, Oberlandmesser, Amtmann bei der Reichsbahndirektion Altona. Mit 68 Abb. und 7 mehrfarb. Tafeln. Berlin 1927. Verlag von Julius Springer. Preis geb. M. 9,60.

Beräkning av Utjänningsbassänger särskilt vid Lagtrycksanläggningar. Av Fredrik Jonson. Tekniska Meddelangen från Kungl. Vattenfallsstyrelsen. Ser. B. Nr. 11. Stockholm 1926. Preis geh. kr. 2,50.

Entstehung und Anfänge der Stadt Rapperswil. Eine Verfassungs- und wirtschaftsgeschichtliche Studie von Dr. phil. Meinrad Schnellmann. Altdorf 1926. Buchdruckerei M. Gamma. Preis geh. 3 Fr.

Die Stromversorgung von Fernmelde-Anlagen. Ein Handbuch von G. Harms, Ingenieur. Mit 190 Abb. Berlin 1927. Verlag von Julius Springer. Preis geh. M. 10,20, geb. M. 11,40.

Redaktion: CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL.

Dianastrasse 5, Zürich 2.

Vereinsnachrichten.

Basler Ingenieur- und Architekten-Verein.

Samstag den 26. November 1927

Besichtigung des Goetheanum-Neubaues in Dornach

unter Führung von Vertretern der Bauherrschaft. Abfahrt mit der Birseckbahn 14⁰⁷ Uhr ab Aeschenplatz. Treffpunkt Haltestelle „Hirsland“ Arlesheim. Rückfahrt von Dornachbruck.

Gäste willkommen.

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: Seinau 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.

- 385 Erfahrener Konstrukteur, mit mind. 4 J. Praxis, für den Bau von Rohölmotoren von 15 bis 300 PS, Grossfirma des Auslandes.
- 543 Chemiker mit Hochschulbildung für Desinfektionsmittelfabrik. Deutsch, Franz. u. Ital. Beteiligung 30 000 bis 50 000 Fr. Ostschweiz.
- 545 Ingenieur mit abgeschl. akad. Bildung für das Dampfkesselfach. Fach- und Sprachkenntnisse. Zürich.
- 587 Mühlenbau-Techniker mit etwelcher Praxis. Ostschweiz.
- 736 jüngerer, tüchtiger Architekt oder Bautechniker auf Bureau. Kt. Schaffhausen.
- 742 Techniker ev. Ingenieur für Strassenbau und Bauleitung. Dauerstelle. Zürich.