

Internat. Brückenbau-Kongress der E.T.H. Zürich

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **87/88 (1926)**

Heft 12

PDF erstellt am: **19.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-40962>

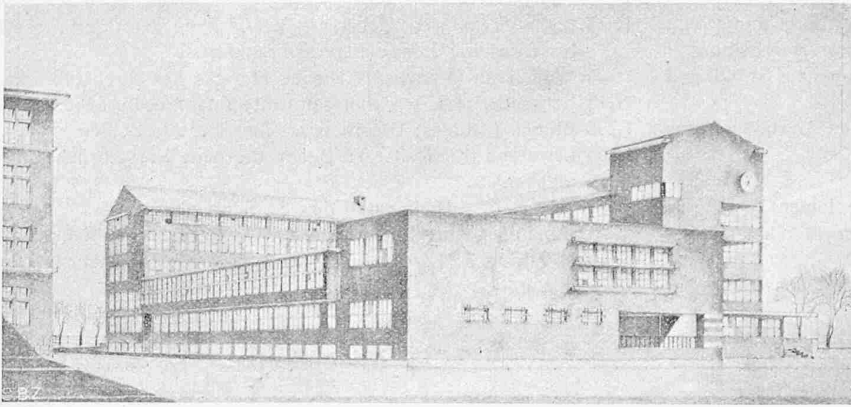
Nutzungsbedingungen

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.

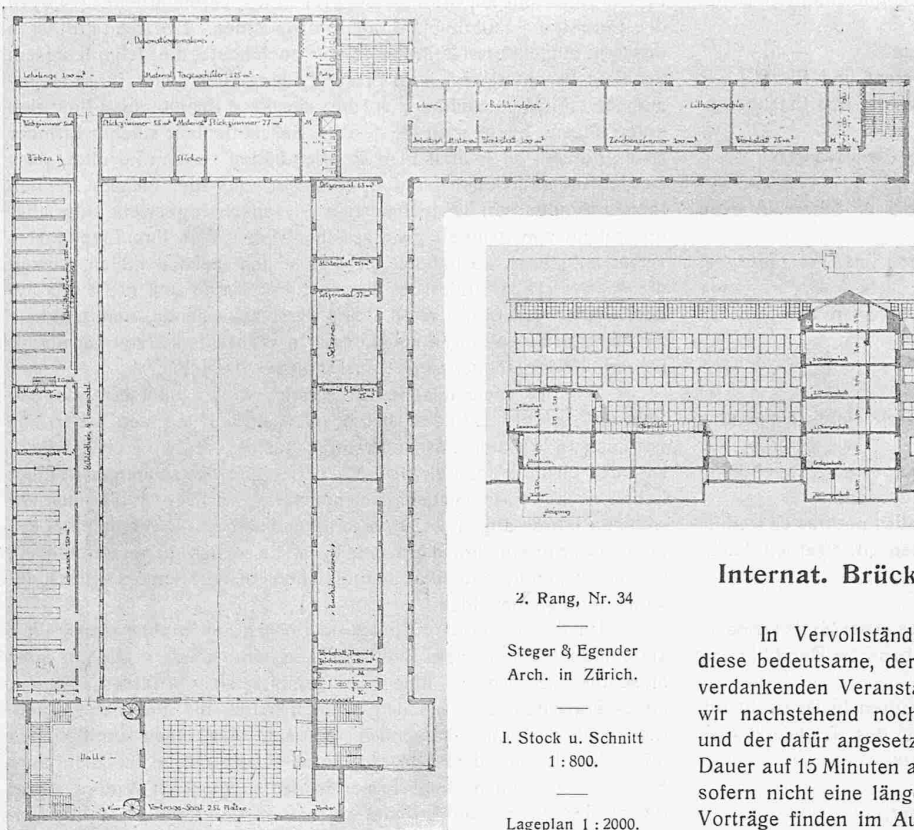
Haftungsausschluss

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.

WETTBEWERB GEWERBESCHULE UND KUNSTGEWERBE-MUSEUM ZÜRICH.



2. Rang (6000 Fr.), Nr. 34, Steger & Egender, Architekten in Zürich. — Ansicht aus Westen.



2. Rang, Nr. 34

Steger & Egender
Arch. in Zürich.

I. Stock u. Schnitt
1 : 800.

Lageplan 1 : 2000.

Den zweiten Fehler begehen manche Patentanwälte, indem sie ihre Aufgabe lediglich darin sehen, die Ausstellung eines Patentes zu erwirken und nicht darin, den Erfinder auf die ökonomische Aussichtslosigkeit seines Geisteserzeugnisses aufmerksam zu machen. Hier dürfte vielerorts eine etwas bessere Berufsmoral Platz greifen. Es sei noch darauf hingewiesen, dass unser Patentgesetz ausdrücklich bemerkt, dass Patente *ohne* Gewährleistung des Vorhandenseins des Wertes oder der Neuheit erteilt werden.

Der Schreibende hatte sich während längerer Zeit die Aufgabe gestellt, Erfinder vor der Patentanmeldung über voraussichtliche Misserfolge aufzuklären. Er holte hierüber auch die Ansicht des derzeitigen Rektors der E. T. H., Professor C. Andraea, ein, der ihm bestätigte, dass eine solche Tätigkeit ausserordentlich wünschenswert wäre, jedoch sich wohl kaum eines regen Zuspruches erfreuen dürfte, aus dem einzigen Grunde, weil eben die Eingebildetheit der Erfinder dieselben von der Einholung solcher Ratschläge abhalten dürfte und ein negatives Urteil höchstens ihre Eitelkeit beleidigen würde. Dennoch würde ich es begrüßen, wenn eine solche offizielle Beratungsstelle gegründet würde. Hierzu wäre wohl am ehesten unsere Alma Mater im Semperbau berufen.

Der Zweck dieser Zeilen soll erreicht sein, wenn die Patentanwälte sich daran erinnern werden, dass nur solche geistigen Erzeugnisse patentiert werden sollen, die der Allgemeinheit dienen, und nicht jedes beliebige Ding, aus dessen Patentierung sie persönlichen Vorteil ziehen, der Erfinder dagegen zu Schaden kommt.

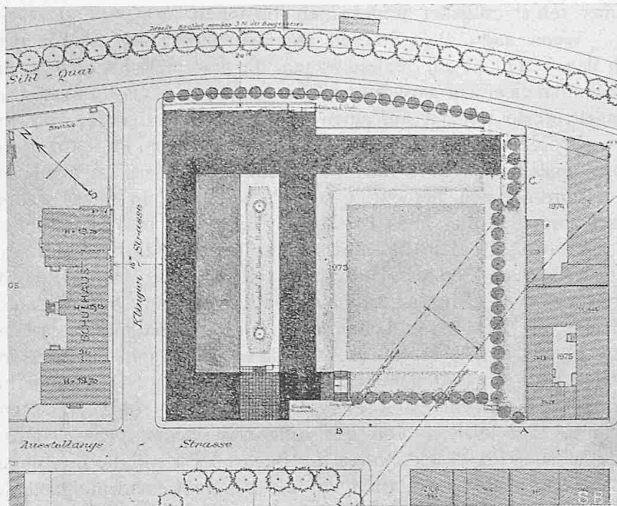
Internat. Brückenbau-Kongress E. T. H. Zürich.

In Vervollständigung unserer bisherigen Mitteilungen über diese bedeutsame, der Initiative unserer Kollegen Rohn und Roš zu verdankende Veranstaltung (vergl. Seiten 66, 129 und 163), geben wir nachstehend noch das Verzeichnis der angemeldeten Vorträge und der dafür angesetzten Zeiten bekannt. Auf jeden Vortrag, dessen Dauer auf 15 Minuten angesetzt ist, folgt eine Pause von fünf Minuten, sofern nicht eine längere Pause besonders angegeben ist. Sämtliche Vorträge finden im Auditorium Nr. I statt.

Montag den 20. September 1926.

Gruppe A, Allgemeines. Leiter: A. Rohn.

- 8.30 Empfang, Verteilung der Abzeichen und Entgegennahme der Exkursionskarten im Zimmer Nr. 16 b der E. T. H., Erdgeschoss des Hauptgebäudes, Eingang Rämistrasse.
- 9.00 Begrüssung im Auditorium Nr. I.
- 9.30 Schaper (Berlin): Die Brückenbauten der deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in den Jahren 1924/1926.
- 9.50 Schuhmann (Wien): Verwertung der Erfahrungen bei der Erhaltung von Strassenbrücken.
- 10.10 Schaechterle (Cannstatt): Wirtschaftliche Vergleiche zwischen Eisenbeton- und Eisenbauten.
- 10.25 Pause.
- 10.45 Walther (Zürich): Neuere Anschauungen über Zweck und Art der industriellen Betriebsrechnung.
- 11.05 Wyss (Olten): Die Kraftfelder in festen elastischen Körpern und ihre praktische Anwendung.
- 11.25 Hübner (Bern): Untersuchungen über die Verteilung von Einzellasten durch Fahrbahntafeln aus Eisen, Eisenbeton und Holz.
- 11.45 Meyer (Bern): Mess-Instrumente für Messungen an Bauten bei bewegten Lasten.



Gruppe B, Eisenbau. Leiter M. Roš.

- 15.00 Hort (Charlottenburg): Rechnerische Ermittlung dynamischer Vorgänge, insbesondere Beanspruchungen bei Brücken.
 15.20 Hawranek (Brünn): Erfahrungen bei der Berechnung von Brücken in hochwertigem Stahl und bei ihrer Anarbeitung.
 15.40 Kommerell (Berlin): Erfahrungen mit den neuen St. 48 und F-Stählen.
 16.00 Gehler (Dresden): Ueber die Ausbildung und Anwendung des neuen Baustahls St. 48 und des Si-Stahles.
 16.15 Pause.
 16.35 Dumas (Lausanne): Sur les résistances au roulement de sphères et de cylindres sur des chemins de roulement plans. Etude théorique et expérimentale.
 16.55 Frölich (Bern): Mitteilungen über elektrische Schweissungen im Eisenbahnbrückenbau.
 17.15 Roš (Zürich): Das Knicken flusseiserner Stäbe. — Ergebnisse der Theorie und der Versuche.
 17.35 Hülsenkamp (Berlin): Prüfung von Rostschutzfarben.
 17.50 Diskussion.

Dienstag den 21. September

Gruppe C, Massivbau. Leiter: F. Hübner.

- 8.15 Emperger (Wien): Versuche mit Säulen aus umschnürtem Beton und umschnürtem Gusseisen.
 8.35 Petry (Obercassel): Hochwertige Zemente.
 8.55 Spindel (Innsbruck): Früh-hochfester Zement und Beton.
 9.15 Graf (Stuttgart): Allseitig aufliegende, rechteckige Eisenbeton-Platten mit verschiedener Bewehrung.
 9.35 Saliger (Wien): Versuche mit Eisenbeton-Druckrohren.
 9.50 Pause.
 10.10 Paris (Lausanne): Auscultation des parois en béton armé du Réservoir de Calvaire à Lausanne.
 10.30 Bühler (Bern): Zur Verteilung der Lasten im Quersinne bei Strassen- und Bahnbrücken.
 10.50 Nater (Bern): Ergebnisse der Belastungsproben des S. B. B.-Sitterviaduktes bei St. Gallen (Bruggen).
 11.05 Diskussion.

Gruppe B, Eisenbau. Leiter: A. Bühler.

- 15.00 Leinekugel le Cocq (Chateaufort sur Loire): Ponts suspendus rigides.
 15.20 Schachenmeier (München): Ueber einige spezielle Fragen beim Bau von Hängebrücken sehr grosser Stützweiten.
 15.40 Bazant (Prague): Les efforts secondaires des poutres en treillis.
 16.00 Hartmann (Wien): Die Nebenspannungen in eisernen Fachwerkbrücken.
 16.15 Pause.
 16.35 Paschoud (Lausanne): Calcul des Systèmes articulés de l'espace.
 16.55 Homann (Münster): Grundsätze für die bauliche Durchbildung eiserner Brücken.
 17.15 Schmuckler (Berlin): Neue Eisenhallenbauten in Deutschland.
 17.35 Sturzenegger (Zürich): Die Entwicklung des Tragwerkbauens im schweizerischen Kraftübertragungsnetz.
 17.50 Diskussion.

Mittwoch den 22. September

Gruppe C, Massivbau. Leiter: M. Ritter.

- 8.15 Lossier (Argenteuil): Conditions d'application des matériaux spéciaux dans les constructions en béton armé.
 8.35 Ritter (Zürich): Die Formgebung der gelenklosen Brückengewölbe mit Hilfe virtueller Zusatzlasten.
 9.15 Emperger (Wien): Bogentragwerke aus Eisen, mit einem tragenden Betonquerschnitt.
 9.35 Nordhausen (Berlin): Bellevuebrücken-Film.
 9.50 Pause.
 10.10 Lacroix (Genève): Pont Butin sur le Rhône à Genève.
 10.30 Luder (Solothurn): Einiges über die Rötibrücke in Solothurn.
 10.50 Pasternak (Zürich): Zur graphischen Berechnung der kontinuierlichen Träger auf elastisch drehbaren Stützen.
 11.05 Diskussion.

Gruppe B, Eisenbau. Leiter: E. Holder.

- 15.00 Hafner (Wien): Umbau der Floridsdorfer Brücke über die Donau in Wien.
 15.20 Tils (Köln): Ueber den Bau der neuen Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Duisburg-Hochfeld.
 15.40 Kress (Hannover): Ueber die Elbebrücke bei Hämerten.

- 16.00 Köhler (Stettin): Ueber den Bau der Ost- und Westoderbrücken bei Stettin und die neuen Landebrücken bei Stralsund-Hafen.
 16.15 Pause.
 16.35 Kado (Frankfurt): Ueber die Verstärkung der Oderbrücke bei Frankfurt im Geleise Reppen-Frankfurt.
 16.55 Weidmann (München): Die Lechbrücke bei Hochzoll.
 17.15 Schroeder (Trier): Ueber den Umbau der Moselbrücke bei Güls.
 17.35 Blunck (Altona): Die Klappbrücke über die Schlei.
 17.55 Lewerenz (Königsberg): Ueber die neue Pregelbrücke in Königsberg.

Donnerstag den 23. September

Ausflug an die Nordrampe der Gotthardbahn. Abfahrt Hauptbahnhof Zürich 8.23 Uhr. Imbiss in Andermatt. Rückkehr in Zürich 18.56 Uhr.

Miscellanea.

Das Perpetuum mobile und seine modernen Erfinder.
 Das Perpetuum mobile hat in technisch gebildeten Kreisen längst aufgehört ein Problem zu sein. Schon im Jahre 1775 erklärte die Pariser Akademie auf Grund dieser Erkenntnis, vermeintliche Lösungen des Perpetuum mobile nicht mehr anzunehmen. Trotzdem gibt es in unserem aufgeklärten Zeitalter immer noch Leute, die sich mit diesem Problem beschäftigen, ja in dessen Lösung nicht selten ihre Lebensaufgabe erblicken, und auch solche, die diese Bemühungen finanziell unterstützen. Sucht man die geistige Beschaffenheit solcher Erfinder zu ergründen, so kommt man in allen Fällen zu dem Resultat, dass es sich um Individuen handelt, denen es entweder an den elementarsten Kenntnissen der technischen Wissenschaft gebricht, oder aber um solche von generell geistiger Insolvenz. Was ihre Erzeugnisse selbst anbelangt, so handelt es sich in den meisten Fällen, soweit die Idee wirklich praktisch durchgeführt wurde und nicht nur auf dem Papier steht, um recht kompliziert aussehende, umfangreiche Aggregate, die mit ihren mechanischen Weitläufigkeiten über die oft lächerliche Einfachheit des Prinzips hinwegtäuschen.

Wie ihr mechanisches Erzeugnis, so ist auch die „Beweisführung“ solcher Erfinder Blendwerk, das nur auf den Laien die gewünschte Wirkung auszuüben imstande ist. Er wird die Möglichkeit des absolut Unmöglichen mit derjenigen des scheinbar Unmöglichen zu beweisen suchen. Beispielsweise wird er an die noch vor wenigen Jahren allgemein anerkannte (scheinbare) Unmöglichkeit des Fliegens erinnern und dann eine Parallele ziehen zu seiner eigenen, wie er es nennt, scheinbar unmöglichen, in Wirklichkeit jedoch absolut unmöglichen Idee.

Da die modernen Erfinder des Perpetuum mobile niemals mit klaren, mathematischen Begriffen arbeiten, sondern die in ihrer Maschine verkörperte Idee nur gefühlsmässig erfassen können, ist es erklärlich, dass sie den eigenen Irrtum nie einsehen werden. Ein nicht zu unterschätzendes Moment, das ihnen ermöglichen hilft, ihre Ideen zu verkörpern, bezw. finanzkräftige Laien für ihre Sache zu gewinnen, liegt ferner in der suggestiven Wirkung ihrer Beweisführung, da der Erfinder selbst von der Richtigkeit und Unantastbarkeit seiner Idee vollständig durchdrungen ist. Er hasst den wissenschaftlich gebildeten Techniker instinktiv als den Feind und Räuber seiner mühsam aufgebauten Illusionen.

Wenn auch alles Streben anerkennenswert ist, so soll man sich dennoch nicht auf Gebiete wagen, die man nicht beherrscht, die zu bebauen es einem am erforderlichen geistigen, scharfen Werkzeug mangelt, umso weniger auf einen so unfruchtbaren Boden, wie ihn dieses Problem bietet. Jeder Mensch wird nur an dem Platz Erspriessliches leisten, den er seinen Fähigkeiten und Veranlagungen gemäss einzunehmen berechtigt ist; darum sagt ein altes, wahres Sprichwort: Schuster bleib bei deinem Leisten. Ing. E. A. Sahlí.

Neue Güterzuglokomotive der Union Pacific-Bahn. Zur Beförderung von Eilgüterzügen verwendete die Union Pacific-Railway bisher zwei verschiedene Lokomotivgattungen, eine 1E1-Maschine und eine 1D+D1-Mallet-Lokomotive. Die erstgenannte Bauart gestattet auf den Abschnitten mit mässigen Steigungen die Erzielung höherer Zugsgeschwindigkeiten, während die Mallet-Maschine bei niedrigerer Geschwindigkeit eine wesentlich grössere Zugkraft entwickelte. Eine kürzlich von der American Locomotive Co. fertiggestellte neue Riesenlokomotive der Bauart 2F1 soll die Leistungen der beiden bisherigen Gattungen, die höhere Geschwindigkeit der