

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 67 (1949)
Heft: 29

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

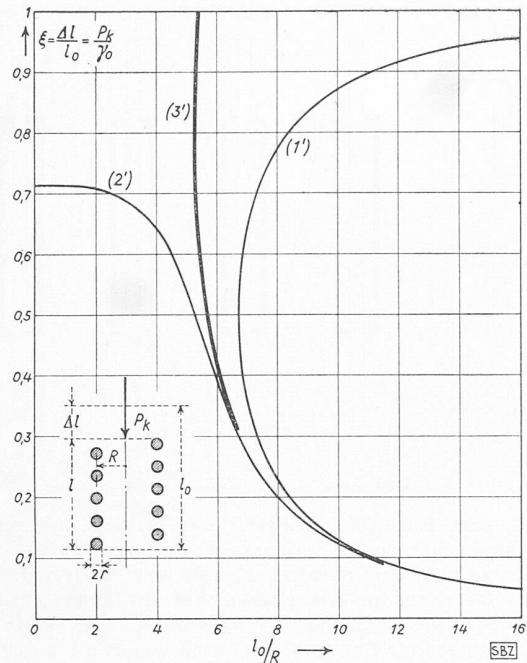
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.01.2026

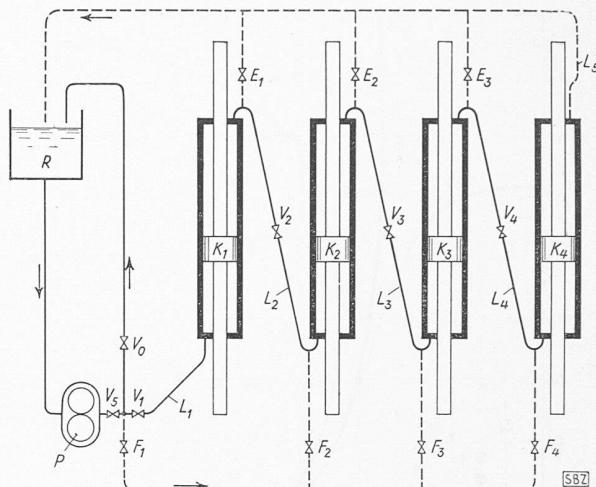
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



oder einzelnen Diapositiven eingerichtet. Was ist dann zu tun, wenn plötzlich ganze Filmrollen von «mikrogefildmten» Büchern vorliegen? Die abgerollten Filme werden leicht zerkratzt, besonders wenn stundenlanges Studium am Leseapparat nötig wird. Man bedenke auch, dass für Nachkontrollen die früheren Seiten nicht so einfach wieder gefunden werden, wie in einem Buch, wo man blättern kann. Diese Nachteile hat die Photokopie nicht. Es bleibt zu untersuchen, was wirtschaftlicher ist, die sofortige Beschaffung von Photokopien oder die spätere Erstellung, ausgehend von den Mikrofilmen.

Schweizerische Reederei A.-G. Basel. Nach dem vorliegenden Geschäftsbericht für das Jahr 1948 hat der Basler Hafenverkehr im Berichtsjahr 2,78 Mio t erreicht, trotz dem niedrigen Wasserstand im letzten Quartal. Dieses sehr erfreuliche Ergebnis ist vor allem die Folge der seit Januar 1948 von Brückentrümmern, Wracks und Notbrücken freigelegten Wasserstrasse. Im Dezember 1948 musste der Verkehr auf der Strecke Strassburg-Basel wegen ungenügendem Wasserstand teilweise eingestellt werden. Sehr wertvoll erwies sich alsdann der Rhein-Rhone-Kanal, auf dem eine gewisse minimale Zufuhr nach Basel aufrecht erhalten werden konnte. Die politische Lage der Rheinschiffahrt ist noch nicht ausgereglichen: Die deutschen Unternehmungen können fast nur immer deutschen Verkehr bewältigen. Die nicht unter deutscher Flagge fahrende Schiffahrt ist von solchen Transporten infolge Verfügungen der Besatzungsmächte ausgeschlossen. Dadurch wird die Rheinschiffahrt nach nationalen Interessen aufgespalten, was dem Grundgedanken der Freiheit des Rheines widerspricht. Es ist sehr zu wünschen, dass diese Tendenz bald wieder verschwinde. Das Ausbauprogramm für die Rheinflotte ist weitgehend verwirklicht worden. Der Dieselschlepper «Schwyz» (3600 PS) kam im Frühling 1948 in Betrieb und hat sich in jeder Beziehung gut bewährt. Ein noch etwas grösserer Schlepper «Unterwalden» von 4000 PS ist in Auftrag gegeben worden. Wenn er in Dienst gestellt sein wird, lässt sich der Schleppverkehr zum grössten Teil mit eigenen Mitteln bewältigen. Für den Basler Hafen wurde der Hafenschlepper «Zug» angekauft; ein zweiter neuer Hafenschlepper arbeitet am Mittelrhein. Verschiedene Tankschiffe, die für die «Cisalpina», Reederei für Tanktransporte A.-G., in Auftrag gegeben worden sind, wurden abgeliefert. Diese Doppelschraubenschiffe von rd. 1200 t sind mit je zwei Dieselmotoren von je 450 PS ausgerüstet und vermögen am Mittel- und Niederrhein auch Schleppdienste zu leisten. Das von der Eidgenossenschaft übernommene, 20 Jahre alte Seeschiff «Cristallina» konnte gegen Jahresende mit befriedigendem Erlös verkauft werden, nachdem es das ganze Jahr gute Dienste geleistet hatte. Die zwei in England bestellten Seeschiffe von je 3000 t dürften demnächst in Dienst gestellt werden können. Die Umschlaganlage im Rheinhafen Kleinhüningen konnte unverändert gelassen werden. Im Auuhafen sind einige Erweiterungen durchgeführt und die Anlagen im Hafen Strassburg auf den Vorkriegsstand gebracht worden. Ferner wurde im Hafen von Antwerpen eine Tankanlage erworben, um dort eine dauernde Reserve an Diesel-Treibstoff sicherstellen zu können.

Hydraulisches Gestänge. Zum Betätigen von Hebebühnen und für ähnliche Aufgaben empfiehlt Dipl. Ing. Louis Haenry in «Le Génie Civil» vom 1. April 1948 die Verwendung des von ihm entwickelten hydraulischen Gestänges «Mammouth» gemäss Bild. Die vier vertikalen Kolben K_1 , K_2 , K_3 , K_4 , auf denen die vier Ecken der rechteckigen Hebebühne aufruhen, laufen in mit Öl gefüllten Zylindern, deren Länge dem Hub entspricht, und die durch Leitungen in der gezeichneten Weise miteinander verbunden sind. In der Ausgangslage liegen die Kolben auf den untern Böden ihrer Zylinder auf. Soll die Bühne gehoben werden, so wird die Pumpe P in Betrieb gesetzt und anschliessend das Ventil V_0 langsam geschlossen. Das Öl tritt durch die Leitung L_1 auf die Unterseite des Kolbens K_1 und hebt diesen; gleichzeitig verdrängt seine Oberseite eine gleiche Oelmenge, die über die Leitung L_2 unter den Kolben K_2 gelangt und diesen in genau gleicher Weise hebt wie K_1 . Dasselbe trifft für K_3 und K_4 zu. Das von K_4 verdrängte Öl gelangt durch die Leitung L_5 ins Reservoir R zurück. Die Bewegung aller vier Kolben kann in jeder Stellung durch Stillsetzen der Pumpe angehalten werden. Soll die Bühne in dieser Stellung längere Zeit verbleiben, so schliesst man die Ventile V_1 , V_2 , V_3 , V_4 . Die Ventile F_1 , F_2 , F_3 , F_4 dienen zum Füllen der betreffenden Anlageteile, die Ventile



E_1 , E_2 , E_3 zum Entlüften während des Füllens. In analoger Weise lassen sich auch horizontale oder irgendwie geneigte Bewegungen mehrerer parallel arbeitender Kolben hydraulisch kuppeln. Es wird im Besonderen auf die Betätigung von Steuerrudern an Flugzeugen hingewiesen. Man kann auch hin- und hergehende Bewegungen durch Umschalten der Drehrichtung der Pumpe ausführen, wobei die Leitung L_5 mit dem Saugstutzen der Pumpe direkt verbunden wird. Dieselbe Umschaltung kann auch ohne Abstellen der Pumpe durch Betätigungen entsprechender Ventile vorgenommen werden.

Die Swissair im Jahre 1948. Obgleich im internationalen Verkehr und in den Wirtschaftsbeziehungen noch erhebliche Schwierigkeiten bestanden, hat unsere nationale Luftverkehrsgesellschaft im Jahre 1948 eine bedeutende Weiterentwicklung erfahren. Den Wünschen und Interessen des Landes wurde in dem Masse Rechnung getragen, als sie sich mit den Bestrebungen der Gesellschaft, die finanzielle Unabhängigkeit zu bewahren, vereinbaren liessen: Die Swissair hat, ohne Subventionen zu beanspruchen, die Zahl der Flugkilometer von 4106208 im Jahre 1947 auf 6224920 im Berichtsjahr zu erhöhen vermocht, was einer Steigerung um 52% entspricht. Die Ausnützung der offerierten Kilometertonnage stellte sich 1948 um 37% höher als 1947. Mit dieser Erhöhung der Leistungen stiegen die Betriebsausgaben von 16,4 Mio Fr. (1947) auf 22 Mio Fr. und die allgemeinen Unkosten von 6,7 auf 9,0 Mio Fr. Nach Vornahme der statutären Abschreibungen von 20% des fliegenden Materials und 10% der technischen Einrichtungen verblieb ein Reinewinn von 140000 Fr. Dieses Ergebnis ist sehr erfreulich, gibt es doch heute nur wenige Luftverkehrsgesellschaften, die einen Gewinn verzeichnen können, ohne Subventionen oder sonstige Unterstützungen von aussen her bezogen zu haben. Durch die Anschaffung der vier Convair Liners verfügt die Swissair über das gegenwärtig modernste Flugzeug für mittlere Strecken. Sie kosteten zusammen, einschliesslich Reservemotoren, Radioeinrichtungen, Ersatzmaterial usw. über 10 Mio Fr., wovon etwas mehr als die Hälfte bereits Ende 1948 bezahlt war und zum grössten Teil unter der Rubrik «Anzahlungen» in der Bilanz erscheint. Im Laufe der nächsten Jahre werden die DC-3-Maschinen allmählich aus dem Streckenverkehr zurückgezogen und durch andere Flugzeuge ersetzt werden müssen. Ob der neue Park auf Convair Liners oder auf andere Flugzeuge umgestellt wird, ist heute noch ungenügend geklärt. Auf dem Flugzeugmarkt sind die Angebote für Maschinen in der Grössenordnung der DC-3 noch eher selten, und es muss überdies noch abgewartet werden, welche praktischen Erfahrungen mit einzelnen neuen Modellen gemacht werden. Unter den Zukunftsaufgaben steht die Frage nach der Errichtung regelmässiger Transatlantikdienste im Vordergrund. Ein solches Vorhaben macht den Kauf moderner Langstreckenflugzeuge unumgänglich. Doch ist deren Preis mit den notwendigen Ersatzteilen so hoch (Constellation oder Douglas DC-6 etwa 7 Mio Fr., Stratocruiser etwa 10 Mio Fr.), dass dieses Problem genau überprüft werden muss, bevor man sich hierfür entschliessen kann. Hierbei sollen nur rein wirtschaftliche Überlegungen massgebend sein.

Bernische Kraftwerke A.-G. in Bern. Dem Geschäftsbericht über das Jahr 1948 entnehmen wir die folgende Ver-

teilung der Energieabgabe an die verschiedenen Konsumentengruppen, an der die starke Abnahme der Energieabgabe an die ausländischen Elektrizitätswerke auffällt; sie betrug im Jahre 1945 noch 142,7 Mio kWh:

Energieabgabe in Mio kWh	1947	1948
Allgemeines Licht- und Kraftnetz	580,6	646,4
Normalbahnen	75,7	71,9
Schweiz. Elektrizitätswerke	392,0	359,7
Ausländische Elektrizitätswerke	53,1	15,4
Chem., therm. und Elektrokesselbetriebe	170,5	190,1
Total	1271,9	1283,5

Vom gesamten Energieabsatz wurden 37,2% in eigenen Kraftwerken erzeugt, 30,4% von den Kraftwerken Oberhasli und 32,4% von fremden Elektrizitätswerken, insbesondere aus der Westschweiz bezogen. Die stete Zunahme des Bedarfs macht die Beschaffung weiterer Energie aus neuen Kraftwerken immer dringlicher. Das Kraftwerk Handeck II wird voraussichtlich im Herbst 1950 dem Betrieb übergeben werden können, womit 150 Mio kWh Sommer- und 90 Mio kWh Winterenergie zusätzlich erzeugt werden können. Die Akkumulieranlage Trübtensee ist betriebsbereit, jene am Totensee wird 1950 fertiggestellt sein. Für das Kraftwerk Oberaargau liegen die Unterlagen für die Konzessionerteilung bei den Kantonalen Behörden¹⁾. Die gemeinsam von der Stadt Bern und der BKW durchgeführten Studien für die Nutzbarmachung der Wasserkräfte im Sanetschgebiet führen zu einem Projekt, das sich bei normalen Baukosten zur Ausführung eignen dürfte.

Der Verein der Ingenieure des Bodenseebezirks muss seine Tagung in Friedrichshafen (s. Nr. 27, S. 382 lfd. Jgs.) verschieben auf den 21. August. Prof. Dr. H. Wittmann, Karlsruhe, spricht über die Wasserwirtschaft des Bodensees; im übrigen bleibt es beim angekündigten Programm.

NEKROLOGE

† Otto Gschwind wurde am 15. März 1883 in Basel geboren, wo sein Vater als Baupolizei-Beamter tätig war. Seiner sorgfältigen Erziehung verdankte er entscheidende Anregungen für seinen künftigen Beruf und seine Haltung als Mensch. Die Verhältnisse zwangen ihn schon früh, sich auf eigene Füsse zu stellen, um seinen Beruf von unten her zu erlernen.

Nach Abschluss der Basler Schulen durchlief er bei Baumeister Höchli in Basel eine strenge vierjährige Lehre als Maurer und Steinhauer und besuchte zur gleichen Zeit die dortige Gewerbeschule. In Architekt E. Fäsch in Basel fand der fleissige junge Mann einen guten Berater und Helfer, dessen Einfluss auch auf seine zukünftige Entwicklung von Vorteil war. Bei Fäsch bestand er eine zweijährige Lehrzeit als Bautechniker und Bauführer. Dann siedelte er in die Westschweiz über, wo er beim Bau der Eisenbahn Châtel-St. Denis - Bulle - Montbovon, sowie am Kraftwerk Vernayaz als Bauführer tätig war.

Bei den Grossunternehmungen Albert Buss & Cie. Basel, sowie der «Gesellschaft für Holzstoffbereitung» und der «Basler Baugesellschaft» hatte der junge strebsame Techniker alsdann reiche Gelegenheit, seine umfassenden und gründlichen Kenntnisse zur Entfaltung zu bringen. Für diese Firmen führte er verschiedene Planbearbeitungen durch, so u. a. für das neue Aufnahmegebäude der SBB im Bundesbahnhof in Basel und der Papierfabrik in Albruck. Im Auftrage der Architekturfirma Suter & Burckhardt in Basel befasste er sich mit der Planbearbeitung und Bauleitung des Neubaues des Schweiz. Bankvereins in Basel, sowie u. a. mit dem Bankgebäude von Speyer & Cie. in Basel.

Nachdem er sich im Jahre 1909 mit Fräulein Bertha Seifert aus Basel verehelicht hatte, siedelte er 1910 nach Zürich über, um hier im Auftrage der Basler Baugesellschaft die Leitung der Filiale Zürich zu übernehmen. Im Jahre 1912 eröffnete Otto Gschwind in Zürich ein eigenes Architekturbüro, wo er von 1915 bis 1925 in Arbeitsgemeinschaft mit Architekt Ant. Higi eine grosse Zahl von Wohnbauten, Verwaltungsgebäuden, sowie besonders auch industriellen Bauten, u. a. für die AG. Spinnerei Heinrich Kunz in Windisch, Linthal, Dietikon, usw., ausführte.

Nach dem Ausscheiden von Architekt Ant. Higi betätigte sich der Verstorbene in besonders ausgedehntem Masse als

¹⁾ Eine Orientierung über die genannten Projekte findet sich in SBZ Bd.128, S. 9* (6. Juli 1946)

Projektverfasser und ausführender Architekt auf dem Gebiete des sozialen Wohnungsbau. Hier konnte er seine schöpferischen Ideen und seine in harter Arbeit erworbenen reichen Kenntnisse und Erfahrungen wirkungsvoll zur Entfaltung bringen. Mit seinem Namen sind die grösseren Siedlungen der Baugenossenschaften «Vrenelisgärtli» und «Oberstrass», sowie zahlreiche weitere gemeinnützige Genossenschaften auf dem Gebiete der Stadt Zürich für immer verbunden.

In den Jahren 1925 bis 1945 hat der Verstorbene rund 2000 Wohnungen erstellt. Sein letztes Werk auf diesem Gebiete, dessen Vollendung er noch vor seinem Hinschiede erleben durfte, war die umfangreiche Wohnkolonie Brunnenhof in Zürich 6, bestehend aus 480 Wohnungen, welche er in Arbeitsgemeinschaft mit Architekt Hans Begert ausführte.

Von den übrigen Bauten sind ausser zahlreichen Objekten für angesehene Zürcher Firmen (Geschäftshäuser und Industrieanlagen) besonders zu erwähnen, die im Bereich der privaten und öffentlichen Fürsorge erstellten gemeinnützigen Bauten: Anstalt Hohenegg in Meilen (nach den Plänen von Rittmeyer & Furrer, Architekten, Winterthur), Neubau zum Jakobsheim des Marthavereins Zürich, Mütter & Säuglingsheim zum Inselhof Zürich, Casa degli Italiani (Waisenhaus und Asylgebäude des italienischen Staates in Zürich), die Turmrenovation an der Augustinerkirche sowie der Neubau des Christkatholischen Kirchgemeindehauses in Zürich.

Das Charakterbild des am 2. Dezember 1948 Verstorbenen war besonders durch seine grosse Humanität, durch sein menschliches Empfinden für Gerechtigkeit, sowie auch durch sein soziales Verständnis, welches er jederzeit seinen Mitarbeitern und Angestellten gegenüber bewies, gekennzeichnet.

H. Lier

† Guido Hemmeler, Masch.-Ing., geboren am 8. Juli 1878, Eidg. Polytechnikum von 1897 bis 1901, Mitglied der G. E. P., vorm. Direktor der Galak Co., Rotterdam, ist am 4. Juli in Crans-sur-Sierre einem Herzschlag erlegen.

† Dr. Ernst Winterstein, Ing.-Chemiker, geb. am 17. Juni 1865, Eidg. Polytechnikum von 1888 bis 1891, Mitglied der G. E. P., Professor für Chemie und physiolog. Chemie an der ETH, ist am 4. Juli nach kurzer Krankheit entschlafen.

WETTBEWERBE

Verkehrsgestaltung in der inneren Stadt und generelle Projektierung neuer Bahn- und Postdienst-Gebäude in Bern. Die Generaldirektionen der SBB und der PTT, der Regierungsrat des Kantons Bern und der Gemeinderat der Stadt Bern veranstalten einen Ideenwettbewerb zur Erlangung von Vorschlägen für: 1. die generelle Organisation des innerstädtischen Verkehrs in der weiteren Umgebung des Personenbahnhofes; 2. die Neugestaltung der näheren Umgebung des Personenbahnhofes, insbesondere für die Verkehrsführung auf dem Bubenbergplatz und dem Bahnhofplatz; 3. die generelle Organisation und Gestaltung der neuen Aufnahme- und Dienstgebäude der SBB, sowie des neuen Postdienstgebäudes am Bahnhof. Teilnahmeberechtigt sind alle schweizerischen, sowie die mindestens seit dem 1. Januar 1945 in der Schweiz niedergelassenen ausländischen Fachleute. Beamte und Angestellte der den ausschreibenden Behörden unterstellten Verwaltungen des Platzes Bern sind ausgeschlossen. Anfragen schriftlich bis 30. Sept. 1949 an die Bauabteilung der Generaldirektion der SBB, Mittelstr. 43, Bern. Eingabetermin 31. März 1950 ebendorthin. Dort können auch die Unterlagen gegen eine Hinterlage von 100 Fr. bezogen werden. Abzuliefern sind ein Verkehrsplan 1:1000, ein Situationsplan 1:500, Grundrisse, Fassaden und Schnitte der projektierten Hochbauten und Verkehrsanlagen 1:500, Schaubild, Erläuterungsbericht. Preisrichter: S. Brawand, Kant. Bau- und Eisenbahndirektor, Bern, Präsident, O. Wichser, Oberingenieur SBB, Bern, H. Hubacher, Städt. Baudirektor I, Bern, Dr. A. von Salis, Generalsekretär PTT, Bern, A. Bodmer, Chef des Regionalplanungsbüro, Bern, H. Daxelhofer, Architekt, Bern, A. Hoechel, Architekt, Genf, Dr. Ing. C. Pirath, Professor an der Techn. Hochschule Stuttgart, R. Steiger, Architekt, Zürich, H. Steiner, Stadtingenieur, Zürich, Dr. M. Stettler, Architekt, Bern; ständige Experten und Ersatzpreisrichter: A. Aegerter, Ingenieur, Basel, A. Brenni, Chef der Hochbauabteilung PTT, Bern, M. Egger, Kantonsbaumeister, Bern, E. Kaech, Sektionschef SBB, Bern, E. Strasser, Chef des Stadtplanungsamtes, Bern, Dr. Bandi, Direktor der städt.