Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 91/92 (1928)
Heft: 23

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: 13.12.2025

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

Mechanismus sein will, muss diesen Charakter des Klarsichtigen, Einsichtigen, Motivierten haben. Toute maîtrise jette le froid (Mallarmé)." (S. 132 bis 134.) —

Ueber dieses Kapitel wäre sehr viel zu sagen.[1]) Es ist für den Architekten umso wichtiger, als der Verfasser dabei durchaus nicht an Architektur gedacht hat; sein Urteil ist also unvoreingenommen und unverdächtig. Aber ist die Architektur der letzten hundert Jahre etwas anderes gewesen als „Melodramatik", als Manifest subjektiver Gefühle, ist die ganze romantische Welt des Heimatschutzes landläufiger Auffassung (z. B. in seiner Nuance in der Richtung „Trachtenbewegung") etwas anderes als „psychische Ansteckung und Missbrauch mit einer edlen Schwäche". Und wer denkt beim Lob der Klarheit und Einsicht, der „maîtrise froide", nicht an die Identität von Schönheit und reiner Konstruktion, wie sie von den jüngern Architekten empfunden und verteidigt wird? Es ist die gleiche, von menschlicher Sentimentalität gereinigte Art von Kunst. Frankreichs grösster Dichter der Gegenwart, Paul Valéry, ist Mathematiker!

„Die neue Fühlfähigkeit in der Kunst scheint mir von einem Ekel am Menschlichen beherrscht zu sein, der durchaus verwandt ist mit dem Gefühl, das den feiner Organisierten im Panoptikum überfällt." (S. 135.)

„Man vergegenwärtige sich das Thema der romantischen Poesie. Der Dichter teilte uns in zarten Wendungen seine gutbürgerlichen Privat-Emotionen mit, seine grossen und kleinen Schmerzen, seine Sehnsüchte, seine religiösen und politischen Vorurteile, und seine Träumereien hinter der Pfeife, sofern er Engländer war. Auf diese oder jene Art ging sein Streben dahin, seine tägliche Existenz mit Pathos zu umgeben." (S. 137). — Bei diesen Zeilen tauchen nicht nur Gedichte, sondern auch die Schatten aller jener gemütlichen Bauernstuben, Biedermeiersalönchen, Völkerschlachtdenkmäler, Pompes funèbres, Chilehäuser, Ostendorfpalästchen, Bank-, Schul- und Kraftwerk-Paläste auf, deren Streben dahin geht, ihre tägliche Existenz mit Pathos zu umgeben, wie Ortega es nennt.

„Aus dem Rückzug der Kunst auf sich selber folgt als erste Konsequenz, dass sie alle feierlich-pathetischen Gebärden abtut. Die Kunst, die die Last des Menschlichen trug, nahm sich so schwer wie das Leben. Sie war eine äusserst ernsthafte, fast priesterliche Angelegenheit. Zu Zeiten beabsichtigte sie nichts Geringeres, als die Menschheit zu retten — so Wagner und Schopenhauer. —" (S. 154.) — Merkwürdig, wie hier von der Kunst, also in erster Linie Malerei und Dichtung gesagt ist, was der moderne Architekt von seiner Architektur sagt. Demnach scheint auch der Rückzug der Architektur auf sich selbst, d. h. auf die Konstruktion, doch mehr mit Kunst zu tun zu haben, als die Gegner meinen — und als sie selber wahr haben will.

„Farce im schlechten Sinn wäre es, wollte ein heutiger Künstler mit der „ernsten" Kunst der Vergangenheit wetteifern, wollte ein kubistisches Bild gleiche Bewunderung für sich beanspruchen, wie eine Statue Michelangelos; — ich bezweifle, dass der heutigen Jugend ein Vers, ein Bild, eine Melodie gefallen kann, die nicht von einem Strahl Ironie getroffen wurde." (S. 155.) — Uebersetzen wir ins Architektonische: Farce in diesem Sinn sind jene Völkerbundsprojekte, die mit klassischen Palästen wetteifern, und ein Gebäude von Le Corbusier wird nicht die gleiche Bewunderung beanspruchen, wie das Kapitol Michelangelos. In der Leichtigkeit der modernen Bauten liegt bewusste Vernichtung des Pathos, also bewusste Ironie.

„Künstler sein heisst, uns Menschen nicht so ernst nehmen, wie wir sind, wenn wir keine Künstler sind."

„Für einen Menschen der neuesten Generation ist die Kunst ohne transzendente Bedeutung. — Die Dinge liegen so, dass dem Künstler sein Werk und sein Amt nicht gleichgültig ist, sondern dass es ihn gerade darum, und in dem Mass anzieht, als es der Gewichtigkeit entbehrt. Poesie und Musik [und Architektur] waren (in den letzten dreissig Jahren) Gebilde von kolossalem Kaliber; auf den Ruinen der Religion und der hoffnungslos relativierten Wissenschaft erwartete man von ihnen ungefähr die Erlösung des Menschengeschlechts. — Sehenswert war die feierliche Pose, die der grosse Dichter, der geniale Musiker vor der Masse annahm; die Geste eines Propheten und Religionsstifters, die majestätische Haltung des Staatsmannes, der für die Geschicke des Universums verantwortlich ist. Dem modernen Künstler — beginnt die Kunst dort, wo die Luft leicht wird, die Dinge heiter hüpfen, und die Förmlichkeit aufhört. — Wenn das Wort zu Recht bestehen soll, dass die Kunst den Menschen rettet, so ist es nur, weil sie ihn vor dem Ernst des Lebens rettet und eine unverhoffte Kindlichkeit in ihm weckt." (S. 156 u. 157.)

„Das Streben nach reiner [im Sinn Ortegas „entmenschlichter"] Kunst ist nicht, wie man meist glaubt, Hochmut, sondern im Gegenteil Bescheidenheit. Wenn die Kunst die Feierlichkeit des „Menschlichen" abtut, verliert sie alle transzendente Bedeutsamkeit und wird nichts als Kunst — ohne weitere Prätention." (S. 160.)

AUS DEM KAPITEL: DIE MODE ALS SYMPTOM.

„— Ich gestehe, dass ich niemals begriffen habe, was für ein Bannstrahl gegen ein menschliches Verhalten geschleudert sein soll, wenn es für blosses Produkt der Mode erklärt wird. — Ich fürchte, diese Verachtung der Mode, die sich darauf gründet, dass alle ihre Aeusserungen für oberflächlich und leichtfertig erklärt werden, verrät nur die Oberflächlichkeit des Verächters. Denn der geringsten Besinnung erscheint die Mode als eine permanente Dimension des geistigen Lebens, deren Wandel nicht weniger strengen Gesetzen folgt als die übrigen historischen Erscheinungen. — Wenn heute die Mode ein Ding vor allen übrigen auszeichnet, hat das seinen Grund. Er könnte verschieden sein von denen, die wir sonst kennen und ernstnehmen. Aber dass er uns unbekannt ist, besagt vielleicht nur, dass er tiefer liegt." (S. 218.)

[1]) Auch Einschränkendes, z. B. hinsichtlich der Musik. Und die „edle Schwäche" erinnert an Maeterlinks tiefsinniges Wort (aus der Erinnerung zitiert): „Man hat so wenig davon, wenn man recht hat, und es wäre vielleicht besser sein Leben lang zu irren, um die nicht zu betrüben, die nicht recht haben." Red.

Mitteilungen.

Schwerrostende Stähle. An der 24. Hauptversammlung des „Deutschen Stahlbau-Verbandes" (bisher „Deutscher Eisenbau-Verband"), die am 18. und 19. Oktober in Darmstadt abgehalten worden ist, sprach Direktor Dr. Ing. Schulz (Dortmund) über „Rostschutz und schwerrostende Stähle". Nach einleitenden Worten über die Bedeutung des Rostschutzes im Stahlbau und die für den Rostvorgang bedeutsamen Faktoren wird auf die Mittel zur Bekämpfung der Rostgefahr eingegangen. Hierfür stehen, wie bekannt, zur Verfügung: einmal rostschützende Ueberzüge (Farbanstriche oder metallische Ueberzüge) und zweitens die Benutzung besonders legierter Stahlsorten, der schwerrostenden Stähle. Bei diesen letzten handelt es sich — im Gegensatz zu den säurefesten, überhaupt nicht rostenden Stählen, die infolge ihres hohen Gehaltes an teuren Zusatzmetallen für Stahlbauwerke zu kostspielig sind — um solche, die zwar auch dem Rostvorgang unterliegen, bei denen dieser aber ganz erheblich langsamer vor sich geht als bei gewöhnlichem Stahl. Erreicht wird dies auf zwei grundsätzlich verschiedenen Wegen. Das Armco-Eisen stellt einen Stahl dar, der infolge seiner ausserordentlich grossen Reinheit an Beimengungen schwer rostet, gleichzeitig aber geringere Festigkeit als Stahl 37 hat. Als zweiter Weg kommt ein geringer Kupferzusatz zum Stahl — meist etwa 0,25 % — in Frage.[1]) Kupferstahl rostet, wie ausgedehnte Versuche bewiesen, in der Atmosphäre in ausserordentlich geringerem Masse als kupferfreier Stahl, ohne dass der Kupfer-Zusatz irgendwelche Nachteile nach anderer Richtung im Gefolge hätte. Besonders bedeutungsvoll ist, dass es neuerdings gelungen ist, hochwertige Baustähle mit mehr als 36 kg/mm² Streckgrenze in Form von schwerrostenden Kupferstählen herzustellen. An den Vortrag schloss sich eine rege Diskussion an, in der auch Mitteilung von andern durchgeführten Rostversuchen

[1]) Vergl. Band 91, Seite 117 (3. März 1928).

mit Armco-Eisen gemacht wurde; diese Versuche sollen bei längerer Versuchsdauer kein so günstiges Ergebnis gezeigt haben. Bezüglich des Warmschlagens von Nieten aus Armco-Eisen wurde auf die Schwierigkeit verwiesen, dass dieser Baustoff bei Temperaturen zwischen 850° und 1050° nicht verarbeitet werden darf. Ferner wurde kurz über bereits ausgeführte Bauwerke mit gekupferten Stählen berichtet; diese zeigten sowohl bezüglich der Festigkeit als auch der Dehnung günstigere Ergebnisse als St 37 und liessen sich gleichwohl sehr gut verarbeiten.

Prof. Dr. Gustav Gull vollendete mit dem gestrigen Tage sein 70. Lebensjahr[1]). In der Schule der klassischen Architektur aufgewachsen, zogen ihn schon früh die einheimischen Formen des Mittelalters an, die in dem wohlgelungenen Werke des Schweizerischen Landesmuseums ihre Auswirkung erfuhren. In den städtischen Amthäusern kommt dann mehr der Charakter des Zweckes als Verwaltungsgebäude zum Ausdruck, während in dem Schaffen des Meisters im letzten Dezennium eine bewusste Anlehnung an die Renaissanceformen festzustellen ist. Die Künstlerschaft Gulls besteht offensichtlich in der überragenden Bemeisterung der Raumbildung und des Grundrisses. In seinem architektonischen Schaffen ist ihm gewiss Grosses gelungen, Einzelnem aber konnte die Kritik nicht aus dem Wege gehen — ob sie berechtigt war oder nicht, mag zu beurteilen jenen überlassen bleiben, denen die notwendige Zeitdistanz zugute kommen wird. Mögen dem verehrten Jubilar, der auf ein so umfangreiches Bauschaffen zurückblicken kann wie selten Einer, noch weitere Jahrzehnte in ungebrochener körperlicher Kraft und geistiger Regsamkeit in fruchtbringendem Schaffen beschieden sein. Herter.

JOHANN JAKOB EGLOFF
INGENIEUR
25. Januar 1855 13. November 1928

Einführung der Drolshammer-Güterzugbremse in der Schweiz. In seiner Sitzung vom 28. Nov. in Bellinzona genehmigte der Verwaltungsrat der S. B. B. einstimmig den Antrag der Generaldirektion auf Einführung der Drolshammer-Güterzugbremse[2]), unter Verteilung auf sechs Jahre, mit einem Gesamtaufwand von 15 Mill. Fr. Die durch die Einführung der neuen Bremse entstehenden jährlichen Betriebsausgaben belaufen sich auf 1 112 000 Fr., wovon 300 000 Fr. auf die Erzeugung der Druckluft, 742 000 Fr. auf den Unterhalt der Bremseinrichtungen und vermehrte Revisionen, sowie auf den Unterhalt der ortsfesten Anlagen zur Drucklufterzeugung und 70 000 Fr. auf die Vermehrung des Personals entfallen. Diesen Ausgaben stehen Ersparnisse von 2 890 000 Fr. gegenüber infolge Einsparung von 392 Mann Zugbegleitungspersonal (Bremser), sodass bei einem Kapitalzins von 5% das Anlagekapital von 15 Mill. Fr. in 11 Jahren getilgt werden kann. Das finanzielle Ergebnis dürfte umso grösser sein, als in der erwähnten Jahresersparnis von 1 778 000 Fr. die Vorteile, die sich aus der Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit und der Verkürzung der Fahrzeiten ergeben, nicht inbegriffen sind.

Basler Rheinhafenverkehr. Das Schiffahrtsamt Basel gibt den Güterumschlag im und bis November 1928 wie folgt bekannt:

Schiffahrtsperiode	1928			1927		
	Bergfahrt	Talfahrt	Total	Bergfahrt	Talfahrt	Total
	t	t	t	t	t	t
November . .	44 447	5 084	49 531	25 790	1 474	27 264
Davon Rhein	—	185	185	—	—	—
Kanal	44 447	4 899	49 346	25 790	1 474	27 264
Januar bis Nov.	381 136	40 263	421 399	635 625	82 753	718 378
Davon Rhein	17 096	5 996	23 092	435 761	77 481	513 242
Kanal	364 040	34 267	398 307	199 864	5 272	205 136

[1]) Wir entnehmen einer für unsere Raumverhältnisse zu umfangreichen Schilderung seines beruflichen Lebenslaufs durch seinen Nachfolger im Amt eines zürcherischen Stadtbaumeisters obenstehende kennzeichnenden Sätze. Red.

[2]) Vergl. S. 3 und 15 lfd. Bandes (7./14. Juli 1928).

Tunnel unter der Schelde bei Antwerpen. Der schon lange erwogene Plan einer Untertunnelung der Schelde bei Antwerpen ist von der belgischen Regierung genehmigt worden. Für den Bau wird ein Kredit von 500 Mill. Fr. (belg. W.) bewilligt.

Der Verein Deutscher Strassenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen hat an seiner diesjährigen Hauptversammlung beschlossen, seine Tätigkeit auch auf den öffentlichen Automobilverkehr auszudehnen. Er hat seinen Namen entsprechend in „Verband Deutscher Verkehrsverwaltungen" abgeändert.

Ausnutzung der Wärmeenergie des Meeres. In Ergänzung unserer bezügl. Mitteilung auf Seite 218 lfd. Bds. (27. Okt. 1928) sei noch mitgeteilt, dass ein Bericht der Ingenieure Claude und Boucherot über ihre Versuche in Ougrée-Marihaye in „Génie Civil" vom 23. Juni 1928 erschienen ist.

Nekrologe.

† Johann Jakob Egloff. Am 13. November starb in Winterthur nach kurzer schwerer Krankheit im Alter von 74 Jahren a. Oberingenieur J. Egloff. Mit ihm ist einer der markanten Eisenbahningenieure aus der Blütezeit des schweiz. Eisenbahnbaues und zugleich einer der letzten von der berühmten Gruppe, die noch den Bau der Gotthardbahn mitgemacht hatten, aus dem Leben geschieden.

J. Egloff stammte aus Riedt im Kanton Thurgau, wo er am 25. Januar 1855 geboren wurde. Seine technischen Studien genoss er, ausgerüstet mit dem Maturitätszeugnis der Kantonsschule Frauenfeld, an der Ingenieurschule des Eidgen. Polytechnikums in Zürich, die er in den Jahren 1874 bis 1878 besuchte und mit dem Diplom abschloss. Seine praktische Laufbahn begann er bei der im Bau befindlichen Gotthardbahnlinie, dem damals imposantesten Bauwerke in den Alpenländern. Volle sieben Jahre hat er an diesem Bau mitgearbeitet; diese Zeitepoche ist ihm in unvergesslichem Andenken geblieben. Nach zwei Jahren im Ausland, wo er in Galizien an der Bergstrecke Skole-Beskid bei der Bauunternehmung M. Fröhlich als Bauführer angestellt war, finden wir ihn wieder in der Schweiz bei Bau und Betriebsführung der Pilatusbahn; 1890 bis 1897 war Egloff als Sektionsingenieur vorerst bei der schweiz. Südostbahn beim Bau der Strecke Biberbrücke-Goldau und dann bei der schweiz. Nordostbahn beim Bau der Bahnhoferweiterung Zürich und andern Anlagen tätig. Diese Periode, besonders der schwierige Umbau der zürcher Anlage, hat ihn wohl zum Meister im Entwerfen und Berechnen von Geleiseanlagen, schwierigen Weichenstrassen und sonstigen Oberbauproblemen gemacht. Es war erstaunlich, mit welcher Gewandtheit er die schwierigsten Aufgaben dieser Art anpackte. Von 1897 bis 1900 ist Egloff bei der Bauunternehmung Hagneck als Oberingenieur für Erstellung des Wasserwerkes Hagneck am Bielersee tätig gewesen; es bereitete ihm später eine gewisse Freude und Genugtuung, dass er beim Bau dieses grundlegenden Werkes der heute mächtigen bernischen Kraftwerke in wichtiger Stellung mitgeholfen hatte. Nach Beendigung dieses Baues wurde er von der Bauunternehmung für den Simplontunnel zum Chef des Vortriebes auf der Nordseite mit Sitz in Brig bestellt. Es waren dies arbeit- aber auch erfolgreiche Jahre seines Lebens. Anfangs 1904 wurde er vom Verwaltungsrat der Solothurn-Münster-Bahn in Solothurn zum Oberingenieur und Geschäftsführer dieser Gesellschaft gewählt und mit der Durchführung dieser Juralinie betraut. Er ging auch hier mit der ihm eigenen Energie und Gründlichkeit zu Werke und konnte bei diesem von Schwierigkeiten nicht verschonten Bau der Weissensteinlinie seine reiche Erfahrung im Eisenbahn- und Tunnelbau und seine andern Fähigkeiten in ausgiebiger Weise verwenden; wenn er diese Aufgabe vor Beendigung verlassen hat, so waren dabei wohl Rücksichten auf seine Familie massgebend. Im Jahre 1907 hat Egloff die Stelle eines Oberingenieurs