

Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 5

PDF erstellt am: **24.09.2024**

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.

Literatur.

Deutschland aus der Vogelschau. Landschaft und Siedlung im Luftbild. Bearbeitet von Dr.-Ing. *Erich Ewald*. In Gemeinschaft mit dem Deutschen Werkbund und der Deutschen Gesellschaft für Städtebau und Landesplanung. Herausgegeben von *H. De Fries*. Quartband mit 216 Seiten, 250 Abbildungen. Berlin 1925. Verlag Otto Stollberg & Cie. Preis in Halbleinen 15 Fr.

Ein wundervolles Bilderbuch, ein deutsches Seitenstück zu der Sammlung „Die Schweiz aus der Vogelschau“ (E. Rentsch, Verlag, Erlenbach), in dem naturgemäss weniger Hochgebirg, dafür Meer und Tiefland zur Anschauung kommen. Die Tafeln unseres Heftes geben einige Stichproben, aus denen ersichtlich ist, dass der Freund der Historie und Volkskunde ebenso auf seine Rechnung kommt, wie der Geograph und Ingenieur. Besser als im Luftbild lässt sich gar nicht zeigen, in wie enger Relation Landschaft und Menschenwerk stehen; diese Bilder geben Zusammenhänge, während Aufnahmen vom Boden aus ihr Objekt meist isolieren. Besonders für den Architekten ist dieses Anschauungsmaterial von grösster Wichtigkeit. Die Bilder sind vorzüglich gewählt.

Der Begriff des Barock. Die Gegenreformation. Zwei Essays von *Benedetto Croce*. Europäische Bibliothek. Zürich 1925. Verlag von Rascher & Cie. Preis geb. 2 Fr.

Das Büchlein sei nur deshalb angezeigt, weil Architekten hinter diesem Titel allenfalls kunsthistorische Aufklärungen vermuten könnten: sie würden enttäuscht sein. Der seinerzeit in Zürich gehaltene Vortrag des berühmten Philosophen über Barock befasst sich hauptsächlich mit Definitionen des Wortes, und setzt „Barock“ dem in der Literatur mit recht als leerer Schwulst verschrieenen „Secentismo“ gleich, womit er zu einer völlig negativen Wertung und Verurteilung des Barock kommt, während wir in der deutschen Kunstgeschichte gewohnt sind, „Barock“ als Stilbezeichnung zu verwenden, die als solche jenseits von Gut und Böse steht. P. M.

¹⁾ Besprochen in „S. B. Z.“ Band 83, Seite 268 (7. Juni 1924).

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

Vereinsnachrichten.

Sektion Bern des S. I. A.

VI. Mitglieder-Versammlung.

Freitag, den 11. Dezember 1925, 20¹/₄ Uhr, im „Bürgerhaus“ Bern.
Vorsitz: Architekt *Ziegler*, Präsident. — Anwesend sind rund 40 Mitglieder.

1. Der Vorsitzende teilt mit, dass Ingenieur Richard Wyss in den Verein aufgenommen wurde.

2. Nach erfolgter Berichterstattung über den Verlauf der *Delegierten-Versammlung in Aarau* wurde von mehreren Mitgliedern gerügt, dass der Vorsitzende, der als Sprecher für die Begründung des Vereinsbeschlusses in der Angelegenheit Konkurrenzierung der Freierwerbenden an der Delegierten-Versammlung beauftragt war, nicht die erforderliche Objektivität beobachtet habe.

3. *Revision der architektonischen Wettbewerbsnormen.* Arch. Streit referiert über die Arbeiten und den Antrag der vom Vorstand eingesetzten Spezialkommission. Nach erfolgter Diskussion wurden die Anträge der Spezialkommission mit einer kleinen Ergänzung wie folgt von der Versammlung gutgeheissen:

„Mit Rücksicht darauf, dass die Normen und das Merkblatt an sich gut und genügend sind, und dass Uebelstände lediglich auf die Handhabung zurückzuführen sind, ist dahin zu wirken:

- dass die Normen und das Merkblatt von den ausschreibenden Stellen, den Preisrichtern und den Bewerbern genau eingehalten werden;
- dass eine Verringerung der bei Wettbewerben verlangten Arbeiten angestrebt wird, hauptsächlich durch Veranstaltung abgestufter Wettbewerbe bei grössern Aufgaben, sowie regional beschränkter Wettbewerbe;
- dass die Programmpunkte klar und eindeutig die Frage der Teilnahmeberechtigung regeln;
- dass gegen Verfehlungen mit allen Mitteln vorgegangen werde.

Die Mitglieder haben über die Befolgung der Normen und des Merkblattes gemäss den vorstehenden Anregungen zu wachen und Abweichungen oder Verfehlungen den Sektionsvorständen bekanntzugeben.“

4. Aus Mitgliederkreisen werden folgende *Anträge* eingebracht und vom Vorstand entgegengenommen:

Antrag A. Meier: Der Vorstand wird ersucht zu prüfen, ob eventuell die Statuten so zu ergänzen sind, dass Missverständnisse darüber, in welcher Weise Vereinsbeschlüsse an der Delegierten-Versammlung zu vertreten sind, beseitigt werden.

Antrag W. Schurter (mit 13 Mitunterzeichnern): Es wird nachstehende neue Fassung für Art. 33 der Statuten des Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Vereins beantragt:

„Art. 33. Das Central-Comité besorgt die Leitung des Vereins und seine Vertretung nach aussen. Es besteht aus sieben Mitgliedern, wovon nicht mehr als drei der gleichen Sektion angehören dürfen. *Die verschiedenen Mitgliedergruppen, wie Freierwerbende und Beamte, Arbeitgeber und Arbeitnehmer, sollen im Central-Comité angemessen vertreten sein.* Es ist beschlussfähig, wenn wenigstens vier Mitglieder anwesend sind.“

Schluss der Sitzung um 22.30 Uhr.

Der Protokollführer: Ko.

Besichtigung der Telephonzentralen der Stadt Bern.

Samstag, den 12. Dezember 1925, 14.00 Uhr.

Gegen 80 Mitglieder fanden sich um 14.00 Uhr im Restaurant Simplon ein, um hier vorerst durch Herrn *Hager*, Kreistelegraphendirektor, über die Grundsätze und Richtlinien, die für den Umbau der Telephonzentrale Bern massgebend waren, orientiert zu werden. Herr Direktor Hager führte aus, dass auf Grund neuer Konstruktionen der Kabel ermöglicht wird, mit einer zentralen Anlage trotz stark vermehrtem Verkehr auszukommen. Alle Abonnenten mit stärkerem Verkehr werden im allgemeinen an die neue automatische Zentrale angeschlossen, während die andern Abonnenten mit grösstenteils schwachem Verkehr an die bisherige Zentrale mit Personenbedienung angeschlossen bleiben. Interessant waren insbesondere auch die Hinweise auf die starke Zunahme des Telephonverkehrs anlässlich der allgemeinen Taxerhöhungen der Post und Eisenbahn.

Hierauf wurden die neuen Apparate für die automatische Zentrale in Modellen in allgemein verständlicher Weise vordemonstriert. Anschliessend erfolgte die Besichtigung der im Betrieb befindlichen alten Telephonzentrale für lokalen und Fernverkehr mit den zugehörigen Kabel- und Stromlieferungsanlagen und Zählapparaten, sowie der im Bau befindlichen neuen automatischen Zentrale und zugehöriger Stromlieferungsanlage.

Präsident *Ziegler* sprach Herrn Direktor Hager und den übrigen Herren der Telephonverwaltung für ihre vorzügliche Führung und interessanten Angaben den wärmsten Dank aus.

Schluss der Besichtigung um 17.30 Uhr.

Der Protokollführer: Ko.

Basler Ingenieur- und Architektenverein.

PROTOKOLL

der IV. Sitzung im Vereinsjahr 1925/26,

Mittwoch, den 2. Dezember 1925, 20¹/₂ Uhr, im Hochspannungs-Laboratorium der Firma Haefely & Cie. A.-G. in St. Jakob bei Basel.

Vorsitz: Präsident Ing. *A. Linder*. Anwesend 60 Mitglieder.

Der Präsident begrüsst die zahlreich Erschienenen in dem zu einem Auditorium umgewandelten Versuchsraum des Hochspannungslaboratoriums, das allerdings mehr für elektrische Versuche, als für akustische Betätigung geeignet ist. Den Meisten bot das Studium des fensterlosen und in seinen technischen Teilen überall abgerundeten Betonraumes mit seiner Apparatur Neues und Ungewohntes, da wohl 90% der Anwesenden sich als Hochspannungslaien bezeichnen mussten.

Als einziges Traktandum gab der Präsident den Uebertritt von Ing. Theodor Pfister aus der Sektion Zürich bekannt, der nach Jahren überseeischer Tätigkeit in die Leitung der Binnenschiffahrt-Ausstellung Basel berufen worden ist. — Die Umfrage wird nicht benützt.

Dr.-Ing. *Guido Haefely* führte nunmehr die Zuhörer ein in die Probleme der Hochspannungstechnik, die sich im Laufe der Zeit zu einem eigenen Spezialgebiet entwickelt haben, sowie auch über die Spezialisierung in der Fabrikation von Isoliermaterial für sehr hohe Spannungen, das in der Elektrotechnik meist bis an die Grenze ihres Zerstörungsbegins beansprucht wird. Zur Prüfung der Baustoffe sind Transformatoren nötig geworden, die diese Spannungen dauernd hergeben können. Zu diesem Zweck konstruierte die Firma Lufttransformatoren, die zu dreien hintereinander geschaltet eine Spannung von 800 000 Volt erzeugen können. Ferner verbreitete sich der Vortragende über die Messung hoher Spannungen bei Anwendung eines verlustlosen Kondensators über die Messmethoden selbst, die eine dauernde Ablesung der Hochspannung erlauben.

Sehr eindringlich wirkten die mannigfachen vorgeführten Demonstrationsversuche im vollständig verdunkelten Raume auf Seh-, Hör- und Geruchorgan. Mit einem Lichtbogenüberschlag einer fünfzehngliedrigen Hängeisolatorenkette mit 770 000 effektiver Volt gegen Erde bildete den Schluss der höchstgespannten Versuche.

Der Präsident verdankte den überaus instruktiven Vortrag und beglückwünschte die Firma zu ihrem so erfolgreichen Wirken. Dr. h. c. E. Haefely lud dann mit launigen Worten die Anwesenden zu einem Trunk ein, bei dem abermals ein mehrfaches Knallen durch den Versuchsraum ertönte. Die „gespannten“ Erwartungen wurden somit nicht nur im ersten, sondern auch im zweiten improvisierten Teile des Abends weit übertroffen.

In das vom Präsidenten als akustischer Versuch auf die HH. Dore's Haefely ausgebrachte Hoch stimmten alle für den in jeder Beziehung genussreich verbrachten Abend dankend und freudig ein. Schluss um 23 Uhr. Der Protokollführer: W. F.

PROTOKOLL

der V. Sitzung im Vereinsjahr 1925/26,

Mittwoch, den 16. Dezember 1925, 20¹/₂ Uhr, im „Braunen Mutz“.

Vorsitz: Präsident A. Linder. Anwesend 60 Mitglieder.

Der Vorsitzende begrüsst im besondern den Referenten des Abends, Herrn Ing. K. Beuerle aus Friedrichshafen.

1. Die Umfrage wird nicht benützt.

2. Der Präsident gibt das Wort zu seinem Vortrage Herrn Ing. K. Beuerle; das Thema ist insofern abgeändert worden, als nicht über die Probefahrten des Z. R. III, sondern im Anschluss an die Erklärung des eigentlichen Baues der Zeppeline zum ersten Male in der Schweiz über die *Amerikafahrt* gesprochen wird.

Ueber den Bau der Zeppeline kann auf das Protokoll der Sektion Zürich in Band 85, Nr. 7 vom 14. Februar 1925 hingewiesen werden, ferner auf Band 84, Seiten 132 bis 134. Ing. Beuerle, der seit dem Jahre 1910 den Zeppelinwerken als Fahringenieur angehört, und bis 1917 mit Graf Zeppelin Flüge ausgeführt hat, war die kompetente Persönlichkeit, uns in das Wesen des so komplizierten Baues, mit der bis aufs äusserste ausgedachten Maschinerie und Apparatur, einzuführen.

Eine reich ausgestattete Bildersammlung veranschaulichte den Bau in allen Einzelheiten. Im zweiten Teile des Vortrages konnte man mit Spannung der denkwürdigen Amerikafahrt lauschen, die so überaus gelungen verlaufen ist. Den Baslern ist das bekannte Motorengeräusch an jenem nebligen Sonntag Morgen noch in Erinnerung.

In raschem Fluge machte man in Gedanken die Fahrt über Frankreich mit, und beim Golf von Vizcaya gings dem offenen Meer entgegen. Abwechslungsreiche Bilder zeigten uns auch die Zustände an Bord selbst; die Verlängerung der Führerstunde beim Ueberqueren des Aequators, das Skaten der Mannschaft und die Mitteilung verschiedener Menus ohne Alkoholzugabe ergänzte das Bordbild.

Rascher als gewünscht war man am Ziele, und mit einigen Schleifen über New York gings nach Lakehurst, wo das Luftschiff landete und von amerikanischen Marine-Mannschaften in die grösste Luftschiffhalle der Welt hineingezogen wurde.

So wurde ohne Störung die Fahrt miterlebt und mit herzlichem Dank schloss der Präsident die Sitzung um 22.45 Uhr.

Nachher sassen noch einige Mitglieder und Flugfreunde mit dem Referenten eine Stunde zusammen, der noch manch Wissenswertes aus seiner Fliegerlaufbahn, namentlich aus seinen Kriegserinnerungen auf gemütlich schwäbisch zu erzählen wusste und die kleine Gesellschaft mit eigenen photographischen Aufnahmen, namentlich eines guten Baselbildes, zur Erinnerung an den Abend bedachte.

Der Protokollführer: W. F.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

PROTOKOLL

der VII. Sitzung im Vereinsjahr 1925/26

Mittwoch, den 13. Januar 1926, 20.15 Uhr, auf der Schmidstube.

Vorsitzender Ing. A. Walther, Präsident. 210 Anwesende.

Der Vorsitzende begrüsst die Anwesenden, insbesondere den Vortragenden des Abends und die Herren Kreisdirektor Dr. E. Locher, Stadtrat Dr. E. Klöti und Stadtrat Dr.-Ing. H. Bertschinger.

Das Protokoll der V. Sitzung ist in der „Bauzeitung“ erschienen und wird genehmigt. — Ing. L. Bona, Ing. O. Straub und Ing. R. Haefely sind zu den Einzelmitgliedern übergetreten; Ing. Hans Studer ist in unsere Sektion übergetreten, und die Ing. Jakob Müller und Jakob Wickart sind in den S. I. A. und in unsere Sektion aufgenommen worden.

Die Umfrage wird nicht benützt.

Vortrag von Herrn S. B. B. Oberingenieur A. Acatos, Zürich: *Um- und Neubauten im Hauptbahnhof Zürich.*

Der Referent gibt einen von Lichtbildern begleiteten Ueberblick über den ersten Bahnhof in Zürich 1847 für die Strecke Zürich-Baden. Infolge Wachstums der Stadt und Einführung neuer Linien wurde 1865 der Umbau des Aufnahmegebäudes und der Hallen nach Plänen, die sich auf einen Entwurf Sempers stützten, begonnen und 1871 beendet. Während drei Jahrzehnten erfüllte dieser die an ihn

gestellte Aufgabe. Die Steigerung des Verkehrs und die Einführung neuer Linien bedingte dann eine weitere wesentliche Vergrößerung, die 1897 durchgeführt wurde. Im heutigen Kopfbahnhof Zürich münden sechs Haupttrichtungen ein, auf denen sich auch der Vorort-Verkehr Zürichs abwickelt, und zu denen noch die rechtsufrige Seebahn kommt. Die Verkehrsentwicklung wird an Hand einer graphischen Tabelle dargestellt. Im Jahre 1910 erwies sich neuerdings eine Erweiterung des Hauptbahnhofs als notwendig und im Jahre 1916 wurde durch die Organe der S. B. B. ein generelles Bauprojekt über die abschnittsweise Erweiterung der Bahnhofanlagen aufgestellt und die Behörden des Kantons und der Stadt Zürich beauftragten (1918) eine Expertenkommission, es zu begutachten. Weitere Projekte führten im Mai 1919 zum Entwurf eines Durchgangsbahnhofs. Die früheren Entwürfe und das neue Projekt eines Durchgangsbahnhofs werden eingehend besprochen. Betriebstechnisch sind die Vorteile eines Durchgangsbahnhofs gegenüber einem Kopfbahnhof bedeutend, Rücksichten auf den Stadtorganismus und die Bequemlichkeit der Reisenden können aber zum Kopfbahnhof führen. Ausschlaggebend sind die Fragen der Wirtschaftlichkeit und Leistungsfähigkeit. Bei einem Durchgangsbahnhof kann rund 1 Mill. Fr. Betriebsersparnis erzielt werden, die Mehrkosten der Anlage eines solchen übersteigen aber den Betrag von 20 Mill. bedeutend. So kann nur eine gewünschte grössere Leistungsfähigkeit zu Gunsten des Durchgangsbahnhofs entscheidend werden. In den Jahren 1920 bis 1924 haben die S. B. B. neue Projekte für einen Kopfbahnhof und einen Durchgangsbahnhof aufgestellt; die hohen Kosten verlangen und die Verkehrsanforderungen ermöglichen aber einen etappenweisen Ausbau, wodurch auch der Entscheid, ob Kopf- oder Durchgangsbahnhof, hinausgeschoben werden kann.

Der Referent kommt dann auf die Gutachten der Experten, sowie die Projekte der S. B. B., speziell auf die Hauptfragen: die Anzahl der ein- und auszuführenden Geleise, die Art der Linienführung, die Anzahl der Perrongeleise und der damit zusammenhängenden Fragen zu sprechen. Die einzelnen Bauetappen werden behandelt: die Erstellung der neuen Lokomotivremise, das grosse Postdienstgebäude, die Umgestaltung des jetzigen Bahnhofgebäudes mit der Vermehrung der Perrongeleise.

Die interessanten Ausführungen werden vom Vorsitzenden und den Anwesenden bestens verdankt. An der folgenden Diskussion beteiligten sich Prof. C. Andreae und Ing. O. Höhn, der von ihm und Bahnpostverwalter C. Meyer vorgeschlagene Projekte für einen Durchgangsbahnhof sowie für die I. und II. Etappe der Kopfbahnhof-Erweiterung bespricht.

Schluss 22¹/₂ Uhr.

Der Aktuar: O. C.

Basler Ingenieur- und Architekten-Verein.

Mittwoch den 3. Februar 1926, 20 Uhr, im „Braunen Mutz“.

Vortrag (mit Lichtbildern) von Prof. Dr. Konrad Escher „*Englische Kathedralen*“.

S. I. S.	Schweizer Technische Stellenvermittlung Service Technique Suisse de placement Servizio Tecnico Svizzero di collocamento Swiss Technical Service of employment
-----------------	--

ZÜRICH, Tiefenhöfe 11 — Telephone: Selnau 25.75 — Telegramme: INGENIEUR ZÜRICH
Für Arbeitgeber kostenlos. Für Stellensuchende Einschreibgebühr 2 Fr. für 3 Monate.
Bewerber wollen Anmeldebogen verlangen. *Auskunft* über offene Stellen und
Weiterleitung von Offerten erfolgt *nur gegenüber Eingeschriebenen*.

Es sind noch offen die Stellen: 634 a, 650, 652, 653, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 667, 669, 670, 671, 672, 674, 677, 679, 682, 683, 684, 685, 686.

Junger *Maschinen-Ingenieur* mit allg., guter Fach-Ausbildung, als Walz-Ingenieur in Aluminiumwerk. Deutsche Schweiz. (671 a)

Betriebs-Chemiker, der speziell in der Baumwollbranche theoretische und praktische Kenntnisse besitzt und sich über längere und erfolgreiche Betriebspraxis in der Färberei und Ausrüstung ausweisen kann, für Färberei in der Ost-Schweiz. (676 a)

Junger, seriöser *Bautechniker-Bauzeichner* mit abgeschlossener Technikumbildung oder Lehrzeit und etwas Praxis. Eintritt sofort. Kanton Bern. (687)

Tiefbau-Techniker oder *Geometer* (guter Zeichner) für Uebersichtspläne und Planschriften, für einige Monate. Basel. (688)

Maschinen-Techniker, womöglich aus der Textilbranche oder Transmissionsbranche, als Reisetechner. Perfekt Französisch und Deutsch. Kanton Zürich. (689)

Jüngerer *Techniker* für Entwürfe von Zeichnungen für den Bau elektrischer Anlagen. Anstellung vorläufig provisorisch. Basel. (690)

Maschinen-Techniker für Werkzeuge, mit Werkstatt- u. Konstruktionspraxis. Kanton Zürich. (691)

Constructeur ayant plusieurs années de pratique et une expérience approfondie, pour usine spécialisée dans la fabrication des transformateurs statiques de tout genre. France. (693)