Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **85/86 (1925)**

Heft 10

PDF erstellt am: **19.03.2024**

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 Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Namen der Geographischen Gesellschaft und des Schweizerischen Alpenklub, durch Prof. Dr. Mercanton im Namen der Schweizerischen Gletscherkommission, durch alt Direktor Haller im Namen der persönlichen Freunde und durch den Unterzeichneten im Namen der Schweizerischen geodätischen Kommission, der Eidg. Technischen Hochschule, des Schweiz. Geometervereins und im Namen der Mitarbeiter.

Mit Direktor Leonz Held ist ein gottbegnadeter Topograph, ein treuer Diener unseres Landes und ein guter, lieber Mensch dahingegangen. Friede seiner Asche! F. Baeschlin.

Miscellanea.

Neue Güterzug-Lokomotiven für die Schweizer. Bundesbahnen. Wie unsern Lesern aus einer frühern Mitteilung bereits bekannt, haben die S. B. B. für den Güterzugdienst auf der Strecke Basel-Olten-Bern Lokomotiven von höherer Leistung als die bisherigen Güterzuglokomotiven Typ Ce $^6/_8$ (1 C - C 1) vorgesehen. Diese neuenLokomotiven vom Typ 1 C - C 1, von denen 18 Stück der Schweizer. Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur und der Maschinenfabrik Oerlikon in Auftrag gegeben worden sind, lehnen sich in ihrem Aufbau an die früher für die Gotthardlinie gelieferten Lokomotiven gleichen Typs an [1]). Sie werden im Stande sein, einen Zug von 1400 t Anhängegewicht auf der Horizontalen mit 65 km/h und auf einer Steigung von 10 $^0/_{00}$ mit 35 km/h Fahrgeschwindigkeit zu schleppen. Eine weitere Bedingung ist, dass der gleiche Zug vier Hin- und Rückfahrten Basel-Olten-Bern innert 22 Stunden machen soll, worin je 20 Min. Aufenthalt nach jeder Fahrt eingerechnet sind, und wobei die Fahrt Basel-Olten-Bern einschliesslich 5 Min. Halt in Olten nicht mehr als 2 Stunden 35 Min. dauern soll; für die Fahrtrichtung Bern-Basel wird das Zugsgewicht auf ungefähr die Hälfte herabgesetzt. Auf 10 $^0/_{00}$ Steigung muss die Lokomotive die Belastung von 1400 t in höchstens 6 Min. aus dem Stillstand bis auf 30 km/h beschleunigen können; ferner muss sie während einer Viertelstunde eine Zugkraft entwickeln können, die um 5 $^0/_0$ höher ist als die dem Anhängegewicht von 1400 t auf 10 $^0/_{00}$ Steigung entsprechende Zugkraft. Als Höchstgeschwindigkeit sind 65 km/h festgesetzt. Wie die 33 für die Gotthardlinie gelieferten Ce $^6/_8$-Lokomotiven werden auch die hier beschriebenen für elektrische Nutzbremsung bei Talfahrt eingerichtet; nach dem „Bulletin Oerlikon" vom Januar 1925 werden sie voraussichtlich im Stande sein, auf dem Gefälle von 10 $^0/_{00}$ das ganze Zugsgewicht (1400 t Anhänge- und 130 t Lokomotivgewicht) elektrisch abzubremsen. Auch der mechanische Teil erfährt in der Antriebsanordnung und anderen Einzelheiten Aenderungen gegenüber den bisherigen Ce $^6/_8$-Lokomotiven, doch bleibt die Disposition der ganzen Lokomotive in ihren Hauptzügen unverändert. Die Gesamtlänge der Lokomotive, über Puffer gemessen, ist 20,0 m (gegenüber 19,4 m bei den bisherigen), der totale Radstand 17,0 m (16,5 m). Das Gewicht setzt sich zusammen aus 73 t (70,6 t) für den mechanischen Teil und 55,5 t (56,4 t) für die elektrische Ausrüstung, wobei bei der neuen Maschine der Kolbenkompressor zu der elektrischen Ausrüstung gerechnet ist. Das Dienstgewicht beträgt 129,5 t (129,0 t), das Adhäsionsgewicht 105,5 t (104,0 t).

Bauausstellung 1925 in Essen. Vom 18. Juli bis 16. August wird in Essen unter dem Schutz des Verbandes Deutscher Architekten und Ingenieur-Vereine eine Bauausstellung stattfinden. Die Ausstellung wird Baustoffe im weitesten Umfange, Baumaschinen und andere Hilfsmittel der modernen Bauweise, neue Baukonstruktionen, gesundheits- und heiztechnische Anlagen, moderne Bauten, ausgeführte und geplante Bauwerke, ferner das Gebiet des Industriebaues, mit besonderer Berücksichtigung des Verwaltungs- und Werkstättengebäudes der Industrie, sowie auch das Arbeiterwohnhaus vorführen. Der genannte Verband wird auf der Ausstellung eine Sondergruppe über die Entwicklung des deutschen Bauwesens in der neuesten Zeit übernehmen. Die Geschäftsadresse lautet: Bureau der Bauausstellung Essen 1925, Essen Bureauhaus Glückauf, Zimmer 12.

Standseilbahn auf den Erzberg. Im Ingenieur- und Architekten-Verein in Wien berichtete Prof. Dr. Ing. E. E. Seefehlner über eine neue Seilbahn der Alpinen Montangesellschaft, die die Arbeiter zu ihren hochgelegenen Arbeitsplätzen auf den Erzberg befördert. Die Bahn führt, nach der „Z. V. D. E. V.", von der Ortschaft Trofeng aus in die 400 bis 500 m höher gelegenen Abbaugebiete am Nordabhange des Erzberges. Ihre mittlere Neigung beträgt rund 400 $^0/_{00}$, die grösste 610 $^0/_{00}$. Die ganze technische Einrichtung der Bahn zielt auf erhöhte Wirtschaftlichkeit des Betriebes und auf geringern Material- und Personalaufwand gegenüber Seilbahnen bisheriger Bauart ab. Mit den je 90 Personen fassenden Wagen können in einer Stunde in jeder Richtung je 500 Personen befördert werden.

[1]) Siehe Band 75 Seite 229 (22. Mai 1920).

Versuche über den Wärmeausdehnungskoeffizient von Gesteinen. Das Bureau of Standards hat nach „Eng. News-Record" vom 29. Januar zahlreiche Messungen an Kalkstein- und Marmor-Probekörpern vorgenommen, die einen sehr stark veränderlichen Temperaturausdehnungs-Koeffizienten ergaben. Für kleinere Temperaturänderungen über die Normaltemperatur ergaben sich kleine Längenänderungen, die aber mit wachsender Temperatur rasch zunahmen. Bei 100° C kann der Ausdehnungskoeffizient angenähert gleich dem des Eisens gesetzt werden, bei 200° C ist er etwa doppelt so gross; für Temperaturen wenig über der Normaltemperatur ist er nur ein Bruchteil von dem des Eisens. Bei den Marmor-Versuchstücken zeigt sich auch, dass diese nach dem Abkühlen auf die ursprüngliche Temperatur nicht mehr ihr Anfangsvolumen erreichten, sondern eine bleibende Volumenzunahme aufwiesen. Jy.

Konkurrenzen.

Bebauungsplan der Stadt Strassburg. (Band 83, Seite 299 und 309, Band 84, Seite 92.) Unsern frühern bezüglichen Mitteilungen ist zunächst hinzuzufügen, dass im Preisgericht ausser den (auf Seite 92 von Band 84) bereits Genannten und 13 Vertretern der Stadt und des Départements Bas-Rhin als weitere Fachleute die Architekten nachträglich noch *Le Corbusier* in Paris und Stadtbaumeister *Walter* in Colmar zugezogen worden sind.

Das Urteil des Preisgerichts ist das folgende:

A. Erweiterungsplan:

II. Preis ex aequo (je 25 000 Fr.) a) Architekten *Metz*, *Etienne de Kalbermatten*, *Paul Enderlin* und *Etienne Rey*, alle in Paris; b) Architekt *René Prud'homme* in Paris.

III. Preis (15 000 Fr.) Geometer *Marcel Rohmer* und *Marcel Lehmann* in Strassburg.

IV. Preis (10 000 Fr.) Architekten *G. Niedermann* und *K. Hippenmeier* in Zürich.

B. Bebauungsplan der mit Servitut belegten Zone 1:

II. Preis (6000 Fr.) Architekten *G. Niedermann* und *K. Hippenmeier* in Zürich.

Angekauft wurden vier Entwürfe zu 8000, 4000, 3000 und 2000 Fr.

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

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Auszug aus dem Protokoll der Sitzung des Central-Comité vom 17. Februar 1925.

1. Das Central-Comité behandelte den *Geschäftsbericht* und die *Rechnung* für das Jahr 1924, sowie das *Budget* 1925. Es wurde beschlossen, auf den 4. April nächsthin eine *Delegierten-Versammlung* nach Bern einzuberufen und ihr die genannten drei Vorlagen zur Genehmigung zu empfehlen.

2. Die durch die Delegierten-Versammlung in Filisur unter Vorbehalt möglichster Berücksichtigung von Vorschlägen der Sektionen Bern und Basel bereits genehmigten *Wassermes-normen* liegen nun im bereinigten Texte vor und können in Druck gegeben werden.

3. Die Honorarnormen der Fachgruppe für Beton- und Eisenbeton-Ingenieure, deren Genehmigung durch den Beschluss der Delegierten-Versammlung in Filisur dem Central-Comité übertragen wurde, sind nun ebenfalls bereinigt und sollen demnächst in Druck erscheinen.

4. Die Leitsätze für die Berücksichtigung der Teuerung bei den Arbeitsbedingungen (Nr. 107) wurden neuerdings mit Gültigkeit bis 31. Dezember 1925 genehmigt.

5. Das Central-Comité nimmt davon Kenntnis, dass auf seine Anfrage an den Bundesrat betreffend Mitwirkung an den Normungsarbeiten des S. I. A. vom Eidg. Volkswirtschaftsdepartement und der Generaldirektion der Bundesbahnen zustimmende Antworten eingetroffen sind; das Departement des Innern dagegen hält es nicht für nötig, sich amtlich in den Kommissionen vertreten zu lassen.

Das Sekretariat.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

PROTOKOLL
der IX. Sitzung im Vereinsjahr 1924/25

Mittwoch, den 25. Februar 1925, 20 Uhr, auf der Schmidstube.

Vorsitzender: Ing. A. Walther, Präsident. 126 Anwesende.

I. *Das Protokoll* der VIII. Vereinssitzung ist noch nicht erschienen. Jenes der VII. Sitzung, erschienen in der „S. B. Z." vom 28. Januar, wird genehmigt.

In den S. I. A. und die Sektionen sind aufgenommen worden Ing. *Frank Rudolfi,* Ing. *Ernst Pfyffer* und Dr. Ing. *E. Wiesmann.*

Die Kollegen, die an der Internat. Städtebau-Tagung in New York (vgl. „S. B. Z." vom 21. Februar d. J., Seite 108) teilzunehmen gedenken, werden gebeten, ihre Adresse dem Vorsitzenden mitzuteilen, damit diese an den Präsidenten des Kongresses weitergeleitet werden kann.

II. Die Umfrage wird nicht benützt.

III. *Vortrag* von Architekt *Nic. Hartmann,* St. Moritz, über *„Das Stadthaus in Stockholm".*

Eine im Juni letzten Jahres unternommene Reise galt hauptsächlich dem Besuch der beiden nordischen Grosstädte Stockholm und Kopenhagen. Den nachhaltigsten und stärksten Eindruck hinterliess das neue Stadthaus in Stockholm. Schon seine Situation ist verblüffend: An der Südspitze einer Halbinsel zwischen zwei Armen des Mälar, unmittelbar gegenüber der Altstadt zwischen den Brücken, beherrscht dieser moderne Dogenpalast das ganze Stadtbild; die Absicht, durch den Bau ans Wasser, Stockholms Gepräge als Hafenstadt hervorzuheben, ist in vollem Masse gelungen [1]). Ein ungemein lebhafter Verkehr zu Wasser und zu Land umbrandet den stolzen Bau. Die ersten Vorprojekte für das Gebäude stammen aus den Jahren 1902/1905, aber erst in den Jahren 1908/1909 nahm die Idee für die Errichtung des Stadthauses an dieser Stelle greifbare Form an. Im Sommer 1923 wurde es nach gut zehnjähriger Bauzeit mit grossem Pomp eingeweiht. Die Baukosten betrugen insgesamt 18 Mill. Kronen, gleich 27 Mill. Schweizerfranken. Mit der Durchführung der Bauaufgabe war Ragnar Oestberg betraut, ein Baumeister von hohen künstlerischen und organisatorischen Fähigkeiten. Diese Bauaufgabe bestand nicht nur darin, ein Verwaltungsgebäude im gewöhnlichen Sinne zu schaffen, es galt vielmehr für die Zwecke höchster Repräsentation den nötigen Rahmen zu schaffen. In ausserordentlich geschickter Weise ist Oestberg dieser Forderung gerecht geworden.

Mit zahlreichen prachtvollen Lichtbildern erläuterte nun Hartmann die Lage und das Aeussere des Gebäudes, die Grundrisse, die innere architektonische und dekorative Gestaltung und die konstruktiven Einzelheiten.

In einer kurzen Untersuchung wurde dann nachgewiesen, in welch hohem Masse Oestberg in seiner Schöpfung den ethisch ästhetischen Forderungen gerecht wird, die *John Ruskin* vor 50 Jahren in seinen „Sieben Leuchtern der Baukunst" aufgestellt hatte. „Leuchter der Aufopferung" heisst Ruskins erste Betrachtung. Für eine schöne allgemeine Sache, ein Gotteshaus oder sonst für ein nationales Werk ist es notwendig, persönliche Opfer zu bringen. Diese aufopfernde Gesinnung ist beim Bau des Stockholmer Stadthauses in bewundernswertem Masse vorhanden gewesen. Die zweite Betrachtung handelt vom „Leuchter der Wahrheit": keine unwürdige Vorspiegelung falscher Tatsachen in Bezug auf Material, Konstruktion, Menge und Wert der Arbeit darf Platz greifen. Oestbergs Bau ist von allen Ueberbleibseln einer Schein-Architektur frei, überall spürt man die warme Hand des wohlgeschulten und zünftigen Handwerkers. „Der Leuchter der Kraft" heisst die dritte Betrachtung, und der Ausdruck der Kraft liegt in diesem Bau in der grossen Zusammenstellung der Baumassen, durch die Farbe des Materials in den langen Horizontalen der Längsfassade und in der straffen Vertikalgliederung der Schmalfronten. In kraftvoller Vertikale wachsen die acht Türme direkt aus dem Boden heraus, in ganz monumentaler Weise der grosse Hauptturm. Im „Leuchter der Schönheit" wird der Wert und Unwert des schmückenden Ornamentes auseinandergesetzt. Die besten Künstler Schwedens sind zur Mitarbeit für den Bau herangezogen worden. Die fünfte Betrachtung handelt vom „Leuchter des Lebens": Alle gute Arbeit muss freie Handarbeit sein. Jeder Stein in der Mauer, jede Steinfliese im Hof zeugt von der Hingebung, mit der Oestberg die Bauhandwerker zu freudig geleisteter und daher lebenswarmer Mitarbeit zu begeistern wusste. Im „Leuchter der Erinnerung" wird die Hauptforderung aufgestellt, dass Baukunst lebendige Geschichte sei und solche erhalten werden müsse. Die Mauern des Stadthauses von Stockholm sind ein lebendiges Bilderbuch geworden von der heimischen Sagenwelt und der schwedischen Geschichte bis auf den heutigen Tag. In der letzten Betrachtung, dem „Leuchter des Gehorsams" ringt Ruskin mit der Forderung eines allgemein gültigen Systems der Form und des Stiles, als Mittel zur Gesundung unserer zerfahrenen Architektur. In weitern Bildern zeigte der Redner, dass Stockholm auch diesem Gebote nachgekommen und dass der Geist edelster Baugesinnung wenigstens hier wieder zu neuem Leben auferstanden ist. Das erfüllt die Seele mit Trost, Zuversicht und schönster Hoffnung.

Der sehr interessante und schöne Vortrag wurde vom Vorsitzenden und von den Anwesenden mit warmem Beifall verdankt. Eine Diskussion fand nicht statt.[1])

Schluss 10½ Uhr. Der Aktuar O. C.

[1]) Vgl. die einlässliche Darstellung mit zahlreichen Abbildungen in „S. B. Z." Band 83, Nr. 2 bis 4 (Januar 1924). Red.

EINLADUNG
zur X. Sitzung im Vereinsjahr 1924/25

Mittwoch, den 11. März 1925, 20 Uhr, auf der Schmidstube.

Vortrag (mit Lichtbildern) von Ingenieur *F. Gugler,* Direktor der N. O. K. Baden:

„Einige Bauerfahrungen bei der Erstellung des Krafwerks Wäggital"

Eingeführte Gäste und Studierende sind willkommen.

Der Präsident.

Voranzeige! Am 8. April wird Ingenieur W. Trüb, Direktor des E. W. Z. über die elektrischen und mechanischen Anlagen des Wäggitalwerks sprechen.

Einladung zu einer gemeinsamen, öffentlichen Versammlung mit dem Linth-Limmat-Verband.

Freitag, den 13. März 1925, 20 Uhr, auf der Schmidstube.

Vortrag (mit Lichtbildern) von Direktor *H. Peter,* Zürich:

„Der Wasserwirtschaftsplan der Linth-Limmat mit besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse im Gebiete der Stadt Zürich".

Linth-Limmatverband. Zürcher Ing.- und Arch.-Verein.

Mitteilung.

Mittwoch, den 18. März, 20 Uhr findet im Zunfthaus zur „Zimmerleuten" ein Vortragsabend der Maschineningenieur-Gruppe der G. E. P. statt mit einem Vortrag von Ing. *Th. Müller,* Winterthur:

„Das hydraulische Kolbengetriebe System Schneider".

Die Mitglieder des Z. I. A. V. werden zu diesem Vortrage ebenfalls eingeladen.

S. T. S. Schweizer. Technische Stellenvermittlung
Service Technique Suisse de placement
Servizio Tecnico Svizzero di collocamento
Swiss Tecnical Service of employment

ZÜRICH, Tiefenhöfe 11 — Telephon: Selnau 23.75 — Telegramme: INGENIEUR ZÜRICH
Bewerber wollen Anmeldebogen verlangen. Einschreibegebühr 2 Fr. für 3 Monate.
Auskunft über offene Stellen und *Weiterleitung* von Offerten erfolgt *nur gegenüber Eingeschriebenen.*

Es sind noch offen die Stellen: 1080b, 23a, 35a, 41a, 44, 45a, 53, 54, 56, 57, 58, 60, 62, 68, 69, 70, 71, 72, 73.

Tüchtiger, energischer *Ingenieur* für Kranbau, befähigt durchaus selbständig der Hebezeug-Abteilung einer Konstruktionsfirma vorzustehen. (Luxemburg.) (40a)

Ingenieur oder *Techniker* mit langjähriger Praxis als Konstrukteur von Ventilatoren, als leitender Abteilungsingenieur in eine Maschinenfabrik der deutschen Schweiz. Reiche Erfahrung in Lüftung, Staubabsaugung und pneumatische Späne- und Gütertrocknung, Beherrschung der drei Landessprachen. Eintritt 1. April. (74)

Chimiste spécialisé dans l'hydrogénation, pour fabrique de parfums à Genève. (75)

Ingenieur, mit abgeschlossener Hochschulbildung, für Berechnungen und Versuche an Dampf-Turbinen. Deutsche Schweiz. (76)

Jüngerer *Bautechniker,* nur mit guten Referenzen, auf Bauplatz zu schweiz. Bauunternehmung in Brasilien. Eintritt baldigst. Italienisch erwünscht. (77)

Junger *Eisenbeton-Ingenieur,* mit einigen Jahren Praxis, auf Ingenieurbureau der deutschen Schweiz. (78)

Junger *Bautechniker,* tüchtig im Projektieren und Aufzeichnen von Werkplänen, zur Aushilfe für 1 bis 2 Monate. Kt. Solothurn. (79)

Ingénieur de langue française, connaissant béton armé et si possible, charpente métallique, pour bureau d'études à Paris. (81)

Jüngerer *Tiefbautechniker,* mit Praxis auf Bauplatz, für die Bauleitung einer Wasserversorgungsanlage mit armierten Reservoirbauten. Anstellung vorläufig 3 bis 4 Monate. Ost-Schweiz. (82)

Heizungs-Techniker oder *-Ingenieur* nach dem Elsass, für sofort, vorübergehend. (84)

Bauführer, Techniker oder Ingenieur, mit gründlicher Praxis im Tiefbau, langjähriger Erfahrung im Einrichten und im Betriebe von Baustellen, zur Leitung eines Tiefbaues im Saargebiet. Franz. unerlässlich. Bei Bewährung Stelle dauernd. (85)

1 ou 2 *techniciens en bâtiment* (bons *dessinateurs)* pour bureau d'architecte du Midi de la France. (86)

[1]) Vergl. hierzu die Korrespondenz auf Seite 133. Red.