

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 99/100 (1932)
Heft: 20

Artikel: Noch Einiges zum Stadterweiterungsplan-Wettbewerb Lausanne
Autor: Trüdinger, P.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-45589>

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: 16.01.2026

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

voll ausgenutzt hat. Das Hauptgeschoss enthält die Wohnung des Bauherrn, das obere die Wohnung einer ältern Dame, während das Untergeschoss dem Tanzbetrieb und den Gästen reserviert ist. Der Turm enthält einen Personen-Aufzug (mit acht Haltestellen), die unsichtbar ausmündenden Kaminzüge u. a. m., er vermittelt ferner den Zutritt zur geräumigen Dachterrasse, auf der in warmen Sommernächten auch getanzt werden kann. In manchen Dingen, wie z. B. in Grösse und Verteilung der Fenster, war der Architekt an bestimmte Forderungen des Bauherrn gebunden.

Was an dieser Föhrenburg rückhaltlose Anerkennung verdient, das ist ihre diskrete graue Färbung, dank derer sie in den graugrünen Föhren aus grösserer Entfernung kaum zu sehen ist. Als Anwohner des gegenüberliegenden Seeufers möchten wir wünschen, es würden sich moderne und erst recht die andern Architekten solche Diskretion zum Vorbild nehmen, statt in Gelb oder in blendendem Weiss aus der ohnehin schon entsetzlichen Kakophonie der Häuserformen herauszuknallen, und wäre ihr Haus an sich auch noch so schön.

*

Diese beiden Bauten, die „Föhrenburg“ und das neue „Grimsel-Hospiz“, so verschieden in der formalen Erscheinung, sind innerlich doch eng verwandt: beide geben sich *als ob* sie Burgen wären. Statt eine Burg kann man auch ein Palästchen imitieren; neuerdings kommt im Wohnhausbau ein quasi kalifornischer „Santa Barbara-Stil“ in Mode, schneeweiss mit Hohlziegeldach, womöglich unsymmetrisch, kleine Balkönchen mit grazil geschmiedeten Geländerchen, scheinbar zufällige Motivchen, wie einzelne vorstehende Mauersteine usw., als Ganzes äusserst adrett, aber eben doch Pose, die mit Charakter und Lebensweise der Bewohner nichts gemein hat. Es ist also ein *Zug nach Romantik* unverkennbar, offenbar als Reaktion gegen unsachliche Uebertreibungen der Sachlichkeit, und als solche ganz verständlich. Die menschliche Natur ist eben — Gott sei Dank! — nicht *blos* sachlich, sie hat auch eine gewisse Dosis Gemüt, das sein Recht fordert. Dass ein befriedigender Ausgleich nun gerade auf dem Wege der Erweckung falschen Scheines, des „als ob“ zu finden ist, scheint uns nicht denkbar; die Frage ist aber ein wichtiges Architektur-Problem, dem anhand überzeugender Beispiele näher auf den Grund zu gehen wir raumeswegen auf Anfang des nächsten Jahres verschieben müssen.

Die Verwendung des Stroboskopes zum Studium hydraulischer Maschinen.

Die Konstruktion von Wasserkraftmaschinen hat in den letzten Jahren grosse Fortschritte gemacht. Wirkungsgrade von 90 % und darüber sind heute keine Ausnahme mehr, bei gleichzeitig fast absoluter Betriebsicherheit. Diese Resultate sind vor allem der Arbeit der Versuchs-Laboratorien zu verdanken, die heute zu den wichtigsten Abteilungen eines modernen Fabrikbetriebes gehören. Die in diesen Laboratorien verwendeten Mess- und Untersuchungsmethoden beschränken sich in der Hauptsache auf Wirkungsgradmessungen an den zu untersuchenden Maschinen. Es hat sich nun aber gezeigt, dass diese Methoden nicht genügen, um alle Aufklärungen zu schaffen, die nötig sind, um weitere Verbesserungen an vorhandenen Konstruktionen zu erlauben. Um dies zu erreichen, war es vielmehr nötig, mit den genannten Untersuchungen auch eine unmittelbare Beobachtung der Strömungsvorgänge zu verbinden. Dies ist gelungen durch die stroboskopische Beleuchtung, die gestattet, die Strömung im Innern eines Rades während des Betriebes zu beobachten. Die bereits durch einige Spezialisten hergestellten Stroboskope genügen aber meistens nur zur direkten Beobachtung, weil ihre Lichtstärke gewöhnlich zu schwach

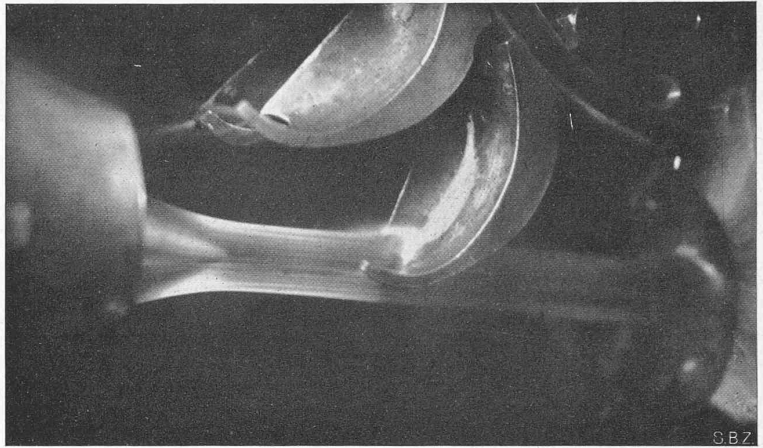


Abb. 1. Peltonrad, $D = 600$ mm, $n = 400$ Uml/min, $H = 40$ m, Strahldurchmesser 60 mm. Die Düsenadel ist im Innern des Strahles deutlich sichtbar.

ist, um auch das Photographieren der Strömungsvorgänge zu gestatten. Andererseits erhalten die Lichtquellen bei grösserer Lichtstärke oft so grosse Dimensionen, dass man sie nicht mehr genügend nahe an das zu beobachtende Rad stellen kann.

Das hydraulische Laboratorium der Escher Wyss Maschinenfabriken A.-G. in Zürich hat nun vor kurzem eine stroboskopische Beleuchtung entworfen, bei der die Lichtstärke dank der Verwendung eines elektrischen Funkens als Lichtquelle das direkte Photographieren gestattet, weil dieses Licht auf der photographischen Platte wirksamer ist, als das der bisher verwendeten, mit Neon- oder anderen Gasen gefüllten Röhren. Die Steuerung des beleuchtenden Funkens erfolgt durch einen sekundären Funken mit hoher Spannung, geliefert durch einen einfachen Automagneten, der direkt durch die Turbinenwelle angetrieben ist. Obschon diese Beleuchtung sehr hell ist, ist es doch notwendig, ein photographisches Objektiv von grosser Oeffnung, $f/1,5$, sowie hochempfindliche panchromatische Platten zu verwenden. Abb. 1 zeigt eine der ersten mit diesem Stroboskop erhaltenen photographischen Aufnahmen. Sie zeigt ein im Betrieb befindliches Peltonrad für eine hohe spezifische Drehzahl, in dem Augenblick, wo der Strahl beim Ausschnitt einer Schaufel in diese eintritt. Eine Schaufelhälfte wurde abgeschnitten, um das Zurückspritzen des Wassers auf den Photoapparat zu vermeiden. Durch die systematische stroboskopische Beobachtung konnte z. B. die Ursache der Korrosionen und Risse, die die Peltonschauflern oft stark gefährden, festgestellt werden.

Selbstverständlich dient dieses Stroboskop nicht nur zum Studium von Peltonraden, sondern leistet unter anderem auch bei Kavitations-Beobachtungen gute Dienste. Abb. 2 zeigt z. B. die Randwirbel, die sich von den Enden der Kaplan-Schauflern lösen. Diese Wirbel sind hohl, mit Wasserdampf unter sehr geringem Druck gefüllt, und bilden den Beginn der ausgesprochenen Kavitation.

Zürich, 2. Nov. 1932.

Ing. P. de Haller.

Noch Einiges zum Stadterweiterungsplan-Wettbewerb Lausanne.

Von Arch. P. TRÜDINGER aus Basel, in Stuttgart.

Diese Zeilen eines Wettbewerbsbeteiligten sind als bescheidene Ergänzung zu den ausgezeichneten Ausführungen von Prof. H. Bernoulli in den Nummern 16 und 17 der S. B. Z. gedacht. Wenn es in meinen Bemerkungen nicht immer ohne Kritik abgeht, so möchte ich versichern, dass es mir um die Sache geht und nicht um Personen, weder um solche der Jury noch um solche unter den Teilnehmern. Das weitere bauliche Schicksal der landschaftlich bevorzugtesten Schweizerstadt hat ein Anrecht auf unser allgemeines sachliches Interesse.

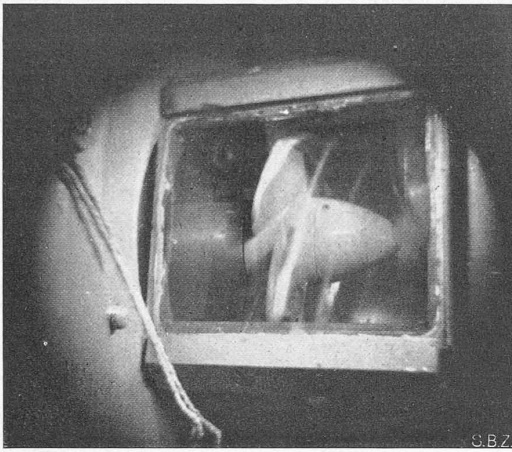


Abb. 2. Kaplanrad, $D = 200$ mm, $n = 2100$ Uml./min. Strömung des Wassers von links nach rechts, Drehsinn von oben nach unten. Die sehr dicke Nabe ist ein Kennzeichen der Kaplan turbine.

Im ersten Teil seines Aufsatzes zeichnet Prof. Bernoulli die Doppelaufgabe des Lausanner Wettbewerbes: Ordnung des Bauwesens draussen an den Hängen, Ordnung und Säuberung der Verkehrskanäle. Es ist zu bedauern, dass die Gleichwertigkeit dieser beiden Aufgaben in dem Beurteilungsverfahren nicht ihren Niederschlag fand, dass vielmehr das Preisgericht sich vorwiegend den Verkehrsfragen und hauptsächlich der Innerstadtkorrektur zuwandte und den Bebauungsfragen auswich, einfach deshalb, weil „von einer vergleichenden Schätzung von Projekt zu Projekt keine Rede sein konnte“. Es darf daran erinnert werden, dass ein „plan d'extension“ verlangt war, ferner dass schon durch die Programmforderung von 3 bis 5 Quartierstudien 1:500 den Problemen der Bebauung eine wesentliche Rolle eingeräumt war. Prof. Bernoulli wird denen nicht ganz gerecht — scheint mir — die sich um Bebauungsfragen ernstlich bekümmert haben, wenn er meint, dass alle diese Vorschläge zwar schön, aber ohne Expropriationsverfahren unmöglich seien. Bebauungsvorschläge haben naturgemäss den Charakter von Schemata, aber das hindert nicht, dass sie wenigstens die Führung der Wohnstrassen und die Ausgestaltung von besonderen Anbauvorschriften generell klären können. Es gibt noch offene Hänge in grosser Nähe des Stadtzentrums (z. B. zwischen der Vuachère und Pully oder bei Montoie), denen geordnete Bebauung sehr wohl anstehen würde und wo sie auch durchführbar wäre ohne Expropriation. Denn auch bei Beibehaltung der Parzellen könnten Baustreifen und Bauverbot ordnend wirken, falls sie ergänzt würden durch präzise Anbauvorschriften über Stockwerkhöhe, Dachform und Hausfarbe.

Das Hintansetzen der Bebauungsfragen hat dazu geführt, dass die Führung von Wohnstrassen und ihre Einordnung in das Netz der Verkehrsstrassen vom Preisgericht nur ungenügend beachtet wurde. Der zweite Preis z. B. konnte ungestraft seine Wohnstrassen in labyrinthischem Stil spazieren führen, bergauf, talab in engster Verschlingung mit den Verkehrsstrassen.

Noch eine andere wichtige Angelegenheit fiel bei der Vernachlässigung der Bebauungsfragen unter den Tisch: die Behandlung der Grünflächen. Im Projekt Brailard ist sie besonders liebevoll gepflegt. Grünkorridente bilden ein weitmaschiges Netz, das sich über das ganze Stadtgebiet ausbreitet und die vorhandenen grösseren Grünbestände miteinander verbindet. Selten besitzt ja eine Stadt solch herrliche Grünflächen, noch dazu mit grossen alten Parkbeständen durchsetzt, wie Lausanne.

Diese Grünflächen sind für Lausanne ein unersetzliches Gut. Es ist noch nicht zu spät. Aber es ist auch zugleich höchste Zeit zu entschiedenen Dispositionen. Eine breite Grünverbindung des wundervollen Hügels Mont Riond zum Seeufer sollte — meine ich — unbedingt gesichert werden. Auch wäre eine Grünverbindung Montbenon—Langedoc sehr verlockend (durch Verlegung der Tivolibrauerei), da sich damit ein unvergleichlicher Höhepromenadenweg mit herrlicher Aussicht auf See und Berge öffnete. Das Seeufer westlich von Ouchy, das glücklicherweise von der Kultur noch nicht beleckt ist, müsste nicht nur 20 m breit (wie das im

Programm gefordert war), sondern mindestens 100 bis 200 m breit im Naturzustand erhalten bleiben. [Was kost' die Welt? Red.]

Ueber die Verkehrsfragen hat sich Prof. Bernoulli ausführlich verbreitet. Ueberzeugend ist dargetan, dass der Grand Pont das unverrückbare Rückgrat des Ost-West-Verkehrs bilde, dass es gelte — auch unter grossen Opfern — die üblen Verstopfungen dieses Verkehrsweges zu beseitigen, dass ferner Projekt Epitoux die beste Verbindung der Geländestufe II (Bahnhof) zur Geländestufe III (Flontal), das Projekt Tschumy und Vermeil die beste Verbindung von Geländestufe III zu Geländestufe IV (Grand Pont) bringe. Nicht ganz leuchtet dem Teilnehmer ein, weshalb Konservierung oder Entfernung der unseligen Banque Fédérale (Abb. S. 222 mit B. F. bezeichnet) ein solch wichtiges Kriterium für die Qualität der Wettbewerbsarbeiten sein musste. Das war nun wirklich *nur* eine Temperamentsache. Im Programm stand ausdrücklich: nur Dinge vorschlagen, die wirtschaftlich möglich sind. Immerhin, es ist zu begrüßen, dass die Jury den Mut hatte, die Wiedergutmachung dieses Schildbürgerstreiches — die Baute wurde in einer Zeit errichtet, in der Verkehrsfragen schon akut waren — zu verlangen. Bei näherer Ueberlegung muss man zugeben: hier ist Grosszügigkeit am Platze.

Nicht so, wenn es sich zur Gewinnung neuer Verkehrsadern und Monumentalaxen um das Abroden ganzer grosser Quartiere handelt, wie im drittprämierten Projekt. Bei näherem Zusehen ist die auf der Planebene bestehende Strassenführung dieses Projektes ohne genügende Vertrautheit mit dem Relief des Geländes konzipiert. Mehrere grosse und breite Verkehrsstrassen, unter anderen die Ausfallstrasse nach Bern, weisen eine Steigung von über 8,7% auf, was für Lastauto und Strassenbahn schon jenseits der Gefahrgrenze liegt; eine weitere saust sogar mit 10,5% Gefälle zum Seeufer. Von den vielen tiefen Einschnitten durch Hügel hindurch, der Monumentalaxe mit Platzreihung entlang eines Steilhangs gar nicht zu reden! Es muss hier mit aller Deutlichkeit gesagt werden, dass dies eine falsche Grosszügigkeit ist, auf die eine Jury nicht reagieren dürfte. Ganz anders ist im Entwurf Stengelin bei aller Grosszügigkeit das natürliche Gelände ernst genommen. Es kommt in diesem Projekt darstellerisch besonders gut zum Ausdruck, dass die gegebene Entlastung für die Place St. François die beherzte Verbreiterung des Verkehrsweges Bel-Air-Riponne-Tunnel-Place de l'Ours ist. Durch ihn wird auch die grosse Place Riponne aus ihrem unwürdigen Winkeldasein herausgeholt.

Auf eine Frage hat das Urteil des Preisgerichtes keine erschöpfende Antwort gegeben, die manchen Teilnehmer sehr bedrängt haben wird? Durchgangsverkehr Genf-Bern durch das Stadtzentrum oder um dieses herum? Flontal und Riponne sind an Markttagen vollständig verstopft. Es scheint also gegeben, für alle Fälle eine Umgehungsstrasse anzuordnen wie etwa Vidy-Avenue Edouard Dapples-Tal der Vuachère-la Sallaz.

Es war hier nur der Raum zu einer ganz dürftigen Auswahl von Bemerkungen. Die Frage der Sportanlagen am Seeufer und ihrer Verkehrsverbindung mit der Stadt, die Frage der Neubebauung des Güterschuppenareals zwischen Pont de Chauderon und Grand Pont, diesem hässlichen Mal mitten im Angesicht der Stadt, die Frage der Cité Universitaire und viele andere mussten unberührt bleiben.

Der Wettbewerb hatte — das muss betont werden — das erstaunliche Resultat, dass sich die Arbeiten gegenseitig ergänzen. Er hat erfreulich viel Klärung gebracht. Es wäre interessant, die sich ergänzenden Einzelergebnisse in einem schematischen Plan, gleichsam einem A B C der Lausanner Stadterweiterung, zusammenzutragen.

Zum Schlusse noch ein paar Worte zum Wettbewerbs- und ein prinzipielles zum Jurierungsverfahren, die vielleicht als Winke nützen können, wo man es in Zukunft in ähnlichen Fällen besser machen könnte.

Die Wettbewerbsunterlagen waren herzlich schlecht. Die Unterlagen für die 500stel Studien der Quartiere musste man sich selbst vergrössern oder von einem Geometer anfertigen lassen! Fliegerbilder fehlten. Es wurde verlangt, dass die Zonen mit farbigen Rändern im Generalbebauungsplan angegeben werden; dadurch entstand in vielen Projekten ein heillos darstellerischer Wirrwarr, noch verstärkt durch die unsinnige Forderung, neue Strassen rot, alte gelb anzulegen. Die merkwürdige Vermischung von Darstellungselementen des Ideenentwurfes und solchen verwaltungsmässiger Reglementierung hat die Beurteilung und Vergleichung der Pläne sicherlich enorm erschwert.

Das *Jurierungsverfahren* bei solch grossen Wettbewerben scheint mir noch reformbedürftig zu sein. Niemand zweifelt daran, dass die Jury mit vollem Ernst und mit grosser Gewissenhaftigkeit ihres Amtes waltete. Aber sie konnte sich in ihren Sitzungen — und waren es deren auch viele — unmöglich die selbe Vertrautheit mit dem Stoff erwerben, die ein Teilnehmer hat, wenn er sich während eines halben Jahres intensiv mit der Materie befasste. In dem sehr kurzen Protokoll sind Irrtümer und Fehler, die vielleicht vermieden worden wären, wenn man die Verfasser der in engste Wahl genommenen Entwürfe zuvor angehört hätte. Die Anregung, *bei grossen Städtebau-Wettbewerben die in engste Wahl Gekommenen über ihr Projekt vor der Jury Vortrag halten zu lassen*, stammt von Prof. Bernoulli selbst. Ich gebe sie hier an seiner Statt gerne weiter; sie scheint mir sehr beachtlich zu sein.

*

Anmerkung der Redaktion. Auch der Verfasser obestehender Zeilen ist sich bewusst, dass eine Wettbewerbs-Jury in ihrer Beurteilung wohl an das Programm gebunden, im übrigen aber in der Bewertung der Entwürfe völlig frei ist; er hat übrigens diesbezüglich seine Absicht in der Einleitung ausdrücklich betont. — Wenn wir hier, abweichend von der bewährten Methode, die Meinung eines Bewerbers zum Ausdruck kommen liessen, geschah es ausnahmsweise, wie überhaupt unsere Berichterstattung über diesen Wettbewerb mehr allgemein betrachtenden Charakter hatte, nachdem ja das Dokumentarische im „Bulletin Techn.“ zu finden ist.

Den allgemeinen Bemerkungen Trüdingers zum Wettbewerbswesen pflichten auch wir bei. In darstellerischer Hinsicht sollte bei Bebauungsplänen einzig verlangt werden, dass die farbige Behandlung *durchsichtig* sein müsse, sodass überall der alte Bestand deutlich erkennbar bleibt.

MITTEILUNGEN.

Dampferzeuger mit aufgeladener Verbrennungskammer.

Die Erfolge der „Aufladung“ von Brennkraftmaschinen mittels Turbo-Kompressoren, die von Abgasturbinen angetrieben werden, sowie die Erkenntnis, dass (abgesehen von der reinen Abgasturbine) eine betriebsbrauchbare Gasturbinenanlage auch heute noch nicht denkbar ist, bei der nicht ein recht bedeutender Teil der Leistung von einer Dampfturbine geliefert wird (deren Dampf aus den Abgasen und Wärmeabgängen an das unvermeidliche Kühlwasser erzeugt wird), führten die A.-G. Brown, Boveri & Cie. (Baden) zur Erfindung des „Velox-Kessels“, d. h. eines bei grosser Geschwindigkeit der Verbrennungsgase arbeitenden Dampferzeugers, für den die notwendige Druckaufladung des Verbrennungsraums analog der Aufladung bei der Brennkraftmaschine erfolgt. Nachdem schon die Januar-Nummer 1932 der „BBC-Mitteilungen“ erste Angaben gebracht hatte, fand die bedeutungsvolle Erfindung in einem Vortrag von W. G. Noack (Baden) an der diesjährigen wissenschaftlichen Tagung des V.D.I. eine eingehendere Darstellung (in der „V.D.I.-Zeitschrift“ vom 15. Oktober 1932 veröffentlicht). Die Erzeugung der hohen Heizgasgeschwindigkeiten von mindestens 200 m/sec kann nun beim Verbrennen des Brennstoffs in der Brennkammer und beim Betrieb der Abgasturbine nach zwei verschiedenen Verfahren erfolgen, die analog wie für Brennkraftmaschinen als „Verpuffungsverfahren“ einerseits, als „Gleichdruckverfahren“ andererseits zu bezeichnen sind. Beim Verpuffungsverfahren wird die Brennkammer periodisch mit verpuffungsfähigem Brennstoff-Luft-Gemisch geladen, das der von der Abgasturbine angetriebene Kompressor liefert; je nach der Grösse der Brennkammer beträgt die Zahl der Arbeitsspiele zur Betätigung der Ein- und Auslassventile und der Zündung 40 bis 60 pro Minute. Im Gleichdruckverfahren findet eine kontinuierliche Zufuhr und Abfuhr der Gasgemische statt, wobei die Gasturbine mitten im Heizgasstrom eingeschaltet ist. Beide Verfahren scheinen recht aussichtsreich, das Verpuffungsverfahren wegen der Rückgewinnung der Abgaswärme der Gasturbine, das Gleichdruckverfahren wegen der erreichbaren hohen Brenntemperaturen. Ueber erste praktische Ausführungen soll hier bald eingehender berichtet werden.

Eiserne Eisenbahnbrücke über den Tarn bei Moissac, Südfrankreich. Die Hochwasserkatastrophe von 1930 hatte die aus dem Jahre 1857 stammende eiserne Brücke (48 m + 3 × 71 m + 48 m) zerstört durch Unterspülung zweier zu wenig tief (2 m unter N.W.) fundierter Pfeiler; nunmehr ist die Ersatzbrücke fertig.

Sie hat bei Spannweiten von 95,70, 120 und 95,70 m die ansehnliche Gesamtlänge von 311,40 m und ist zweispurig mit 9,50 m Hauptträgerabstand. Diese selbst sind Strebenfachwerke mit horizontalem Unter- und polygonalem Obergurt, Fahrbahn unten, und Trägerhöhen wie folgt: 8,50 m über den Endauflagern, 18 m über den beiden Pfeilern und 10,50 m in Mitte Mittelöffnung. Die Obergurtnotenpunkte beidseits der Pfeiler sind durch einen horizontalen Stab verbunden, der Hauptträger sind also durchlaufend über drei Öffnungen. Die Querträger sind 1,73 m hohe Blechträger in Abständen von 5,40 bis 7 m, jene in Mitte der Untergurtfelder wie üblich durch vertikale Zugstäbe an den Obergurt angeschlossen; entgegen hiesiger Regel aber liegen die vier sekundären Längsträger genau unter den Schienen. Windverbände sind in der Ebene der Untergurte und in jenen der Druckdiagonalen angeordnet. Die ganze Eisenkonstruktion wiegt 2714 t; die beiden Brückenhälften wurden, jede auf ihrem Ufer, zusammengebaut und gegeneinander vorgeschoben, bei einer Hälfte unter Verwendung eines 40 m langen Schnabels. Nach „Génie civil“ vom 22. Oktober ist die Brücke nach dem Verfahren von B. de Fontviolant berechnet und eingehend dargestellt in „Annales des Ponts et Chaussées“ III 1932. — Die neuen Pfeiler sind im sandigen Lehmbooden pneumatisch fundiert bis auf 8, bezw. 10 m Tiefe unter N. W.

Maschine und Arbeitslosigkeit ist der Titel eines Vortrags, den E. Heidebroek (Dresden) an der Tagung des V.D.I. am 15. Okt. gehalten und in dessen Zeitschrift vom 22. Okt. veröffentlicht hat. Aus der sehr lesenswerten Studie greifen wir bloss die eine Feststellung heraus, dass der Fortschritt der Technik nicht die Ursache der allgemeinen Arbeitslosigkeit ist; vorübergehende Arbeitslosigkeit in einzelnen Branchen durch Einführung mechanisierter Arbeitsvorgänge hat die Technik von jeher verursacht, aber dafür hat sie auch immer wieder neue und umfangreichere Arbeitsgelegenheiten geschaffen; ein künstliches Zurückschrauben des heutigen Standes auf einen früheren ist ausgeschlossen. Eine Baugrube statt durch Bagger von Menschenhand ausheben zu lassen, ist wirtschaftlich gesehen, kein Mittel gegen die Krise. Im Gegenteil führt die Einsicht in die geschichtliche Entwicklung und in die heutige intensive Forschungstätigkeit der Industrie zur Ueberzeugung, dass die Bedeutung und der massgebende Einfluss der Technik auf das Wirtschaftsleben sich noch längst nicht völlig ausgewirkt, geschweige denn seinen Höhepunkt überschritten hat. — Heidebroek hat es auch sehr schön verstanden, ohne nationale Engstirnigkeit und ohne Kulturposaune die tieferen Zusammenhänge zu streifen und allgemein menschliche Lehren der Wirtschaftskrise zu ziehen: Wir befinden uns gegenüber der Technik nicht im Zustande des Unterganges, sondern in dem eines jugendlich-naiven Zeitalters, das aus der Periode der Selbstüberschätzung seiner Kraft erst in die neuen Verhältnisse und Aufgaben hineinwachsen muss.

Elektrifizierung der Schweizerischen Bundesbahnen

Am 2. bezw. 15. Oktober 1932 ist der elektrische Betrieb auf den Linien Zürich-Uster-Rapperswil und Zug-Affoltern-Zürich eröffnet worden. Diese Linien sind eingeleisig und haben Baulängen von 34 bezw. 36 km. Die Fahrleitung wurde auch hier durchwegs mit Doppelisolation ausgerüstet, um den häufigen Störungen durch Vögel zu begegnen. Von der Montage einer Hilfsleitung ist Umgang genommen worden, weil beide Linien von zwei Seiten gespeist werden können. Um eine Einsparung an Tragkonstruktionen zu erzielen, ist in den Kurven der freien Strecke die schiefe Aufhängung der Fahrleitung gewählt worden. Für die Streckenschaltung wurden in den grösseren Stationen, wie üblich, Oelschalter, und in den kleinern Hörnerschalter eingebaut. Die Lichtleitungen in den Stationen sind gekabelt, ebenso die längs der Bahn verlaufenden Telephon-, Telegraphen- und Signalleitungen. Die Kosten dieser Elektrifizierungen, ohne Lokomotiven, betragen rund 5,4 Mill. Fr. Eine wesentliche Fahrzeitverkürzung ist nur auf der Linie Zug-Affoltern-Zürich, die einige Steigungen aufweist, möglich; über diese Linie sollen in Zukunft in vermehrtem Masse Güterzüge Italien-Zürich und umgekehrt geführt werden, zwecks Entlastung der linksufrigen Zürichseelinie Zürich-Thalwil.

Dauerbruchformen und ihre Entstehung. Im „Maschinenschaden“, Nr. 8/9 von 1932, veröffentlichten A. Thum und H. Oschatz (Darmstadt) eine wertvolle Abhandlung über Dauerbruchformen und ihre Entstehung. Bekanntlich zeigt der Dauerbruch im Gegensatz zum Gewaltbruch keine Formänderung an den Flanken des Bruchs, sodass ein angebrochener Maschinenteil die Gefahr baldigen Zer-