

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **75/76 (1920)**

Heft 3

PDF erstellt am: **19.09.2024**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

### **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

ein nie versagender Geschmack, ein vollendet feines Farben-Empfinden, Zartheit in den Tönen, Zurückhaltung im Ornamentalen, Harmonie von Raum und Inhalt — das charakterisiert seine Werke. Durchgearbeitet bis in die letzten Konsequenzen sind sie immer. Da, wo er den Raum geschaffen hatte, suchte er auch, wenn immer möglich, die ganze Möblierung zu leiten und er pflegte sie bis in die letzten Einzelheiten ganz persönlich durchzuführen. Damit hat er seinen vielen Bauherren — und namentlich auch den Frauen — wertvolle Dienste geleistet und es ist voll zutreffend, wenn mir von ihm nächststehender Seite geschrieben wird: „Er verstand es besonders gut, mit viel Geduld seine Ideen mit den Wünschen seines Bauherrn zu vereinen — darum ist jedes Haus für die Menschen, die darin leben, kein fremdes Heim für sie gewesen; sie fühlten sich von Anfang an wohl, weil es nur für sie gebaut war.“ Dank seiner ausserordentlichen Gewissenhaftigkeit in der Ausführung hat er denn auch mit allen seinen Bauherren nachmals auf Dauer freundschaftliche Beziehungen unterhalten.

J. R. Streiff hat dem Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein angehört und war Mitglied des Bundes schweizer. Architekten. Der Sektion Zürich des B.S.A. hat er in letzter Zeit — bis zum Tode — als Obmann vorgestanden und hat auch in diesem Kreise mit starken Anregungen gewirkt. Dem Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Verein hat er, der Vielbeschäftigte, noch eine grosse verdienstvolle Arbeit gewidmet. Für das Werk: „Das Bürgerhaus in der Schweiz“ haben die Kollegen Streiff und Schindler den weitaus grössten Teil der umfangreichen Aufnahmearbeiten im Glarnerlande durchgeführt; es ist ein wertvoller Band zustandegewonnen. Er liebte sein Glarnerland, kannte es gründlich, landauf und ab, und hat sich mit Freuden der Erhaltung im Bilde der alten baukünstlerischen Werte des Landes gewidmet, während er ihm gleichzeitig soviel neue starke Werte zugeführt hat.

Mit der Witwe trauern zahlreiche Freunde um den zu früh Verstorbenen. Ich kann meinen Nachruf nicht besser schliessen, als mit einer Entlehnung aus einem schönen Nekrolog der „N. Z. Z.“ (Nr. 1081), der mit der Zusammenfassung schliesst: „Man wird diese feinblütige, edle, stille Persönlichkeit künftig mancherorts schwer vermissen. Rudolf Streiff repräsentierte eine Kultur im vollen besten Sinne des Wortes. Solche Menschen gerade in unserer immer kulturloser werdenden Welt missen zu müssen, bedeutet ein schweres Leid. In doppelter Dankbarkeit aber werden wir gerade darum ihr Bild bewahren.“

P. U.

### Miscellanea.

**Bau-Einschränkungen bei den S. B. B.** Die ausserordentlichen Finanzschwierigkeiten der schweizerischen Bundesverwaltung zwingen den Bundesrat zu ausserordentlichen Massnahmen. Er hat daher das Eisenbahndepartement beauftragt, der Verwaltung der S. B. B. von den Finanzschwierigkeiten Kenntnis zu geben und sie einzuladen, bis zum Wiedereintritt günstigerer Verhältnisse überall, ganz besonders in den Bauausgaben, die grösstmögliche Zurückhaltung zu beobachten und auf diesem Gebiete alles zurückzustellen, was nicht zur Aufrechterhaltung eines sicheren Betriebes unbedingt erforderlich ist. „Nur wenn es gelingt“, heisst es in dem Schreiben wörtlich, „hier die Ansprüche ganz erheblich zu reduzieren, hofft der Bundesrat, dass es ihm möglich sein werde, den Bundesbahnen weiterhin die Mittel zur Verfügung zu stellen, welche zur wenigstens annähernden Durchführung des bestehenden Elektrifizierungsprogrammes notwendig sind. Dabei betrachtet es der Bundesrat als selbstverständlich, dass auch hier bei Bauten und Bestellungen mit der denkbar grössten Umsicht, Sparsamkeit und Beschränkung auf das absolut Unerlässliche vorgegangen wird. Denn wir dürfen uns auch nicht der Gefahr aussetzen, die Elektrifizierung unserer Staatsbahnen zu einem Preise durchzuführen, der für alle Zukunft eine Belastung unserer Volkswirtschaft mit unverhältnismässig hohen Personen- und Gütertaxen zur Folge haben müsste. Der Bundesrat erlaubt sich wiederholt, auf den aussergewöhnlichen Ernst der Situation hinzuweisen, und er zählt auf die verständnisvolle Mitwirkung der Bundesbahnbehörden und aller in denselben vertretenen Interessengruppen.“

Der Umbau der linksufrigen Zürichseebahn<sup>1)</sup> gehört nun zu den Bauten, die seitens der Generaldirektion der S. B. B. zurückgestellt, bezw., da bereits in Ausführung begriffen, eingestellt werden

wollen, gegen welche Absicht der zürcherische Bauvorstand Dr. E. Klöti im Verwaltungsrat der S. B. B. Einspruch erhoben hat. Von diesem Umbau ist die Sihlverlegung mit Untertunnelung im Sihlhölzli<sup>1)</sup> nahezu vollendet; vor kurzem hat sich bereits eines der sprunghaft auftretenden Sihlhochwasser nächtlicherweise den Weg ins neue Bett und über den Ueberfall erzwungen, glücklicherweise ohne dem Bauwerk Schaden zuzufügen. Immerhin würde die Einstellung dieses Umbaus, der ja an sich schon aus Gründen der Betriebsicherheit (Beseitigung zahlreicher Niveau-Kreuzungen mit städtischen Hauptverkehrsstrassen) unternommen worden ist, auch den unfertigen Bau selbst gefährden, wenn nicht zum mindesten der südlich anschliessende, rund 300 m lange Ulmberg-Tunnel so rasch wie möglich erstellt würde. Dieser muss nämlich auch das Material liefern zur Hinterfüllung des obern, jetzt noch zu schwachen Leitdamms der Sihlableitung; der jetzige Zustand bildet eine Gefährdung des bereits erstellten Tunnelstückes. Andererseits ist es aus Gründen eines sichern und billigen Baubetriebes geboten, den Ulmberg-Tunnel zu bauen, bevor die Sihl ins neue Bett geleitet wird, weil durch letzteres das Grundwasser im Bereich des Tunnels um mehrere Meter gehoben werden wird. Heute aber liegt die Sohle des Ulmberg-Tunnels, der bekanntlich durch Alluvion und Moräne, dazu mit sehr geringer Ueberlagerung in der Nähe einer Reihe von Häusern hindurchführt, gerade noch über dem Grundwasserspiegel. Es sprechen demnach durchaus nicht nur die städtischen, sondern die eigenen Interessen der S. B. B. selbst für baldige Sicherung des halbfertigen Zustandes.

Ueber praktische Ergebnisse aus der industriellen Psychotechnik berichtet Prof. Dr. Ing. G. Schlesinger in der „Z. d. v. D. I.“ vom 12. Juni 1920. In seinen Ausführungen weist er nach, dass die auf der Grundlage der Psychologie ausgeführten Eignungsuntersuchungen ein wichtiges Mittel sind, um unter jugendlichen und Erwachsenen den geeigneten Mann an die richtige Stelle zu bringen. Das Ziel der psychotechnischen Prüfung ist, Eltern und Berufsberatern die Mittel zu liefern, die ihnen nötig sind, um bei der Berufswahl wirklich raten zu können. Diese Prüfungen betreffen zunächst Auge, Gehör und Gefühl, wobei sie sich auf möglichst einfache, dem Werkstattbetriebe gut angepasste Apparate stützen. Weitere Vorrichtungen dienen zur Prüfung der Aufmerksamkeit und des Vorstellvermögens, der konstruktiven Veranlagung und des technischen Verständnisses. Bemerkenswert ist die fast vollständige Uebereinstimmung der Prüfungsergebnisse mit den Beobachtungen des Werkstattleiters; sie zeigt, wie die betreffende Prüfmethode, die in der Hauptsache von Dr. Moede im Laboratorium für industrielle Psychotechnik an der Technischen Hochschule Charlottenburg entwickelt worden ist, bereits brauchbare Resultate liefert. Die Methode wurde auch schon für zahlreiche Sonderfälle, wie für Automobilfahrer, Wicklerinnen, Telephonistinnen usw. angewandt, und soll nun u. a. auch auf Arbeiter im Baugewerbe ausgedehnt werden.

### Simplon-Tunnel II. Monats-Ausweis Juni 1920.

		Tunnellänge 19 825 m		Total
		Südseite	Nordseite	
Firststollen:	Monatsleistung . . . . .	m 92	—	92
	Stand am 30. Juni . . . . .	m 9145	8781	17926
Vollausbruch:	Monatsleistung . . . . .	m 91	—	91
	Stand am 30. Juni . . . . .	m 9095	8781	17876
Widerlager:	Monatsleistung . . . . .	m 85	—	85
	Stand am 30. Juni . . . . .	m 8977	8781	17758
Gewölbe:	Monatsleistung . . . . .	m 80	—	80
	Stand am 30. Juni . . . . .	m 8951	8781	17732
Tunnel vollendet am 30. Juni . . . . .		m 8951	8781	17732
In % der Tunnellänge . . . . .		% 45,1	44,3	89,4
Mittlerer Schichten-Aufwand im Tag:				
Im Tunnel . . . . .		213	—	213
Im Freien . . . . .		—	150	150
Im Ganzen . . . . .		213	150	363

Während des Monats Juni wurde, mit durchschnittlich 16 Bohrhämmern im Betrieb, an 24 Tagen gearbeitet.

Das grösste Zeppelin-Luftschiff „Z 71“, das als letztes, und zwar noch zu Kriegszwecken, gebaut worden ist, besitzt eine Länge von 220 m und eine Geschwindigkeit von 112 km/h. Wie die „Basler Nachr.“ mitteilen, ist es am 1. Juli d. J. gemäss den Friedensbedingungen an England ausgeliefert worden. Das veranlasst uns, daran zu erinnern, dass der „Zeppelin IV“, der am

<sup>1)</sup> Dargestellt in Band LXIII, Seite 275 (9. Mai 1914).

<sup>1)</sup> Dargestellt in Band LXX, Seite 214 (3. November 1917).

4./5. August 1908 die denkwürdige Fahrt machte, die mit dem Feuertod des Luftschiffes bei Echterdingen endete<sup>1)</sup>, bei einer Länge von 138 m über eine Eigengeschwindigkeit von erst 54 km/h verfügte. Es ist für die auf diesem Zweige der Luftschiffahrt bahnbrechende Zeppelin-Werft am Bodensee ein tragisches Zusammenreffen, dass die Auslieferung ihres tüchtigsten, höchstentwickelten Luftkreuzers gerade auf den 12. Jahrestag des ersten grossen Ueberlandfluges fällt, der jenen „Zeppelin IV“ am 1. Juli 1908 über Luzern und Zürich geführt hatte.<sup>2)</sup>

Ingenieur Dr. Roman Abt begehrt heute in Luzern seinen 70. Geburtstag, zu dem ihm auch die „Schweizer. Bauzeitung“ beste Glückwünsche darbringt. Von seiner über den ganzen Erdball verteilten Arbeit im Bau von Zahnradbahnen hatte die „Bauzeitung“ schon vor vielen Jahren öfters zu berichten. Möge er noch manches Jahr an der Oberleitung der mannigfachen grossen Unternehmungen, in denen er nunmehr mitwirkt, tätigen Anteil nehmen können.

### Literatur.

Der Kampf um den Stil im Kunstgewerbe und in der Architektur. Von *Walter Curt Behrendt*. Berlin 1920. Deutsche Verlagsanstalt Stuttgart und Berlin.

Behrendt entwickelt vor dem Leser den ganzen Fragenkomplex, der sich um das Mysterium der Stilbildung geschlossen hat. Er sucht nach den tiefsten Wurzeln und geheimsten Absichten des Praeraffaelitismus, des Aufloderns der bedingungslosen Kunst der neunziger Jahre, der nüchternen, unsicheren, kunstlosen Kunst von heute. Seine Meditationen und Untersuchungen knüpfen an die Darstellung des ganzen Schaffensgebietes des Kunstgewerbes und der Architektur an. Der Aussenstehende wird dabei einen starken Eindruck von der Weite des Feldes und von der unendlichen Mannigfaltigkeit der Forderungen bekommen, die in den angewandten Künsten der Kunst vorangestellt werden.

Der Ton des Buches klingt besonders vernehmlich aus nachfolgenden Zeilen, die das Kapitel „öffentliche Baukunst“ abschliessen: „Hier aber wächst die Betrachtung ins Allgemeine und weist auf ein tragisches Zeitschicksal. Was von der Architektur des Theaters gilt, das gilt in weitestem Sinne für die gesamte öffentliche Baukunst der Zeit. Es fehlt ihr der Sinn für jene Architektur-Aufgaben, von denen Schinkel einmal gesagt hat, es liesse sich an ihnen zeigen, dass das Wesen der Baukunst auch einer höhern Freiheit fähig wäre, als ihr sonst, innerhalb der Grenzen profaner Nützlichkeitsforderungen, zugestanden werden könne. Und die Baukunst der Gegenwart ist dieser höhern Freiheit nicht fähig, weil der Zeit selbst diese Freiheit fehlt, weil sie in ihrer wahnwitzigen Arbeitswut und in ihrer rastlosen Betriebsamkeit das Feiern ganz verlernt und allen Spieltrieb verloren hat. Die Kunst steht abseits vom Leben und fristet in dieser arbeitseifrigen Zeit ein anteilloses Dasein. Sie ist, auf sich selbst gestellt, Selbstzweck geworden, ein unverstandenes ästhetisierendes Spiel, statt der allgemein gültige Ausdruck eines gesteigerten Lebensgefühls zu sein.“

H. B.

Etude sur la traction électrique par courant continu; alimentation des réseaux de tramways et de métropolitains. Par *F. Guery*, Ingénieur en chef des services électriques de l'Omniun Lyonnais des Chemins de fer et Tramways. Extrait de la „Revue Générale de l'Electricité“, 1920, Paris.

Der vorliegende Sonderabdruck, im Umfang von 31 Seiten Quartformat, betrifft zwei vom Verfasser im Jahre 1919 vor der „Société Française des Electriciens“ gehaltene Vorträge, die zum

<sup>1)</sup> Beschreibung jener Fahrt (mit Bildern) in Band LII, Seite 106 (22. Aug. 1908).

<sup>2)</sup> Vergl. Band LII, Seite 15 und 40 (vom 4. und 18. Juli 1908), mit Bildern.

Man greift sich an den Kopf, wenn man in den Blättern liest, dass die „Zerstörungskommission“ der Entente dieser Tage 22 Fabriken besucht hat, in denen Luftfahrmaterial hergestellt wird, darunter die Anlagen Flugzeugbau Manzell und Seemoos, Maybach Motorenbau Friedrichshafen und die Daimlerwerke in Untertürkheim. „Mit der Zerstörung ist bereits begonnen worden; sie erstreckt sich sowohl auf alle vorhandenen fertigen Motoren und Teile derselben, wie auch auf die Holzmodelle, Matrizen und Versuchsstände.“ — Wir vermessen hierbei das Wichtigste: die Gehirne der Ingenieure. Warum führt man übrigens nicht lieber diese so hochwertigen Erzeugnisse produktiver Arbeit weg, oder noch besser: warum lässt man nicht einfach die leistungsfähigen Werke und Arbeiter unter Kontrolle der Entente für diese arbeiten? — Im gleichen Zeitungsblatt (N. Z. Z.) lesen wir in einer warmen Begrüssung Frankreichs „zum 14. Juli“ den schönen Satz: . . . „Möchte die Einsicht des Siegers erkennen, dass Europa nur durch ein gegenseitiges Sichverstehen aus dem heutigen Chaos herauskommt.“ — Wahrhaftig, ein bedenkliches Chaos der Begriffe, wenn heute, bald zwei Jahre nach Einstellung des Krieges, im wirtschaftlichen „Aufbau“ Europas solcher Widersinn, die buchstäbliche Vernichtung einer blühenden Industrie eines tributpflichtigen Landes, noch möglich ist. Wo bleiben denn unsere Kollegen, die nüchtern denkenden Ingenieure auf Seite der Alliierten? Findet sich kein Einflussreicher, solchem „Fiat verbum, pcreat ratio“ entgegenzutreten? C. J.

Teil auch 1919 im „Bulletin“ des genannten Vereins veröffentlicht worden sind. Der Verfasser entwickelt die von ihm und andern Ingenieuren des „Omniun Lyonnais“ angewandten Methoden für die Berechnung des Arbeitsbedarfs und der Energieversorgung elektrischer Strassen- und Stadtbahnen, bei denen die Anfahrverhältnisse von besonderer Bedeutung sind, und für die die Stromart des Gleichstroms normalerweise gewählt wird. Die Ausführungen des Verfassers dürfen mit Recht die Aufmerksamkeit der Fachleute beanspruchen und seien deshalb zur Beachtung empfohlen. W. K.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten.  
(Die Preise mancher Werke sind veränderlichen Teuerungszuschlägen unterworfen!)

Das Zeichnen als Ausdrucks- und Bildungsmittel. Von *E. Bollmann*, Professor an der Kantonsschule Winterthur. Kurze Betrachtungen an Hand des Resultates einer Umfrage der Gesellschaft Schweizer. Zeichenlehrer an die Schweizer. Hochschul-Lehrerschaft. Herausgegeben von der Gesellschaft Schweizer. Zeichenlehrer. Zürich 1920. Verlag: Art. Institut Orell Füssli. Preis geh. Fr. 2,50.

Il progetto Beretti-Majocchi per la via d'acqua di grande navigazione Milano-Lago di Como. Relazioni del consorzio di iniziativa aprile 1918 — agosto 1919. Relazioni sommarie degli autori dicembre 1918 — agosto 1919. Milano 1920, Pubblicazione a cura del consorzio per il canale Milano-Monza-Vimercate-Lecco.

Contribucion al Estudio de las Ciencias Físicas y Matemáticas. Publicaciones de la Facultad de Ciencias Físicas, Matemáticas y Astronómicas de l'Universidad Nacional de la Plata. Memoria, correspondiente a 1918. Peso 0,80. Serie Técnica, Volumen I, Entrega 7ª, Pesos 1,20.

Die Mietpreise in der Stadt Zürich im Jahre 1919. Mit vergleichenden Rückblicken. Heft 25 von „Statistik der Stadt Zürich“. Herausgegeben vom statistischen Amte der Stadt Zürich. Zürich 1920. Kommissions-Verlag Rascher & Cie. Preis geh. 1 Fr.

Lehrbuch der Arithmetik und Algebra für Mittelschulen. Von *Dr. F. Bützberger*, Professor an der Kantonsschule Zürich. I. Teil. Zweite Auflage. Zürich 1920. Verlag: Art. Institut Orell Füssli. Preis kart. Fr. 5,50.

Starkstromtechnik. Von *Prof. Dr. P. Eversheim*, an der Universität Bonn. Nr. 143 von „Wissenschaft und Bildung“. Leipzig 1920. Verlag von Quelle & Meyer. Preis geb. M. 5,25.

Sechs Vorträge über Stadtbaukunst. Von *Theodor Fischer*. Mit 21 Abbildungen. München und Berlin 1920. Verlag von R. Oldenbourg. Preis geb. 6 M.

Härte-Praxis. Von *Carl Scholz*. Berlin 1920. Verlag von Julius Springer. Preis geh. 4 M.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL.  
Dianastrasse 5, Zürich 2.

### Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studierender  
der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich.

#### Ferien-Praxis.

Da einige Studierende der Bauingenieur- und der Maschineningenieur-Schule der E. T. H., die während der Monate August und September eine geeignete Ferienbeschäftigung suchen, noch nicht untergebracht werden konnten, ersuchen wir unsere Kollegen in Ingenieur-Bureaux, auf Bauplätzen, in Maschinenfabriken oder sonstigen Werkstätten um *gef. umgehende Mitteilung allfälliger passender Arbeits-Gelegenheiten*.

#### Stellenvermittlung.

Gesucht junger Betriebsingenieur nach dem Allgäu. (2249)  
Gesucht jüngerer diplom. Maschineningenieur mit Kenntnissen im Automobilbau und verwandten Betrieben. Bei guter Leistung und finanzieller Beteiligungsmöglichkeit aussichtsreiche Stellung. (2250)  
On cherche pour une tannerie dans l'Ouest de la France, un directeur parfaitement au courant du tannage des cuirs. (2251)  
Gesucht zwei junge Bau- oder Maschineningenieure (Schweizer) für dauernde Beschäftigung auf einem technischen Bureau für Gas- und Wasserversorgungsbauten. (2252)  
Cercasi per cantieri italiani ingegnere di lingua italiana e pratico esecuzione lavori cemento armato. (2253)

Auskunft erteilt kostenlos

Das Bureau der G. e. P.  
Dianastrasse 5, Zürich 2.