

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 101/102 (1933)
Heft: 10

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

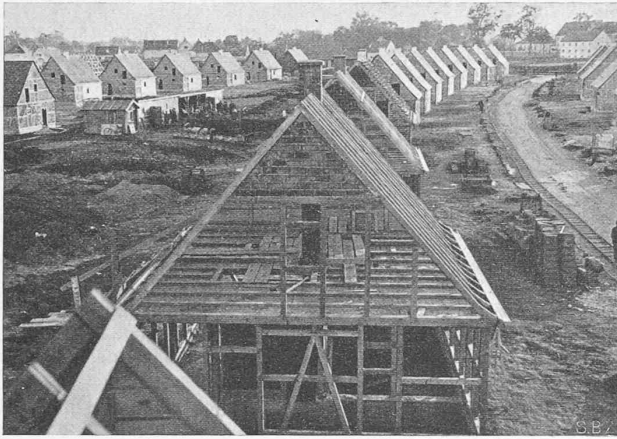
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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>



Blick auf einen Teil einer Münchener Erwerbslosensiedlung 1932.

schwingungen zu erreichen, sodass also die vom Schwinghebel-dämpfer automatisch erzeugbare Stossenergie völlig zu genügen vermag. Es sind bereits mehrere Leitungen, für Uebertragungen mit 100 kV, mit solchen Schwinghebel-dämpfern ausgerüstet worden, die sich als völlig wirksam erwiesen haben.

50 Jahre Leistungsfaktor $\cos \varphi$. Die Erinnerung an die vor 50 Jahren erfolgte Erfindung des industriellen Wechselstromtransformators durch Lucien Gaulard, auf den unsere Zeitschrift bei Anlass des eigenen 50 Jahr-Jubiläums (auf Seite 365 von Bd. 100, am 31. Dezember 1932) hinwies, veranlasst Emilio de Strens (Gazzada), einen der Mitarbeiter von Prof. Galileo Ferraris bei der Organisation der Turiner Elektrizitätsausstellung von 1884, und spätern italienischen Vertreter der Londoner Transformatorenfirma Gaulard & Gibbs, in „L'Energia Elettrica“ vom Januar 1933 darauf aufmerksam zu machen, dass anlässlich der Untersuchung der in Turin vorgeführten Transformatoren von Gaulard durch die internationale Jury, der auch H. F. Weber (Zürich) angehörte, die klare Festlegung des Wirkungsgrades der Transformatoren zu Schwierigkeiten führte, deren Ueberwindung Ferraris mit der Entdeckung des Leistungsfaktors $\cos \varphi$ gelang. Die bezügliche Feststellung des Vorhandenseins einer Phasendifferenz von Strom und Spannung, die ihren Ursprung in den magnetischen Zustandsgrößen des Transformators besitzt, hat Ferraris in seiner, im Jahre 1885 der Accademia delle Scienze di Torino vorgelegten Arbeit „Ricerche teoriche e sperimentali sul generatore secondario Gaulard & Gibbs“ niedergelegt. Als Inspektor der Turiner Ausstellung lernte E. de Strens als einen der eifrigsten Interessenten der ausgestellten Transformatoren den jungen Elektriker Titus Blathy der Firma Ganz & Co. (Budapest) kennen, der nach dem Abschluss der Turiner Ausstellung, unter Mitwirkung von A. Zipernowsky und M. Déri, den Ganz'schen Ringtransformator herausbrachte, der sich, dank seinem völlig geschlossenen Eisenkreis, dem nach Art der ältern Induktoren gebauten Transformator von Gaulard in mehrfacher Hinsicht, insbesondere auch im Leistungsfaktor, als wesentlich überlegen erwies. Der Transformator von Gaulard hat aber durch den Anreiz zu seiner Untersuchung die Erkenntnis der Erscheinung des Leistungsfaktors massgebend gefördert.

Die Erwerbslosensiedlung München, die obenstehendes Bild im Bauzustand zeigt, gibt einen typischen Eindruck von diesen im Laufe des letzten Jahres bei allen grösseren Städten Deutschlands entstandenen Niederlassungen (vergl. auch Mannheim in Bd. 99, S. 194). Die Siedlungen München umfassen 304 Ein- und 96 Zweifamilien-Häuser, die erstgenannten in der gezeigten Riegelbauweise, die letztgenannten massiv mit 25 cm starken Schlacken-hohlsteinmauern. Im Erdgeschoss enthalten die Häuser eine Wohnküche, ein bis zwei Schlafräume, Vorplatz mit Treppe zu Keller und Dachstock, wo Ausbaumöglichkeit gewahrt ist; totale Nutzfläche rd. 70 m². Die Riegelhäuser (auf Betonfundament) sind mit Schlackensteinen ausgemauert, vor dieser Riegelwand liegt mit 2 cm Luftraum eine Holzverschalung, mit Dachpappe und Streckmetall bezogen und 3,5 cm stark verputzt; innen 2 1/2 cm Verputz auf der Ausmauerung. Die Baukosten betragen für beide Konstruktionsweisen 2500 Fr. pro Familienhaus, darin inbegriffen die Ausgaben für Strassen (eine Kanalisation wird nicht erstellt), Wasser- und elek-

trische Lichtleitung; es wird also mehr geboten als in der Mannheimer Siedlung. Und doch ist dieser für schweizerische Begriffe unglaublich niedrige Preis (der natürlich fast keine Arbeitslöhne enthält, da die Arbeiten zum grössten Teil von den Siedlern selbst ausgeführt werden) nur möglich durch äusserste *Anspruchlosigkeit* hinsichtlich Raumprogramm, Installation und innerem Ausbau. Wenn man bedenkt, dass Ende letzten Jahres in Deutschland rd. 18000 solcher Wohneinheiten bezogen waren, und damit die Aussage einer schweizerischen Autorität auf diesem Gebiete vergleicht: „Man wird sich zweckmässig auch bei uns auf diese besondere Siedlungsform wenigstens vorbereiten“ — dann hat man allen Grund, der Anpassung der „Preisinsel Schweiz“ an die Lebens- und Produktionsbedingungen unserer Nachbarn nicht allzu zimperlich gegenüberzutreten.

Neubau der Universitätskliniken in Zürich. Wie unsern Lesern aus frühern Mitteilungen bekannt (z. B. Band 95, Seite 179, 29. März 1930) herrscht im Zürcher Kantonspital, zugleich Universitätsklinik, seit Jahren empfindlicher Raumangel. Für die chirurgische Klinik ist versucht worden, auf dem Wege eines Wettbewerbs in einem Neubau an der nördlichen Ecke des Spitalareals Raum zu schaffen (1. Rang Entwurf H. Weideli, vergl. Band 97, Seite 15 ff., Januar 1931); eine zu jener Zeit beabsichtigte und durch Volksabstimmung bereits bewilligte Aufstockung des alten Hauptgebäudes ist glücklicherweise inzwischen aufgegeben worden. Eine im Auftrag des Regierungsrates vorgenommene generelle Projektstudie von Arch. M. Häfeli hat ergeben, dass die Befriedigung der tatsächlichen Raumbedürfnisse auf dem bestehenden Areal zwar möglich wäre, sofern man sich auf das heute Notwendige beschränkt. Lange Diskussionen unter der Aerzteschaft und der medizinischen Fakultät führten endlich zu der, auch von Seiten der Architekten-schaft befürworteten Ansicht, es könne nur eine Radikallösung durch Verlegung der Kliniken auf das Plateau südlich der kant. Irrenanstalt Burghölzli, gegen Zollikon hin, gründliche Abhilfe schaffen. Zur Verwirklichung dieser Idee, d. h. zur Projektierung dieser Neuanlagen, wozu ein Wettbewerb in Aussicht genommen ist, hat nunmehr der Zürcher Kantonsrat am 6. d. M. dem Regierungsrat einen Kredit von 250000 Fr. erteilt. Ein Antrag von Arch. O. Pflughard, weitere 20000 Fr. für eine nochmalige Ueberprüfung der Möglichkeiten auf dem gegenwärtigen Areal zu bewilligen, beliebte nicht; angesichts der zentralen Lage der heutigen Bauten in unmittelbarer Nähe der Universität darf man dies bedauern. Die in einem Zuge zu errichtenden Neubauten beim Burghölzli werden auf rd. 50 Millionen Fr. Baukosten geschätzt.

Der Sportpalast in Antwerpen wird eine geschlossene Piste für Radrennen von 250 m Länge erhalten und 22000 Zuschauern Platz bieten. Diese Plätze sind auf zwei Geschosse verteilt, von denen das obere die Form einer ringsum laufenden Galerie hat. Während dieser ganze Unterbau, samt den Tragfeilern für die Dachkonstruktion aus Eisenbeton besteht, ist der Dachstuhl selbst aus Eisen. Er überdeckt ein Rechteck von 48 x 80 m, an dessen lange Seiten je ein Halbkreis von 40 m Radius anschliesst. Wie der „Ossature métallique“ Nr. 5, 1932, zu entnehmen, bilden vier 80 m weit frei tragende Binder, die unter sich 16 m Abstand haben, die Grundlage des Systems. Die mittleren Binder sind 48 t schwer, die äusseren 60 t, denn sie tragen auch die (durch sechs konzentrisch von der Peripherie des Halbrunds nach Hauptbindermittle laufende Halbbinder übertragene) Last des Halbrunddaches. Konstruktiv fällt auf die starke Auflösung aller Teile in zusammengesetzte Querschnitte und leichte Fachwerke, die eine heute nicht mehr gewohnte und aus bekannten Gründen im allgemeinen vermiedene zarte und vielgliedrige Konstruktion ergeben.

Temperaturmessung an Staumauern. Die Abteilung für wärmetechnisches Messwesen der Siemens & Halske A.-G. hat ein vervollkommenetes Widerstands-Thermometer für Staumauern entwickelt, dessen Bau, Schaltung und Einbau in Staumauern von W. Liesegang (Berlin) in der „Siemens-Zeitschrift“ vom November 1932 eingehend beschrieben wurde. Dieses Widerstandsthermometer besteht im wesentlichen aus einem Platin-Widerstandsdraht, der um einen Quarzstab gewickelt und in diesen nachträglich eingeschmolzen ist, so dass Isolationsstörungen ausgeschlossen sind. Ein Doppelschutzrohr aus Stahl und Bronze, wobei die innere Stahlhülse am Thermometerkopf mit dem äusseren Bronzemantel verschraubt ist, gibt dem Thermometer die notwendige mechanische Festigkeit; mit dem Thermometerkopf sind die Messleitungen so,

verbunden, dass das Thermometer weder elektrisch noch mechanisch gestört werden kann. Bei der im allgemeinen beträchtlichen Entfernung der Messstellen von der Anzeigestelle hat sich die Brücken-Kreuzspulschaltung als besonders geeignete und zuverlässige Schaltungsart herausgestellt; zum Durchmessen der einzelnen Messstellen nacheinander wird am Anzeigeort ein besonderer Messstellen-Umschalter installiert, der samt dem Anzeige-Instrument in ein staub- und wasserdichtes Gehäuse eingebaut ist. Der Messbereich ist für Staumauern einheitlich -5° bis $+60^{\circ}$, falls nicht auch Messstellen, die an der Luft oder im Wasser liegen, angeschlossen werden sollen. Als Messleitungen sind stark beanspruchbare Erdkabel mit Bleimantel- und Flachdraht-Armierung zu verwenden, die im Innern Papierisolation aufweisen. Diese Kabel werden zweckmässig in Schutzrohre eingezogen.

Eine grosse Druckluft-Schwimmramme hat die Maschinen- und Kranbau A.-G. Düsseldorf für Marokko konstruiert, weil in den dortigen Verhältnissen kein für Dampftrieb geeignetes Wasser zur Verfügung steht. Der Ponton von rd. $18 \times 10 \times 1,7$ m Grösse trägt an seiner Schmalseite die Ramme, deren Untergestell mit Rädern zur Verwendung auf dem festen Land versehen ist. Die Energie liefert ein 180 PS Sechszylinder-Viertakt-Dieselmotor, direkt gekuppelt mit dem Kompressor. Der Motor treibt ausserdem durch direkte mechanische Uebertragung: eine Pumpe zum Einspülen der Pfähle, Drehen und Kippen des Rammgerüsts, Pfahl-, Bär- und Mäklerrunden; es ergab sich daraus ein komplizierter Mechanismus. Die Hauptabmessungen dieser in „Génie civil“ vom 18. Febr. beschriebenen Ramme sind (ohne Ponton): Gesamthöhe 25 m, Nutzhöhe 18 m, Gewicht 48 t, Bär von 4,5 t für 115 Schläge pro Minute.

Eine bauwirtschaftliche Zentralstelle ist bei der Direktion der eidgenössischen Bauten geschaffen worden, um verschiedene Unzukömmlichkeiten der heutigen Bauwirtschaft zu mildern. Vor allem strebt die Stelle nach besserer Verteilung der Bauarbeiten über das ganze Jahr, und sie will zu diesem Zweck namentlich die öffentlichen Auftraggeber veranlassen, ihre Arbeiten möglichst dann auszuführen, wenn die private Bautätigkeit erlahmt; Bauten von Bund, Kantonen und Gemeinden von über 40000 Fr. Kostensumme müssten der Zentralstelle angemeldet werden, um ihr Uebersicht und Einteilung zu ermöglichen. Die Beeinflussung der Baetermine im Sinne einer Verlängerung zwecks Vermeidung unwirtschaftlicher Ueberinstallation ist ebenfalls eine Aufgabe des unter Leitung von Baudirektor L. Jungo stehenden Amtes.

Der Genfer Automobilsalon ist gestern eröffnet worden und dauert bis und mit nächsten Sonntag den 19. März (einfache Billets zur Rückfahrt gültig). Oeffnungszeiten: am 11., 12., 16. und 18. März 9 bis 23 h; am 19. März von 9 bis 20 h; am 13., 14., 15. und 17. März von 9 bis 19 h. — Personenwagen sind ausgestellt von 56 verschiedenen Marken, wovon 20 amerikanische, 11 französische, 10 deutsche, 8 englische, 4 italienische, 2 belgische und 1 österreichische. Die 19 Lastwagenmarken verteilen sich auf U. S. A., Frankreich, Deutschland, Italien und Schweiz. Ferner sind vertreten 12 Marken der Motorrad- und Fahrradindustrie, sowie zahlreiche Erzeugnisse der Motorserie-, Pneu- und Zubehörindustrie u. a. m.

Basler Rheinhafenverkehr. Güterumschlag Februar 1933.

Schiffahrtsperiode	1933			1932		
	Bergfahrt	Talfahrt	Total	Bergfahrt	Talfahrt	Total
Februar . . .	t	t	t	t	t	t
Davon Rhein	77 445	2 935	80 380	31 969	2 235	34 204
Kanal	—	755	755	—	—	—
Januar bis Febr.	77 445	2 180	79 625	31 969	2 235	34 204
Davon Rhein	150 275	7 471	157 746	118 179	9 321	127 500
Kanal	—	946	946	—	1 727	1 727
	150 275	6 525	156 800	118 179	7 594	125 773

Die 71. Hauptversammlung des Vereines deutscher Ingenieure findet vom 27. bis 29. Mai in Friedrichshafen und Konstanz statt. Neben wissenschaftlichen Verhandlungen ist eine Reihe von Besichtigungen technischer Betriebe vorgesehen; ihren Abschluss wird die Tagung finden in einem Besuch Zürichs und seiner Technischen Hochschule. Einzelheiten werden demnächst folgen.

Internat. Amt für Mass und Gewicht. Als Vertreter der Schweiz im „Bureau international des poids et mesures“ in Sèvres hat der Bundesrat gewählt den Direktor der Eidg. Materialprüfanstalt (E. M. P. A.) Prof. Dr. M. Roß in Zürich.

LITERATUR.

Die mathematische Denkweise. Von Andreas Speiser. Zürich 1932, Verlag Rascher & Cie. Preis brosch. Fr. 7,50.

Dieses originelle Buch eines Mathematikers, der sich auch in den verschiedensten Gebieten der allgemeinen Kulturgeschichte ausgezeichnet auskennt, gibt nicht eine langweilige Analyse der mathematischen Denkweise, wie man vielleicht vermuten könnte. Es will auch keine allgemeine Methode vermitteln, wie man etwa mathematische Probleme lösen könnte, sondern es will zeigen, in welchem starkem Masse die mathematische Denkweise schon die Werke der Geistesheroen des klassischen Altertums und des Mittelalters bis in die Neuzeit hinein befruchtet hat. Es gelingt dem Verfasser, vom Standpunkt der antiken Lehre von der mathematischen Natur der Seelenkräfte aus, die verschiedensten Gebiete, die scheinbar mit Mathematik nichts zu tun haben, miteinander zu verbinden. Für den Laien ist es zweifellos interessant, dass der vielleicht wichtigste Begriff der modernen Mathematik, die „Gruppe“, schon die Quelle für die Schaffung der klassischen Ornamente bildete oder dass deren Aufbau sehr eng verknüpft ist mit demjenigen der Fugen. Man ist überrascht zu lesen, wie stark die mathematische Denkweise der Neuplatoniker Dante's Göttliche Komödie oder Goethe's Farbenlehre beeinflusst habe. Auch der moderne Ungläubige wird sich für die Entwicklung der Astrologie interessieren, besonders wenn er vernimmt, dass sogar der grosse Kepler Schicksals-Studien in den Gestirnen machte.

Diese knappe Inhaltsübersicht dürfte zeigen, dass Leser mit verschiedensten Interessen und Neigungen in Speiser's Buch reiche Anregung finden. Walter Saxer.

Brückenästhetik. Von Hermann Rukwied. 112 Seiten mit 125 Textabbildungen. Berlin 1933, Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geh. M. 9,50.

Der Verfasser, Ingenieur, versucht zunächst in einem kurzen Abschnitt die Brückenästhetik mit der allgemeinen Aesthetik (Werke von Meumann, Jodl) zu verbinden, wobei er den rein deskriptiven Standpunkt verlässt zu Gunsten der Aufstellung von Richtlinien, die später den Masstab abgeben für die Beurteilung der Bauwerke. In einem analytischen Abschnitt wird, als Kern des Buches, folgendes entwickelt: Die einzelnen Brückenglieder sind nicht gleichwertig oder in ihrem relativen Wert beliebig vertauschbar, sondern unter ihnen besteht folgende Rangordnung: a) Fahrbahn mit Geländer, b) Tragwerk, c) Pfeiler, d) Ankündigung (Portale und dergl.). Wird die Rangstellung vertauscht, erhebt sich ein rangniedrigeres Brückenglied über ein ranghöheres, so wird die Brückenschönheit gefährdet. An zahlreichen, fast ausnahmslos durch gute Abbildungen belegten Beispielen wird dies im einzelnen dargelegt. Es ergibt sich eine Fülle von Schlüssen und Urteilen, aus denen hier nur die allerwichtigsten kurz hervorgehoben seien: Die Fahrbahn soll von aussen sichtbar, möglichst ununterbrochen durchlaufen, Fahrbahn frei zu oberst ist das Ideal, Fahrbahn unten unerwünscht, gegenseitiges Durchschneiden von Tragwerk und Fahrbahn sehr schlecht. Nur einfache Tragwerkformen sind gut, besonders Balken mit parallelen Gurtungen; Bogen mit Zugband, überhaupt Bogen über der Fahrbahn („Luftbogen“) sind schlecht, Hängebrücken gehören zu den schönsten Systemen. Bei Fachwerken ist enge, flächige Teilung am besten, Vierendeel sehr schön, Dreieckteilung (Strebeneckwerk) schlechter. Komplizierte, aus theoretischen Ueberlegungen entstandene Systeme sind meist schlecht. — In einigen kürzeren Schlussabschnitten wird die Brücke als Ganzes und in Bezug auf ihre Umgebung betrachtet. „In erster und letzter Linie wird eine schöne Brücke durch künstlerische Gestaltungskraft geschaffen“, die Brücke soll ein in sich geschlossenes Kunstwerk sein wie eine Architektur. — Den Schluss bildet eine kurze Besprechung der einschlägigen deutschen Literatur anhand einer ausführlichen Liste.

Um zu dem Werke kritisch Stellung zu nehmen, möchten wir vor allem seine Bemühung um eine systematische Durcharbeitung des Problems hervorheben. Keine der zahlreichen Abhandlungen — die in den Fachzeitschriften oft den Charakter mehr zufälliger Plaudereien annehmen — anderer Autoren scheint uns mit dem selben Ernst nach dem Grunde der Dinge geforscht zu haben. Der Leser wird hier nicht enttäuscht durch rundweg aufgestellte Behauptung persönlicher Ansichten an Stelle sauberer Konklusionen. Eine andere Frage ist die, ob die Grundlage von Rukwieds System haltbar sei. In einem Zeitpunkt, wo die Architektur aus den Fesseln ästhetisch fundierter Vorurteile sich zu befreien beginnt, ist es doch höchst bedenklich, für einen Zweig der Ingenieurbaukunst ästhetische Leitregeln aufzustellen, die das freie Schaffen in recht enge Grenzen weisen. Gerade die von keinen überkommenen Formvorstellungen beengten Leistungen der Technik des 19. Jahrhunderts haben das Bauen auf das fruchtbarste ange-regt und ihm damit auch ästhetisch neue Wege gewiesen, weil sie von der inneren Wahrheit des schöpferischen Kampfes erfüllt

waren. Daran hat die Architektur zurückgefunden zum Kern ihrer Aufgabe, und indem sie nur darauf ihre Kraft konzentrierte, hat, gleichsam nebenher, der neue Kern auch seine neue ästhetische Schale gefunden, die untrennbar zu ihm gehört. Und wenn heute Ingenieure eine Aufgabe zu lösen haben, werden auch sie am besten tun, auf den Kern (die Anforderung, die technischen Mittel) zu dringen und nicht die Frucht vorweg nehmen zu wollen — eine Frucht, die dem begabten Konstrukteur, der sich ehrlich um sein Werk müht, von selbst in den Schoß fällt.

Natürlich handelt es sich um mehr als bloss technisches Wissen und Können, gewiss um eine Art künstlerischer Begabung. Aber die Gestaltungswelt des Ingenieurs liegt auf einem so ganz andern Grund als die der Baumeister vergangener Zeiten, dass es uns unzulässig erscheint, an seine Werke diese sozusagen „ewigen Massstäbe“ Rukwieds zu legen. Man sollte gewissermassen zwischen Maschinen aufgewachsen sein, um das, was unsere Zeit hervorbringt, aus ihr heraus und als eins mit ihr zu erfassen; es geht nicht an, sich auf einen isolierten Standpunkt zu stellen und die heutige Brücke kontemplativ erfassen zu wollen wie etwa einen griechischen Tempel.¹⁾

Aus dieser prinzipiellen Auffassung heraus geraten wir an zahlreichen Stellen mit dem Autor in Widerspruch. Doch schon deshalb, und auch weil das Buch, reich an neuen Gedanken, überraschende Zusammenhänge aufzeigt — stets in zugriffiger, sympathisch persönlicher Sprache vorgetragen — möchten wir es dem kritischen Leser warm empfehlen.

W. J.

Vorschriften für Dampfkessel und Dampfgefässe des Schweiz. Vereins von Dampfkessel-Besitzern. Zürich 1932, zu beziehen in deutscher und französischer Sprache beim S.V.D.B., Zürich, Plattenstr. 77. Preis 10 Fr.

Gemäss der bundesrätlichen Verordnung betreffend Aufstellung und Betrieb von Dampfkesseln und Dampfgefässen (vom 9. April 1925) steht es der „Prüfungsstelle“ zu, Auskunft zu geben über die für Material und Konstruktion massgebenden Gesichtspunkte. Als Prüfungsstelle wurde vom Bundesrat der genannte Verein bezeichnet (der in seiner Tätigkeit hinsichtlich der Kessel-Ueberwachung der SUVA unterstellt ist). Der Verein hat nun von seinem Rechte Gebrauch gemacht.

Die Vorschriften zerfallen in zwei Hauptteile: I. Allgemeine Bestimmungen und Material-Vorschriften (Abnahme und Prüfung, Bleche aus Flusstahl, Stahlguss, Kupfer, Gusseisen). II. Richtlinien über Konstruktion und Herstellung (nahtlose Hohlkörper, genietete Mäntel, geschweisste Hohlkörper, Böden für Innendruck, Mannlöcher).

Man weiss, welch fortschrittliche Stellung die Schweiz in der Anwendung der neuern Schweissmethoden, d. h. der autogenen und der elektrischen Schweissung einnimmt. Sie war überhaupt das erste Land, in dem die Schweissung zur Herstellung von Dampfkesseln und Dampfgefässen zugelassen wurde, zu einer Zeit, da das Ausland sich noch lange ablehnend verhielt; die Schweiz ist auch heute noch im Vorsprung. Aus diesem Grunde können sich die Vorschriften also bereits auf eine gewisse Erfahrung stützen. Auch in andern Kapiteln sind die Vorschriften zur Hauptsache auf Versuchen des Vereins oder solchen der E.M.P.A. sowie auf ihrer Mitwirkung aufgebaut, können daher eigene Wege gehen, ohne allzusehr auf das Ausland angewiesen zu sein. Der Stil der Vorschriften ist knapp und klar. Sie klären, weil der Stoff umfassend behandelt ist, das Gebiet der Dampfkessel in verschiedenen Richtungen ab.

Taschenbuch der Stadtentwässerung, von K. Imhoff. Sechste verbesserte Auflage. Mit 44 Abb. und 17 Tafeln. München und Berlin 1932. Verlag von R. Oldenbourg. Preis geb. M. 5,20.

Das kleine Werk behandelt in seinem ersten Drittel die allgemeinen Grundsätze der Kanalisation für städtische Verhältnisse, insbesondere die technisch und wirtschaftlich zweckmässige Berechnung des Entwässerungs-Rohrnetzes und zwar unter Angabe von Formeln für die überschlägige Aufstellung genereller Vorentwürfe bis zur hydraulisch korrekten Dimensionierung der baureifen Ausführungsprojekte. Der Hauptteil des Buches befasst sich jedoch mit der Anordnung und Bemessung von Kläranlagen und gerade hierin liegt wohl der grösste Wert der Schrift. Allmählich dringt auch in unserem Lande die Erkenntnis durch, dass nur die Zusammenfassung und zentrale Behandlung der Abwässer eines Gemeindewesens die technisch und wirtschaftlich einzig richtige Lösung sein kann, sodass der damit notwendig werdenden Erstellung von Gross-Kläranlagen eine grössere Bedeutung zukommt. Die Probleme der modernen Abwasserklärung werden ausserordent-

lich klar und knapp behandelt. Dem Charakter des „Taschenbuches“ getreu verzichtet Imhoff auf lange theoretische Abhandlungen und peinlich korrekte Entwicklung von Berechnungsformeln, sondern ermöglicht dem Praktiker, sich auf Grund übersichtlicher Tabellen und zahlreicher Berechnungsbeispiele in die Materie einzuarbeiten, wobei allerdings die Beherrschung der Grundlagen des hydraulischen Rechnens selbstverständliche Voraussetzung ist. Das Buch kann somit dem Fachmann, insbesondere aber auch unseren technischen Gemeindebeamten zum Studium aufs Wärmste empfohlen werden.

Max Wegenstein.

Technischer Literaturnachweis an der Bibliothek der E.T.H. Die Bibliothek der E.T.H., Abteilung technischer Literatur-nachweis, gibt auf Grund einer mehrere Jahre zurückreichenden Kartotheek, sowie anderer bibliographischer Hilfsmittel, Auskunft über die periodisch erscheinende Literatur auf allen Gebieten der Technik, mit Ausnahme der technischen Chemie, deren Literatur-nachweis bereits in hinreichender Weise durch das Chemische Zentralblatt geführt wird. Die mündliche, nicht telephonische Auskunft (10 bis 12 und 15 bis 17 h, Samstag nachmittag geschlossen) erfolgt kostenlos, für die Erledigung schriftlicher Anfragen werden mässige Gebühren berechnet.

Die Bibliothek besorgt auch gegen billige Berechnung Zusammenstellungen von technischer Literatur über bestimmte Fragen und Beratung in technisch-literarischen Angelegenheiten.

Ueber das Gebiet der Elektrotechnik wird von der Bibliothek ein Literaturnachweis in Kartenform herausgegeben; es erscheinen monatlich ca. 150 Karten, die neben den bibliographischen Daten auch eine kurze Inhaltangabe des betreffenden Artikels enthalten. Anfragen sind an die Bibliothek der E.T.H. zu richten, die gerne nähere Auskunft erteilt.

Die Bibliothek des Betriebswissenschaftlichen Instituts an der E.T.H. im Zimmer 46d des Hauptgebäudes ist auch Samstag nachmittags geöffnet und steht, wie auch der Lesesaal, jedermann von 8 bis 12 und 14 bis 18 h offen. Es finden sich dort die neuesten Werke aus den Gebieten der Betriebswissenschaft (Betriebsorganisation, Fertigungs-, Anlagen- und Energiewirtschaft, Rechnungswesen, Personal- und Arbeitsorganisation) und aus den verwandten Grenzgebieten der Volkswirtschaftslehre, der Arbeitswissenschaft usw. Die wichtigsten Zeitschriften aus diesen Gebieten liegen ebenfalls auf. Das Personal gibt auch über die einschlägige Literatur bereitwillig Auskunft, sodass es manchem Ingenieur möglich sein wird, in der E.T.H. die leider vielerorts zwangsweise aufgelegte Freizeit gewinnbringend auszunutzen.

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten.

Alte Handwerksbräuche. Mit besonderer Berücksichtigung der Schweiz, dargestellt von Werner Krebs. Mit 28 Abb. Basel 1933, Verlag von Helbing & Lichtenhahn. Preis kart. 12 Fr., geb. 15 Fr.

Vom Holz als Baustoff. Wald und Holz in volkswirtschaftlicher Bedeutung. — Le rôle de la forêt et du bois dans notre économie nationale. Von Forstinspektor B. Bavie. Eigenschaften des Holzes als Baustoff und die sich hier der Lignum noch stellenden Fragen. Von Prof. H. Jenny-Dürst. Entartung und Erneuerung der Holzbaukunst. Von Arch. H. Platz. Das Holz im Ingenieurbau. Von Dipl. Bauing. H. J. Kaegi. Mit 49 Abb. Bern 1932, Buchdruckerei Buehler & Co. Zu beziehen bei der Geschäftsstelle der Lignum in Chur. Preis kart. 3 Fr.

Schweizer Bauernhaus. Von Dr. H. Brockmann-Jerosch, Prof. an der Kantonsschule und an der Universität Zürich. Mit 60 Federzeichnungen von Pierre Gauchat. Bern 1933, Verlag von Hans Huber. Preis geb. Fr. 9,50 oder M. 7,60.

Rapid Perspektive für Schule und Gewerbe. Von Albert Gasser, Dipl. Maschinentechniker. Oberwil b. Basel 1932, im Selbstverlag des Verfassers. Preis geb. Fr. 1,50.

Calcul de l'onde de translation dans les canaux d'usines. Par Jules Calame, ingénieur-conseil à Genève. Avec 24 figures, dont 5 abaques. Lausanne 1932, Editions La Concorde, et Paris, Editions Gauthier-Villars. Prix broché frs. s. 3,60 ou 18 frs. fr.

Aufgaben aus der Flugzeugstatik. Herausgegeben von Dr. Ing. K. Thalau, a. o. Prof. der T.H. Berlin, Leiter der Statischen Abteilung der D.V.L. und Dr. Ing. A. Teichmann. Mit 106 Tabellen und 291 Abb. Berlin 1933, Verlag von Julius Springer. Preis geheftet M. 26,50 gebunden 28 M.

Untersuchungen an fahrbahnen Förderbändern für den Baubetrieb. Von Dr. Ing. Max R. Ehrh, Berlin. Heft 4 der „Mitteilungen des Forschungsinstituts für Maschinenwesen beim Baubetrieb“. Mit 43 Abb. und 5 Zahlentafeln. Berlin 1932, VDI-Verlag. Preis kart. M. 4,50.

Für den vorstehenden Text-Teil verantwortlich die Redaktion:
CARL JEGHER, G. ZINDEL, WERNER JEGHER, Dianastr. 5, Zürich.

¹⁾ Eine Aesthetik des Ingenieurbaues, von der die Brückenästhetik ein Teil wäre, könnte vielleicht auf Begriffen aufbauen, wie sie Giedion erstmals in seinem Buche „Bauen in Frankreich“ (mit Abbildungen besprochen auf S. 83* von Bd. 92) skizziert hat; auch Georg Schmidt hat in seinem Stuttgarter Vortrag („Gebrauchsgüter“, im Oktoberheft 1932 der „Modernen Bauformen“) einige Begriffe anschaulich gemacht, die auf die Ingenieurästhetik wie gemünzt sind.