Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 97/98 (1931)
Heft: 1

Wettbewerbe

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

courbe était de 115 mm de Hg. Cette pression équivaut à une altitude fictive de 13320 mètres, d'après la formule de la F. A. I. La cause de cette indiquation si surprenante est due au déplacement du stylet qui s'est produit, probablement lors des chocs de l'atterrissage. Un étalonnage de ce barographe antérieur au vol permet d'évaluer la hauteur atteinte à 16000 mètres environ.

La cloche ayant donné satisfaction pendant les 10 heures de l'étalonnage du barographe secondaire, le barographe principal fut taré. Après 3 h d'expérience le verre de la cloche s'est fendu; l'étalonnage selon les prescriptions de la F. A. I. dut être arrêté.

Toutes corrections faites, la pression minimum mesurée fut de 78,4 mm de Hg, correspondant à une altitude fictive de 15781 mètres d'après la F. A. I. Bien malheureusement, cet étalonnage est défavorable à Mr. Piccard. D'après mon estimation, le point le plus élevé de la courbe correspond à une pression qui est inférieure de 3 à 4 mm à celle mesurée.

MITTEILUNGEN.

Oberleitungs-Omnibus-Linien. In Ergänzung der auf S. 356 von Band 96 (27. Dezember 1930) erschienenen Notiz über den Oberleitungs-Omnibus-Betrieb Mettmen-Gruiten mag erwähnt werden, dass besonders in England, seit Kriegsende, der Trolleybus unter seiner modernen Form eine weite Verbreitung erfahren hat, namentlich in über 20 Städten, wobei insgesamt weit über 300 solche Wagen in Betrieb stehen. In Wolverhampton und Ipswich wurde sogar das gesamte Geleisenetz der Strassenbahn abgeschafft und durch Trolleybuslinien ersetzt. Diese rasche Verbreitung lässt sich meist dadurch erklären, dass die notwendige Erneuerung der Tramgeleise sich nicht lohnte oder dass entsprechend den lokalen Verhältnissen die zu bedienenden Strassen für einen störungsfreien Trambetrieb zu eng waren. Im Wettbewerb zwischen Strassenbahn, Trolleybus und Autobus stellt sich der Trolleybus besonders günstig für einen mittelmässigen Verkehr, der indessen zur Verzinsung des für eine Strassenbahn erforderlichen Anlagekapitals noch nicht ausreicht. Für den Kostenvergleich spielen natürlich noch andere Faktoren mit, die sich von Stadt zu Stadt und von Land zu Land stark ändern können, wie Konzessionsverhältnisse, Steuerbelastung, Strassenzustand usw. Gegenüber dem Autobus wird am Oberleitungs-Omnibus besonders die Geruchlosigkeit, das geräuschlosere und gleichmässigere Anfahren und die im Voraus etwas besser zu schätzenden Energiekosten hervorgehoben. Die Vorteile des Trolleybus zeigen sich besonders ausgeprägt in Ipswich, einer Stadt von 85000 Einwohnern mit einer Betriebslänge des Trolleybus-Netzes von 27 km mit 41 in Betrieb stehenden Wagen zu je 34 Sitzplätzen. Ausser der Amortisation des eigenen Kapitals wird dort, wie berichtet wird, auch noch die Tilgung der Schulden des frühern Trambetriebes herausgewirtschaftet. — Abgesehen von verschiedenen Orten in Deutschland hat sich der Trolleybus auf dem Kontinent beispielweise auch in Savoyen als Ersatz einer Nebenbahn mit 600 mm Spurweite im Vorortverkehr der Stadt Chambéry, und in Lüttich als Ersatz einer erneuerungsbedürftigen Strassenbahnlinie (Linie 20 nach Cointe) Eingang verschafft.

Man hört häufig die Aeusserung, der zukünftige Stadtverkehr fordere eine Abschaffung der Tramgeleise und ein Ersetzen derselben durch Autobusse oder Trolleybusse. Dies ist u. E. falsch und kann nur in einzelnen Fällen, immer je nach lokalen Verhältnissen, zutreffen. Es wäre ein grosser Fehler, daraus eine Regel machen zu wollen; die richtige Lösung wird zweifellos in der Mehrzahl der Fälle, namentlich bei starkem Personenverkehr, in der eigentlichen Strassenbahn bleiben. Ein Beispiel, wie gefährlich es ist, in solchen Sachen zu kategorisch vorzugehen, zeigt der jetzige Betrieb in der Stadt Rom, wo vor einiger Zeit im ganzen Stadtzentrum die Strassenbahn durch Autobusse ersetzt wurde. Es hat sich sehr rasch gezeigt, dass die Autobusse den starken Stossverkehr nicht aufnehmen können und auch dass sie in den engen Strassen des Stadtzentrums sich nicht die nötige freie Bahn verschaffen können. Die Zustände liegen augenblicklich so, dass man den Bau der geplanten Untergrundbahn möglichst zu fördern sucht. A.-M. Hug, Ing.-Conseil.

Stadtplanbureau Basel. Wir erhalten aus Fachkreisen folgende Zuschrift, der wir gerne Raum geben:

In Basel erwartet man die Vollziehung der Wahl eines Leiters des neuen Stadtplanbureau, dessen erste Aufgabe es sein wird, die endgültigen Pläne für die Korrektion der Innerstadt auszuarbeiten. Der Erfolg der Tätigkeit dieses Bureau hängt wesentlich davon ab, dass der richtige Mann an seine Spitze gestellt wird, und es ist daher die Bedeutung dieser Wahl nicht zu unterschätzen. Glücklicherweise ist Basel in der Lage in dem Architekten und Städtebau-Dozenten der E. T. H. Prof. H. Bernoulli einen allseitig anerkannten Fachmann auf dem Gebiet des Städtebaues zu seinen Bürgern zu zählen, der, wie kaum ein zweiter, zur Leitung des Stadtplanbureau befähigt ist. Aussenstehende und Kollegen dieses bekannten Architekten befremdet es daher, dass die Stelle zur öffentlichen Bewerbung ausgeschrieben wurde und Prof. Bernoulli nicht durch Berufung mit der Leitung dieses Bureau betraut worden ist. Erinnert man sich beispielsweise daran, welche Dienste Bernoulli der Stadt Zürich bei der Durchführung des Wettbewerbes für einen Gesamtbebauungsplan geleistet hat, so gibt man sich gerne der Hoffnung hin, dass er, trotzdem der direkte Weg nicht beschritten worden ist, als der richtige Mann an den richtigen Platz gestellt werde. Seine Wahl würde im Interesse der städtebaulichen Entwicklung Basels von allen, jedenfalls von allen unbefangenen Fachleuten als die gegebene begrüsst werden.

Nachweisstelle für betriebswissenschaftliche Literatur. Das Betriebswissenschaftliche Institut der Eidgenössischen Technischen Hochschule hat eine Nachweisstelle für betriebswissenschaftliche Literatur eingerichtet. Sie umfasst folgende Gebiete: Allgemeine Betriebsorganisation; Organisation der Aufgabenkreise; Leitung, Einkauf, Fertigung (Auftragswesen, Arbeitsverteilung, Zeitstudien, Material- und Lohnwesen der Werkstatt usw.), Lager, Verkauf, Rechnungswesen, Verwaltung (Personalwesen, Schriftverkehr usw.); Organisationsmittel; Grenzgebiete: Wirtschaftswissenschaft, Arbeitswissenschaft. Die Nachweisstelle wird allen Interessenten, die sich für Fachliteratur aus obigen Gebieten interessieren. Auskunft über die wichtigsten Publikationen geben, soweit sie von der Nachweisstelle erfasst werden. Dies betrifft sowohl Buch- als auch Zeitschriften-Literatur. Eventuell können die betreffenden Original-Publikationen Interessenten zur Verfügung gestellt werden.

Wasserlose Gasbehälter. Seitens der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg (M. A. N.) ist vor etwa zehn Jahren die Bauart von Gasometern ohne Wasserbassin entwickelt worden, über die unsere Leser durch den Aufsatz auf Seite 333 von Band 90 (am 24. Dez. 1927) ausführlich unterrichtet wurden. In „Génie civil" vom 13. Juni 1931 lesen wir, dass heute schon 236 Gasometer der neuen Bauart mit einem Gesamt-Fassungsvermögen von rund 18 Millionen m^3 im Betriebe sind. Davon befinden sich 98 Gasometer mit 5 Millionen m^3 in Deutschland, 46 Gasometer mit 8,5 Mill. m^3 in Amerika, 31 Gasometer mit 2,1 Mill. m^3 in England und seinen Kolonien, 18 Gasometer mit 0,4 Mill. m^3 in Frankreich; die übrigen 43 Gasometer mit rund 2 Millionen m^3 verteilen sich auf verschiedene Länder.

Flugzeuge besonderer Art, wie das Cierva-Schraubenflugzeug mit seinem langsam rotierenden horizontalen Windmühlenrad, die scheinbar rückwärts fliegende Focke-Wulf-„Ente", das Soldenhof-Flugzeug, ferner von Motorflugzeugen und Automobilen geschleppte Segelflugzeuge werden Sonntag 5. Juli nachmittags auf dem Flugplatz Dübendorf vorgeführt, worauf Freunde des Flugwesens aufmerksam gemacht seien.

Eidgen. Technische Hochschule. Die Konferenz der ordentlichen Professoren wählte zum Rektor für die Amtsperiode Oktober 1931 bis Oktober 1933 Prof. Dr. M. Plancherel aus Bussy (Freiburg), Professor für höhere Mathematik an der E. T. H.

WETTBEWERBE.

Neubau eines Bank- und Verwaltungsgebäudes der Solothurner Kantonalbank in Grenchen. Zu diesem Wettbewerb sind die seit mindestens einem Jahr im Kanton Solothurn niedergelassenen sowie die auswärtigen, im Kanton heimatberechtigten Architekten zugelassen. Als Einlieferungstermin ist der 20. Oktober 1931 festgesetzt. Das Preisgericht besteht aus den Architekten Ernst Bützberger (Burgdorf), Friedrich Saager (Biel) und Edgar Schlatter (Solothurn), Bankpräsident H. Obrecht und Landammann F. von Arx, beide in Solothurn. Ersatzmann ist Kantonsbaumeister Fritz Hüsler. Für die Prämiierung von drei oder vier Entwürfen steht dem Preisgericht eine Summe von 7500 Fr. zur Verfügung. Falls der Verfasser des in den ersten Rang gestellten

Entwurfes nicht mit der weiteren Bearbeitung der Pläne und der Bauleitung beauftragt wird, erhält er eine Extra-Entschädigung von 1200 Fr. Verlangt werden: sämtliche Grundrisse und Fassaden sowie die nötigen Schnitte 1 : 100, Situationsplan 1 : 500, Perspektive und kubische Berechnung. Allfällige Anfragen sind bis spätestens 31. Juli einzureichen. Die Unterlagen können bei der Direktion der Solothurner Kantonalbank in Solothurn bezogen werden.

Erweiterungsbau des Schweizerischen Bankvereins Zürich. Der Schweizerische Bankverein in Zürich beabsichtigt, eine Erweiterung seines Bankgebäudes vorzunehmen. Zu diesem Zweck hat er unter einer Anzahl schweizerischer Architekten einen Wettbewerb veranstaltet, bei dem sowohl Entwürfe für den Umbau mit Erweiterung des bestehenden Gebäudes, wie solche für einen vollständigen Neubau verlangt wurden. Eingegangen sind 14 Entwürfe. Das Preisgericht, in dem als Fachleute die Architekten Prof. Abel (München), Stadtbaumeister H. Herter (Zürich), R. Suter (Basel) und Edmond Fatio (Genf) amteten, hat am 27. Juni folgendes Urteil gefällt:

I. Preis (10000 Fr.): Neubauprojekt von Prof. O. R. Salvisberg, Arch.
II. Preis (6000 Fr.): Neubauprojekt von Henauer & Witschi, Arch.
III. Preis (4500 Fr.): Umbauprojekt von Henauer & Witschi, Arch.
IV. Preis (3500 Fr.): Neubauprojekt von Gebr. Bräm, Arch.
V. Preis (3000 Fr.): Umbauprojekt von Prof. O. R. Salvisberg, Arch.

Ferner werden Entschädigungen zuerkannt von
2000 Fr. dem Umbauprojekt von Gebr. Bräm, Arch.
1500 Fr. dem Neubauprojekt von Arter & Risch, Arch.

Sämtliche Entwürfe können bis zum 7. Juli, je von 7 bis 12 und 14 bis 18 h, im III. Stock des neuen Börsengebäudes (Bureaux der A.-G. vorm. Baumann älter & Cie.) besichtigt werden.

LITERATUR.

Vedag-Buch 1931. Herausgeber: Geheimer Baurat *C. Falian.* 4. Jahrgang. Vereinigte Dachpappen-Fabriken Akt.-Ges. Berlin W 35.

Im Glauben, eine Publikation pro domo vor sich zu haben, wird der unvoreingenommene, fachkundige Leser bald mit Freude feststellen, dass in den verschiedenen Referaten, trotz der bestimmten Einstellung auf den Flachdachbau, neben äusserst willkommenen, rein baustoff-technischen Darlegungen sich manch wertvoller Gesichtspunkt, manch überzeugende Darlegung und manch beherzigenswerter Vorschlag findet. Das Buch ist eine Werbeschrift, die nicht für eine Sache „Reklame macht", sondern für sie *wirbt.* Wer mit dem Bauen zu tun hat und demzufolge unzählige Anpreisungen in verschiedenster Form zu prüfen hat, wird dieses Buch freudig aufnehmen. Die Kürze der Aufsätze ermöglicht ihm, einen guten Ueberblick über die behandelten Gegenstände zu gewinnen, und an markanten Stellen wie den folgenden, wird er gerne länger verweilen:

„Freude erfüllt alle Architekten, die ihre Zeit verstanden haben. — Wir freuen uns über die neuen Materialien, weil sie uns Verpflichtungen auferlegen und erst ihre Befolgung uns wieder frei macht zu urwüchsigen Schöpfungen. — Wir wissen, Konstruktionen in Eisen und Eisenbeton sind schwer abzuändern. Deshalb überlegen wir den Plan des Gebäudes, als handle es sich um ein lebendes Wesen. Wir hüten uns vor dem Schema, weil jeder Plan sein eigenes Leben verlangt, seine eigene Bestimmung hat, seine eigenen Verkehrsbedingungen, seine ihm genau zugemessene Konstruktion.

Wir bestimmen im Voraus die Folge der einzelnen Konstruktionsglieder, ihren Rhythmus — der uns mehr wert ist als alle dekorativen Zutaten.

Wir sehen im Konstruieren eine schöpferische Leistung, in der schöpferischen Konstruktion schon eine architektonische Schöpfung.

Die Aufgabe ist — für uns alle — *unsere* Zeit zu leben, keine vergangene. Die Aufgabe ist, wir selbst zu sein, Herren unserer Zeit, unserer Bedingungen, unserer Materialien — im Leben wie in der Architektur". H. Jenny-Dürst.

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten.

Der Stahlskelettbau mit Berücksichtigung der Hoch- und Turmhäuser. Vom konstruktiven Standpunkt behandelt für Ingenieure und Architekten von Dr. Ing. *Alfred Hawranek,* ord. Professor des Brücken- und Stahlhochbaues an der Deutschen Techn. Hochschule in Brünn. Mit 458 Abb. Berlin und Wien 1931, Verlag von Julius Springer. Preis geb. 38 M.

Etude de trois profils de murs encastrés sollicités à la compression et à la flexion. Par *Jac. Muller.* Avec 10 fig., 21 planches et de nombreux tableaux. Publications du Laboratoire de Photo-élasticité de l'Ecole Polytechnique Fédérale de Zurich. Paris 1930, Editions de la Revue d'Optique théorique et instrumentale.

Guide pour la distribution de l'eau dans les bâtiments. Par *L. Aupetit,* ingénieur A. et M. Avec 107 fig. et de nombreux tableaux. Paris et Liège 1931, Librairie Polytechnique Ch. Béranger. Prix: relié 55 frs. fr., par poste 60 frs.

Ueber die Dauerbiegefestigkeit einiger Eisenwerkstoffe und ihre Beeinflussung durch Temperatur und Kerbwirkung. Von Dr. Ing. *Egon Kaufmann.* Mit 71 Abb. Berlin 1931, Verlag von Julius Springer. Preis kart. 9 M.

Tableaux numériques pour le calcul rapide des poutres continues. Par *L. Kármán,* ingénieur. Bruxelles 1931, en vente chez l'auteur, 7 avenue d'Auderghem.

Für den vorstehenden Text-Teil verantwortlich die REDAKTION: CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL, Dianastrasse 5, Zürich.

MITTEILUNGEN DER VEREINE.

S. I. A. Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Verein. Mitteilung des Sekretariates.

Nachstehende Herren sind laut Zirkulationsbeschluss vom 6. bis 19. Juni 1931 als Mitglieder in den S. I. A. aufgenommen worden:

Max Tüller, Dipl. Architekt, Liestal	Sektion Basel
J. Hrch. Eckinger, Dipl. Bau-Ing., Brugg	Basel
Hermann Rüfenacht, Dipl. Architekt, Bern	Bern
Gaston Duckert, ing. constr. dipl., Genève	Genf
Albert Breuleux, ing. méc., dir., Lausanne	Waadt
François May, ing. méc., Vallorbe Les Collonges	Waadt
Jean Peitrequin, ing. constr. dipl., Lausanne	Waadt
Arthur Bernhard, Dipl. Masch.-Ing., Seebach	Zürich
Karl Kieser, Dipl. Bau-Ing., Zollikon	Zürich
Emil Ochsner, Dipl. Bau-Ing., Zollikon	Zürich
Oscar Schmidt, Dipl. Bau-Ing., Rheinfelden	Zürich

S. I. A. Fachgruppe der Ingenieure für Stahl- und Eisenbetonbau.

Mitgliederversammlung

Samstag, den 11. Juli, vorm. 10 h in der E. T. H., Auditorium 15 b.

1. Wahl des Ausschusses der Fachgruppe.
2. Internationale Vereinigung für Brückenbau und Hochbau.
3. Wahl der Delegierten und deren Stellvertreter in den ständigen Ausschuss der Internationalen Vereinigung für Brückenbau und Hochbau.
4. Arbeitsprogramm der Fachgruppe.
5. „*Die neuen Eisenbetonvorschriften*". Referenten: Professor Dr. M. Ritter (Zürich) und Prof. A. Paris (Lausanne). Anschliessend allgemeine Diskussion.
6. Allfälliges.

Zu dieser Versammlung sind alle Bauingenieure des S. I. A., die Interesse an der Fachgruppe haben, freundlich eingeladen.

Der Präsident: O. Ziegler.

G. E. P. Generalversammlung in St. Moritz 18. bis 20. Juli 1931.

Die Einladungen sind ergangen, die Anmeldungen (an Sekt.-Ing. H. Conrad, Samaden) laufen schon zahlreich ein. Wie mitgeteilt, erfolgt die Zustellung der Festkarte unter Nachnahme, sofern der Betrag (30 Fr. für 2 Tage, 50 Fr. für 3 Tage, einschl. Logis und Bahnfahrten ab Chur und dahin zurück) nicht *vor dem 10. Juli* auf Postcheck X 1243 (Bündner Ing. und Arch.-Verein) einbezahlt wird.

Nach dem 11. Juli werden keine Festkarten mehr versandt, sondern am Samstag, den 18. Juli von 9 bis 19 h im *Quartierbureau am Bahnhof Chur* (Wartsaal II. Kl.) bereit gehalten, für Nachzügler ab 23 h im Grand Hotel in St. Moritz. Wer nicht bis spätestens am 15. Juli angemeldet ist, zahlt (wegen dadurch erschwerter Quartierbeschaffung) 10% Zuschlag.

Das reichhaltige Programm (siehe „Bauzeitung" vom 13. Juni) verspricht genussreiche Tage. Die Bündner „Ehemaligen" erwarten zahlreichen Aufmarsch der Kollegen!

Für das Lokal-Komitee
Hans Conrad
Sekt.-Ing. der Rh. B. in Samaden.