

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 93/94 (1929)  
**Heft:** 11

## 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>**

**Genfer Automobilsalon.** An dem gestern eröffneten, den Tourenwagen und zugehörigen Karosserien gewidmeten ersten Teil des VI. Genfer Automobilsalon sind 77 Automobilmarken vertreten, gegenüber 87 im Vorjahr. Amerika steht mit 31 Marken (im Vorjahr 33) wiederum an erster Stelle. Es folgen Frankreich mit 22 (29), Deutschland mit 8, Italien mit 7, Belgien mit 4, England mit 2, Oesterreich, Tschechoslowakei, Schweiz mit je 1 Marke. Die Ausstellung dauert bis 24. März. Der zweite Teil, für Lastwagen, Motorräder und Flugzeuge, wird vom 21. April bis 5. Mai abgehalten.

## NEKROLOGE.

† **Ed. Vischer-Sarasin**, Arch. in Basel, hat im Patriarchen-Alter von 86 Jahren am 11. März das Zeitliche gesegnet. Nachruf und Bild werden folgen.

## WETTBEWERBE.

**Kant. Thurgauisches Kinderheim in Romanshorn.** (Band 93, Seite 24). Es sind insgesamt 39 Entwürfe eingegangen. Das Preisgericht hat am 8. März folgende Rangordnung festgestellt:

1. Rang (1200 Fr.): Ernst Kreis, Architekt, Basel.
2. Rang (900 Fr.): Wilhelm Enz, Architekt, Bern.
3. Rang (600 Fr.): Verfasser ungenannt.

Zum Ankauf empfohlen wird der Entwurf „Ultravit 6“.

Die Pläne sind bis Mittwoch den 20. März im Saale des Hotel Bodan in Romanshorn zur Besichtigung ausgestellt.

**Wartehäuschen in Genf** (Band 91, S. 329; Band 92, S. 177).

Die in diesem Wettbewerb prämierten Entwürfe für ein Wartehäuschen auf dem Rond-Point de Plainpalais sind im „Bulletin Technique“ vom 9. März dargestellt. Die folgende Nummer wird die Entwürfe zum Wartehäuschen auf der Place de la Navigation bringen.

## LITERATUR.

**Die Gleichstrom-Querfeldmaschine.** Von Ingenieur Dr. E. Rosenberg. Verlag Julius Springer. Berlin 1928. Preis geh. 11 M.

In dem vorliegenden, 97 Seiten starken Buche behandelt Dr. Rosenberg die von ihm entwickelte, heute meist unter dem Namen Querfeld-Dynamo bekannte Gleichstrommaschine. Die Einteilung des Stoffes folgt der historischen Entwicklung der Maschine; der 1. Abschnitt behandelt daher ihre erste Ausbildungsform als Zugsbeleuchtungsmaschine. Hier wird auch das Prinzip dieser Spezialmaschine in leicht fasslicher Form klargestellt. Es handelt sich um eine Gleichstrommaschine mit doppeltem Bürstensatz; an den Bürsten in der Längsaxe der Erregerpole wird Nutzspannung und Nutzstrom abgenommen; durch die in der Queraxe dazu stehenden Hilfsbürsten wird die Axe des Nutzfeldes festgelegt. Da diese Bürsten kurzgeschlossen sind, kann das primäre Erregerfeld sehr schwach gehalten werden. Das Tertiärfeld, das durch die Nutzbürsten in der Axe der Pole erzeugt wird, wirkt dem ursprünglichen Erregerfeld entgegen und verhindert zu starkes Anwachsen des Nutzfeldes und damit auch der Nutzspannung. Diese automatische Begrenzung der Spannung bei variabler Drehzahl oder Belastung gestaltet die Maschine ohne weitere Regulierorgane brauchbar als Zugsbeleuchtungsdynamo, welcher Anwendung ein Grossteil des Buches gewidmet ist. Mit Hauptstrom-Selbsterregung eignet sich die Maschine vorzugsweise zum Betrieb von Bogenlampen, wie im 2. Abschnitt ausgeführt ist. Ein weiteres Anwendungsgebiet findet die Querfeldmaschine in letzter Zeit als Schweissdynamo, wobei die Anpassung an eine gewünschte Strom-Spannungs-Charakteristik durch veränderlichen Widerstand im magnetischen Kreis der Erregung erreicht wird. Die gewünschte Reluktanz wird durch Regulierpole erzeugt und zwar dadurch, dass der Polkern aus dem Polschuh mit topfartiger Aussparung herausgeschraubt werden kann. Einige allgemeine Angaben über Schweissen mit dem elektrischen Lichtbogen vervollständigen den sehr interessanten Abschnitt. Im letzten Abschnitt beschreibt der Verfasser in kurzen Zügen die Entstehung und Entwicklung der von ihm geschaffenen Spezialmaschine, sowie die Erfahrungen, die er damit auf den verschiedenen Anwendungsgebieten gemacht hat; ein kleiner Einblick in die Arbeit des schöpferisch tätigen Ingenieurs. — Das Buch ist anregend und durchwegs leicht verständlich geschrieben; es bildet eine wertvolle Bereicherung der elektrotechnischen Literatur. E. Dünner.

**Die Entropie-Diagramme der Verbrennungs-Motoren einschliesslich der Gasturbine.** Von Dipl. Ing. P. Ostertag, Prof. am Kant. Technikum in Winterthur. Zweite, umgearbeitete Auflage. Mit 15 Abb. Berlin 1928. Verlag Julius Springer. Preis geh. M. 4.50.

Dass auch diese Neuauflage der bekannten Schrift sich durch klare Darstellung auszeichnet, braucht nicht besonders betont zu werden. Aus den Grundlagen heraus ist das für den Lernenden Wesentliche in vorbildlicher Weise entwickelt, aus der die Erfahrung langer Lehrtätigkeit spricht. Einige Erweiterungen betreffen vor allem das Gebiet der Gasturbine, wo besonders eindringlich der Kernpunkt einer wirtschaftlichen Beschaffung der vorverdichteten Luft herausgearbeitet ist. Dies wird dadurch so recht anschaulich gemacht, dass unter bewusster Hintanzsetzung anderer Gesichtspunkte für die Luftbeschaffung ein von einem Dieselmotor angetriebener Kolben-Kompressor als derzeit hochwertigste Kombination vorausgesetzt wird. Ein Hinweis auf den Flugkolbenmotor bzw. Kompressor fehlt in diesem Zusammenhang auch nicht. Das aktuelle Problem der Aufladung von Verbrennungsmotoren mittels Abgasturbine und Gebläse ist ebenfalls eingehender behandelt, und besonders prägnant ist die ebenso knappe wie urteilsichere Erledigung der für die Diesellokomotive wichtigen Leistungsübertragung mittels Dampf oder Gas als Energieträger. — Das Büchlein wird ohne Zweifel Anklang finden. Eichelberg.

**Der Stuhl.** Von Heinz und Bodo Rasch. Stuttgart 1928. Akadem. Verlag Dr. F. Wedekind & Co. 150 Abb., brochiert M. 3.80.

Kleine, sehr empfehlenswerte Schrift. Die statischen Verhältnisse der Sitzmöbel werden genau analysiert, und aus jeder der verschiedenen Möglichkeiten wird systematisch ein Stuhltypus entwickelt. Die Verfasser, die selbst Möbel fabrizieren, sind in der Lage, ihre Darstellung mit meist eigenen Modellen vorzüglich bildlich zu belegen. P. M.

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten:

**Das Bürohaus.** Eine Sammlung von Verwaltungsgebäuden für Behörden, für Handel und Industrie. Herausgegeben von Prof. Dr. Ing. e. h. W. Franz, Charlottenburg. Heft 3: 1. Deutsche Reichs-Post-Gebäude. Von Dr. Ing. Seeger. 2. Das Förderwesen im neuzeitlichen Betriebe der Reichspost. Von Abteilungsdirektor Maas. 3. Bürohaus-Innenwände. Von Dr. Ing. R. Kappey. Mit 55 Abbildungen. Leipzig 1929. Verlag von J. M. Gebhardt. Preis geh. M. 5.50.

**Gesteinskunde.** Von Prof. Dr. Dr. Ing. e. h. Friedrich Rinne. Für Studierende der Naturwissenschaft, Forstkunde und Landwirtschaft, Bergingenieure, Architekten und Bauingenieure. Zehnte und elfte Auflage. Mit 589 Abb. Leipzig 1928. Verlag von Dr. Max Jänecke. Preis kart. 18 M., in Ganzleinen geb. M. 19.50.

**Prover med Modellturbiner for Norfkoss-Solbergfoss-anlegget.** Av Professor G. Sunby. Mit 61 Abb. Modelleise fra Norges Tekniske Høyskoles Vannkraftlaboratorium. Trondhjem 1928. Kommissionsverlag F. Bruns Bokhandel. Preis. geh. Kr. 3.80.

**Die Misstände bei der Reichsbahn.** Kritische Betrachtungen eines Fachmannes zum Problem Deutsche Reichsbahn. Von Rud. Hummel, Verkehrsingenieur, Frankfurt a. M. Leipzig 1928. Verlag von H. A. Ludwig Degener. Preis geh. M. 2.50.

**Der Feuerschutz der Bauwerke.** Von Dr. Ing. H. Silomon, Baurat bei der Bremer Feuerwehr. Mit 21 Abb. Sammlung Göschen 998. Berlin und Leipzig 1928. Verlag von W. de Gruyter & Co. Preis geb. M. 1.50.

**Etat actuel des Chemins de fer Russes.** (D'après les renseignements officiels soviétiques). Par P. Kandaouoff, ancien Directeur au Ministère des voies et communications de Russie. Saïgon 1928.

**Beton im Strassenbau.** Von Robert Otzen, Geh. Regierungsrat, Professor an der Techn. Hochschule Hannover. Mit 25 Abb., 24 Tafeln. Charlottenburg 1928. Zementverlag. Preis kart. M. 4.50.

**Betonstrassenbau in Deutschland.** Herausgeber Dr. Ing. Riepert. Mit 63 Abb. Charlottenburg 1928, Zementverlag. Preis kart. M. 4.80.

**Die wirtschaftliche Bemessung von Plattenbalken.** Von Dr. Ing. Leopold Berger. Mit 16 Abb. Berlin 1928. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geh. 6 M.

**Die maschinelle Erledigung des Massenbriefes.** Von Klara Seidenberg. Mit 30 Abb. und 15 Schaubildern. Stuttgart 1928. Verlag von C. E. Poeschel. Preis geh. 6 M.

**Funzionamento e costruzione in serie delle turbine idrauliche a reazione.** Dell'Ing. G. Büchi. Con 75 Fig. Milano 1927. Stab. Tip. Stucchi-Ceretti.

Redaktion: CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL.

Dianastrasse 5, Zürich 2.

**Schweizer. Verband für die Materialprüfungen der Technik.****25. Diskussionstag**

Freitag, 22., und Samstag, 23. März 1929, Auditorium I der E. T. H.

Die Tagung ist der Frage der *Eisenbahnschienen* gewidmet (Fabrikation, Prüfung, Abnutzung usw.) mit Referenten aus Rom, Berlin, Budapest, Wien, Prag, Luxemburg, Moskau, Bern und Zürich. Programm bei der Eidg. Materialprüfungsanstalt Zürich.

**MITTEILUNGEN DER VEREINE.****S. I. A. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.**

9. Vereinssitzung, 27. Februar 1929.

Der Präsident Dir. Trüb eröffnet die Sitzung und begrüsst die Anwesenden und Gäste, insbesondere die HH. Stadtrat Ribi, Polizei-Inspektor H. Wiesendanger, Strassenbahndirektor Winterhalter und den Präsidenten der Sektion Zürich des A. C. S.

Das *Protokoll* zur 7. Vereinssitzung wird diskussionslos genehmigt, die *Umfrage* nicht benützt.

Zum Vortrag von Oberpolizei-Inspektor Bakker, Amsterdam, „*Der städtische Verkehr und seine Schwierigkeiten.*“ überleitend, betont der Präsident den guten Willen der Architekten und Ingenieure, zu diesen Problemen das ihre beizutragen. Er verweist auch auf zwei Vorträge im Schosse des ACS, die über die bezüglichen Verhältnisse in Paris und Berlin orientieren.

Oberpolizei-Inspektor Bakker gibt einleitend einige interessante Zahlen aus der Verkehrstatistik von Amsterdam, in denen, im Gegensatz zu Zürich, besonders die grosse Zahl von rd. 200000 Velofahrern für den Verkehr in Amsterdam typisch ist, besitzt doch jede zweite fahrfähige Person dort ein Fahrrad. Ebenfalls charakteristisch für Amsterdam sind die Radialstrassen als Hauptverkehrsadern, zu denen senkrecht und ringförmig um den Stadtkern die Kanäle zwischen beidseitigen Strassen verlaufen. Diese Eigentümlichkeit führte die Holländer schon 1822 dazu, Einbahnstrassen einzuführen, lange bevor die Strassenbahn und das Auto die Verkehrsregelung noch schwieriger gestalteten. Die Erfahrungen und Bemühungen zur Besserung sind deshalb in Amsterdam in dieser Hinsicht schon Jahrzehnte alt.

Die Verkehrsregelung entwickelte sich zuerst in der Richtung einer Differenzierung des Verkehrs, Fahrverbote für verschiedene Verkehrskategorien zu gewissen Tagesstunden, Einbahnstrassen, vorgeschriebene Geschwindigkeiten, und in der Organisation einer Verkehrspolizei. Der Verkehr in den Strassenkreuzungen, zuerst vom Verkehrspolizisten individuell, jetzt kollektiv geregelt durch „Stop“-Tafeln, rief bei seinem weitem Anwachsen neuen technischen Verbesserungen in der Richtung einer besseren Verkehrsführung. Ähnlich wie in Zürich wurden Verkehrsschutzinseln gebaut, mit dem Unterschiede, dass sie auf Plätzen, mit Ausnahme der Kurven, wo sie zugleich die Tramhaltestelle markieren, weit weniger ausgedehnt ihren Zweck vollständig erfüllen. (Gerade für die Projektierung solcher Inseln gab der Redner praktische Ratschläge, die uns Zürchern nützlich sein können).

Als auch diese Anlagen sich vielerorts als ein Notbehelf erwiesen, ging man an die durchgreifende Sanierung der wichtigsten Plätze und darauf ganzer Strassensysteme im Sinne einer flüssigen, differenzierten Verkehrsführung. Im Gegensatz zu andern Bestrebungen erweiterte man oft die Fussgängersteige, engte also die eigentliche Strasse ein, was namentlich dem Fuhrwerkverkehr auf Plätzen einen bessern Halt gibt. Es bildete sich ein Strassen-Normaltyp heraus, dergestalt, dass die zweigeleisige Tramlinie in der Strassenaxe die Strasse für den Rechts- und Linksverkehr aufteilt, anschliessend kommt die Autobahn, dann der Streifen für die Fuhrwerke und zuletzt nächst dem Randstein das Band für die Radfahrer. Eine einfache Längsaufteilung der Strasse durch schwarz markierte Farbstreifen genügte für die Durchführung dieser Verkehrsregelung. Auf dazu geeigneten Plätzen wurde eine Verkehrstockung durch den Kreisverkehr ein für alle Mal aus der Welt geschafft. Wo das Tracé der Strassenbahn dieser Anordnung nicht genügte, wurde es in die Strassenaxe verlegt; Haltestellen sind durchwegs vor den Plätzen angeordnet, nicht auf dem Platze selbst, sodass die Strassenbahn verkehrsführend wirkt. Bemerkenswert erscheint uns, dass man auch in Amsterdam Einbahnstrassen zu vermeiden sucht und sie nur als Notbehelf taxiert, denn ihre, die Privatinteressen schädigende Wirkung ist nachgewiesen.

Alle diese durchgreifenden und wirksamen Verbesserungen können nicht ohne Opfer unternommen werden; in Amsterdam wären es namentlich Allee-Bäume, die oftmals aus der Fahrbahn entfernt werden mussten. Sie wurden entweder entsprechend um 1 bis 5 m (auch sehr grosse Bäume!) zurückversetzt oder dann neu gepflanzt in einer dem Randstein nahe verlaufenden Flucht.

Ein reichhaltiges Bilder- und Filmmaterial ergänzte die mit starkem Beifall aufgenommenen Ausführungen des sympathischen Holländers, der auch für Wohnarchitektur und architektonisch gut gelöste Fassaden warmes Verständnis bekundete und dies durch die Vorführung entsprechender Bilder zeigte. Angenehm war es, sich durch ihn und seine Bilder auch von der tatsächlich volkerzieherisch wirkenden, grosszügigen Sanierung des Amsterdamer-Strassennetzes überzeugen zu lassen. Allgemein gewann man den Eindruck, weniger einen Polizeimann als einen, allen gesunden Bestrebungen für Stadtverschönerung und künstlerischen Zielen sehr zugänglichen Menschen vor sich zu haben, der sich glücklich über den Bürokratismus hinauf entwickelte. Es wurde ihm dies nach eigenen Worten möglich namentlich durch die Schaffung einer sechsgliedrigen Verkehrskommission, der es durch freie Aussprache gelingt, unvoreingenommener und frei vom Instanzenweg Verkehrsprobleme rascher und besser zu lösen. Einen Vergleich zu seinen Vorführungen boten noch zwei Bilder des Präsidenten, die den Verkehr auf dem Broadway in New York illustrierten.

An der *Diskussion* beteiligten sich die HH. Ing. Winkler, Inspektor Wiesendanger, Ing. Jegher, Ing. Erni. Daraus geht hervor, dass wir in Zürich auf dem rechten Weg zur Erreichung einer flüssigen Verkehrsführung sind, dass sich aber verschiedene Ziele nicht wie in Amsterdam verwirklichen lassen. In der Einführung von Verkehrsinseln, namentlich in der Aufstellung von Polizeipfählen sind wir aber entschieden zu weit gegangen; es wäre auch zu begrüssen, wenn die Beamten, die sich mit der Projektierung und Durchführung von Verkehrsregelung befassen, Gelegenheit hätten, selbst Kraftwagen zu lenken, um sich die zur Beurteilung der Bedürfnisse nötige Erfahrung anzueignen. Auch in Amsterdam ergeben die Autobuslinien ein Defizit, da sie zu gleichen Tarifen wie die die Strassenbahn fahren; sie kommen somit auch dort nie als Ersatz der Strassenbahn in Frage. Trotz des grossen Fahrradverkehrs beherrschen auch in Amsterdam die Autos die Verkehrsgeschwindigkeit, sie dürfen 30 km/h fahren, doch wird erst von 36 km/h an gestraft (20% Toleranz, wegen der Unsicherheit der Kontrolle).

Mit einigen warmen Dankesworten an den Redner schloss der Präsident um 23.20 h die Sitzung. Der Aktuar: Max Meyer.

**VORTRAGS-KALENDER.**

Zur Aufnahme in diese Aufstellung müssen die Vorträge bis spätestens jeweils Mittwoch 12 Uhr der Redaktion mitgeteilt sein.

Wo keine Zeitangabe, beginnt der betreffende Vortrag um 20 Uhr.

20. März, S. I. A. Basel, „Das Bauhaus Dessau und seine Bestrebungen“, Arch. H. Wittwer, Basel.

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

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*.

- 72 *Eisenbeton-Ingenieur* mit Praxis. Ing.-Bur. Deutsche Schweiz.
- 179 *Chimiste* anc. élève de l'E. P. F. Zurich, comme assist. France.
- 183 *Technicien-mécanicien* et *Dessinateur* en mach. ayant déjà qq. expér. du métier. Cie. des Compteurs, Service du Gaz. France.
- 185 *Ingenieur* od. Techn. m. mehrj. Werkstatt- u. Bureauprax., gute Kenntn. d. mod. Fabrikationsmeth. Deutsch u. franz. Zentr.-Schw.
- 187 jüng. *Maschinen-Techniker* mit Kenntn. im Eisenbau und prakt. Lehre in Schlosserei od. Eisenkonstrukt.-Werkstätte. Ostschweiz.
- 191 *Konstrukteure* (Technikumsabsolv.) mit mehrj. Bureaupraxis für Apparatebau u. chem. Fabrikationsanlagen. Nordwestschweiz.
- 193 *Ingenieurs-Dessinateurs* ayant expér. dans l'appareillage des grandes industries chimiques. ainsi que des *Ingenieurs-Dess.* sortant de l'école. Bureau d'études Suisse à Paris.
- 248 *Bautechniker*-Architekt. Arch-Bureau Glarus.
- 250 jüng. *Bautechniker* für einf. zeichn. Arbeiten und als Bauführer gröss. Umbaute. Sofort f. 2 b. 3 Mon. Gr. Hotel im Ober-Engadin.
- 252 *Conducteur des travaux* très qualifié, pour gros bâtiments. Français exigé. Pour 4 à 5 mois. Bureau d'arch. Fribourg.
- 254 *Bautechniker* oder Zeichner, sofort. Arch.-Bur. Ostschweiz.
- 256 *Ingénieur* ayant au moins 3 ans de pratique des travaux de Génie-Civil, notamm. béton armé et charpentiers métal. Belgique.
- 258 *Technicien-Dessinateur* au courant de tous travaux de terrain et de bureau, de préf. techn. géomètre. Bur. techn. Suisse romande.
- 260 *Ingénieur* expérimenté pr. la direct. de grands travaux de construct. Service d'Afrique Sté. belge Chemins de fer.
- 262 *Bauführer*-Bautéchniker m. mehrj. Praxis, in Arch.-Bur. Engadin.
- 264 jüng. *Bauführer* m. einj. Jahr. Praxis. Hotelgesell. Graubünden.
- 266 *Bautechniker*, f. Detailpläne f. Eisenbetonbauten. Spanien.
- 268 *Eisenbeton-Techniker*, gew. Zeichner. Ing.-Bur. deutsche Schweiz.
- 270 *Hochbau-Techn.* (Zeichn.) für 2 Mon. Sof. Arch.-B. Inn.-Schweiz.
- 272 *Eisenbeton-Techniker*, flotter Zeichn. 1. Mai. Ing.-B. NW.-Schweiz