Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **91/92 (1928)**

Heft 3

PDF erstellt am: **29.03.2024**

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

in den allgemeinen technischen wie auch in besondern Vorlesungen. Stets aber macht man dabei die Erfahrung, dass die Erzielung eines wirklichen Verständnisses grosse Schwierigkeiten macht. Ein Hauptgrund liegt darin, dass eben nur ein gewisses, wenn auch noch so einfaches, eigenes *Erleben* der Verknüpfung des Wirtschaftlichen mit der praktischen Tätigkeit des jungen Technikers zum vollen innern Verstehen dieser Verhältnisse führen kann. Die Vorschläge für „Die Wirtschaftslehre an den Technischen Hochschulen", die im letzten Teil der Broschüre Haas enthalten sind (dem einzigen Kapitel, das sich wohl weniger an Studierende und junge Ingenieure wendet als vielmehr an jene, die sich mit dem Unterricht an den Hochschulen und seiner Organisation befassen) und die recht Vielerlei als für diesen Unterricht erforderlich erwähnen, dürften daher — nach unsern Erfahrungen auf diesem Gebiete — auch kaum zu vollem Erfolg führen; darüber wäre sehr vieles zu sagen, was aber an dieser Stelle unterdrückt werden soll. Doch das Eine sei gesagt: Zwischen der etwa in den Mittelschulen vorgetragenen „Buchhaltung" und den wissenschaftlich zweifellos meistens hoch stehenden, weit überblickenden theoretischen Vorlesungen über Finanz- und Volkswirtschaft an technischen Hochschulen besteht entschieden für die meisten Studierenden der Technik eine Lücke: Es fehlt der Begriff über die eigentliche Art und Bedeutung, den Kern der kommerziellen Tätigkeit und ihr Ineinandergreifen (wie auch dem der juristischen Arbeit) mit der Technik. Aus dem Mangel dieser Einsicht resultieren dann auch die, bei vielen Technikbeflissenen zu findende Missachtung des Kaufmanns einerseits, und die übertriebene Vorstellung, es sei der Techniker ohnmächtig einer ungerechten Herrschaft von Finanz und Jurisprudenz ausgeliefert anderseits. Die Broschüre Haas vermittelt nun dem reifern Studierenden der Technik und dem jungen Ingenieur eine einfache Einführung in die Art der Tätigkeit des Kaufmanns für die Technik und erörtert deren Notwendigkeit für die Technik und die Gesamtwirtschaft. Betrachtungen über die verschiedenen Betätigungsarten des Technikers selbst gehen zweckmässig voraus. Das Bedürfnis des gegenseitigen Verstehens zwischen Kaufmann und Ingenieur und der Orientierung des Ingenieurs über kommerzielle und allgemein wirtschaftliche Dinge wird dargetan; dies alles in einfacher, überzeugender Darstellung, die keine zu grossen Vorraussetzungen macht und manchen treffenden Vergleich enthält.

So ist die Broschüre angenehm lesbar und mit ihren bloss 62 Seiten im Umfang keineswegs abschreckend. Im Abschnitt „Die Erwerbung wirtschaftlichen Geistes" werden für die jungen Leser einfache, beherzigenswerte Vorschläge gemacht. Was im Kapitel „Vom technischen Denken" über Mentalität und Tätigkeit der verschiedenen Arten der Techniker, ferner was „Vom wirtschaftlichen Geiste" und unter „Wirtschaft und Volkswirtschaft" Allgemeines gesagt wird, bringt auch für den ältern Ingenieur sehr Lesens- und Bemerkenswertes. Der Autor, der seit langen Jahren praktisch in der technischen Wirtschaft tätig und auch durch Veröffentlichungen auf diesem Gebiete bei uns wohlbekannt ist, hat mit der Broschüre ein bestehendes Bedürfnis, in einer, für die in Betracht kommenden Kreise sehr zweckdienlichen Weise befriedigt. Manchem werden vielleicht die Schlussätze des beigefügten „Persönlichen" des Verfassers nicht ganz nach Geschmack sein, sie vermögen aber den geschilderten Wert des sachlichen Inhalts der Schrift nicht zu beeinträchtigen.

Es ist nur zu wünschen, dass möglichst viele Studierende der Technik und angehende Ingenieure die Broschüre lesen; sie könnte so in wertvoller Weise wirken für die Ausbildung und die Stärkung der Stellung unseres technischen Nachwuchses durch Interessenahme an Wirtschaftlichem, wie auch für eine richtigere gegenseitige Einstellung zwischen Ingenieuren und Kaufleuten sowie Wirtschaftern überhaupt. Denn die Initiative für diesen Fortschritt darf man füglich als von den akademisch Gebildeten ausgehend erwarten.

Wyssling.

Die beiden Zürcher Münster von Professor Dr. *Konrad Escher*. Band 10 der illustrierten Reihe „Die Schweiz im deutschen Geistesleben". 109 S., 11 Abb. und 64 Tafeln, quart. Frauenfeld 1928, Verlag Huber & Cie. Preis in Ganzleinen Fr. 8.50.

Eine vollständige, wohldokumentierte Baugeschichte von den ziemlich dunkeln Ursprüngen bis zur Gegenwart, wie man sie bisher besonders für das Grossmünster vermisst hat. In der Würdigung der kunsthistorischen Werte, die im Vorwort verheissen wird, ist das Büchlein überaus vorsichtig, was man aus Rücksicht auf den lokalen Leserkreis begreifen wird. Und doch wäre vielleicht gerade eine solche Kritik, die mittelalterliche Bauten an den Höchstleistungen ihrer eigenen Zeit misst, nicht unfruchtbar, wobei freilich das Grossmünster als provinzieller Nachzügler längst überholter Formen ziemlich schlecht abschneiden würde, was natürlich seiner Ehrwürdigkeit keinen Abbruch tut. Die Zusammenhänge der Zürcher Bauten mit der romanischen Baukunst Oberitaliens und der Provence sind angedeutet, und näheres Eingehen auf diese interessante Materie hätte vielleicht zu sehr über den Rahmen der Monographie hinausgeführt; künftige Untersuchungen werden sich aber in dieser Richtung bewegen müssen. Der Bilderteil, bestehend aus Photographien des gegenwärtigen Bestandes im Grossen und Einzelnen, sowie aus alten Stadtansichten, Siegeln usw. ist sehr reichhaltig und gut ausgewählt, mit Ausnahme vielleicht der Fraumünsterpläne, die den Bestand leider *nach* der unseligen pseudogotischen Renovation von 1912 wiedergeben.[1]) Für einen Längsschnitt des Grossmünsters wäre man dankbar, da er die ziemlich komplizierte Aufeinanderfolge der Bauperioden noch besser als Text und Grundriss verdeutlichen würde. Das Buch füllt eine wirkliche Lücke aus. PM.

Bei dieser Gelegenheit sei auf die beschämende Tatsache hingewiesen, dass es in Zürich schlechterdings keine Postkarten oder sonstigen Photographien des Münster-Innern oder der wichtigsten Einzelheiten zu kaufen gibt, während in Frankreich z. B. jedes Dorf weiss, was es seiner Kirche schuldig ist. Die Bauten der finstersten Provinz sind dort in den Tabakläden im Bild zu sehen und zu haben und dadurch sind sie im öffentlichen Bewusstsein enthalten: eine Kleinigkeit von symptomatischer Bedeutung.

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten.

Stollenbau. Von Dr. jur. Dr. Ing. *E. Randzio*, Regierungsbaumeister, Privatdozent an der Techn. Hochschule Berlin. Vortrieb und Ausbau von Stollen und Tunneln kleiner Querschnitte, insbesondere solcher für Wasser-Ab- und -Zuleitung, einschl. „Druckstollen". Mit 290 Abb. Berlin 1927. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geh. 22 M., geb. 24 M.

Die Prinzipien des Basler Strassengesetzes mit Berücksichtigung der andern schweizerischen Rechte. Von Dr. *Eduard Schweizer*, Sekretär des Kant. Baudepartementes von Basel-Stadt. Sonderabdruck aus der „Schweizer. Zeitschrift für Strassenwesen" 1927. Mit 4 Abb. Zu beziehen bei der Geschäftstelle der Vereinigung schweiz. Strassenfachmänner, Zürich, Bahnhofquai 7. Preis geh. Fr. 4,30.

Geschäftsführung und Geschäftsorganisation. III. Teil. Preisberechnung gewerblicher Arbeiten mit besonderer Berücksichtigung der Unkostenberechnung. Bearbeitet von Nat.-Rat *August Schirmer*. St. Gallen 1927. Herausgegeben von der Baugewerbegruppe des Schweizer. Gewerbeverbandes (Neuengasse 20, Bern), wo die Broschüre kostenlos abgegeben wird.

Fünfzehn Nomogramme für den Eisenbau (Deutsche Ausgabe 13 Tafeln). Nach Dr. Ing. *Fr. Faltus*, Pilsen. Einfache Lösung häufiger Aufgaben des Eisenbaues durch Nomogramme mit Feinablesung. Sammlung mit 1 Zahlentafel. Geislingen-Steige (Württemberg) 1927. N. B. W.-Verlag. Preis (mit Schutztasche) 12 M.

Statische Berechnung der Pfahlsysteme mit den daraus folgenden Grundsätzen für deren zweckmässige Anordnung. Von Dr. Ing. *Hermann Wünsch*, Professor an der Höheren Bauschule in Stuttgart. Mit 73 Abb. Stuttgart 1927. Verlag von Konrad Wittwer. Preis geh. M. 6.50, geb. 8 M.

Die Bauteile der Dampfturbinen. Von Dr. Ing. *Georg Karrass*. Mit 143 Abb. Zehntes Heft von „Einzelkonstruktionen aus dem Maschinenbau". Herausgegeben von Dipl.-Ing. C. Volk. Berlin 1927. Verlag von Julius Springer. Preis geh. 10 M.

Grandi Utilizzazioni idrauliche per forza motrice. Elenco degli impianti in funzione e in costruzione. Ministero dei lavori publici. *Servizio idrografico*. Publi. N. 10, Ve II. Prezzo 25 Lire.

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

Vereinsnachrichten.

Basler Ingenieur- und Architektenverein.

III. Vereinssitzung 1927/28

Mittwoch, den 14. Dezember 1927, 20½ Uhr, im „Braunen Mutz",

Vorsitz: Präsident A. Linder, anwesend 65 Mitglieder und Gäste. Das Protokoll der II. Sitzung, das in der „S. B. Z." veröffentlicht ist, wird genehmigt.

Mutationen: Dem am 29. Oktober 1927 verstorbenen Mitglied Architekt Rudolf Friedrich, einem Mitbegründer der Basler Sektion, wird nach kurzem Nachruf die übliche Ehrung durch Erheben von

[1]) Vergl „S. B. Z.", Band 66, Seite 229 (13. Nov. 1915). Red.

den Sitzen erwiesen. Wegen Wegzug tritt Ing. Marchion auf Ende des Jahres aus. Ing. Huwiler ist nach Berlin übersiedelt, bleibt aber Mitglied der Basler Sektion und des S. J. A.

Die Zunft zu Weinleuten hat 50 Fr. für das Bürgerhaus gestiftet, die Gabe wird verdankt.

Aus persönlichen Gründen musste die Delegierten-Versammlung vom 3. Dezember auf 17. Dezember 1927 verschoben werden, da Rektor Andreae einen Ruf als Direktor der Ecole politechnique nach Gizeh (Kairo) angenommen hat und sein Amt Mitte Januar 1928 antreten wird. Als Delegierte sind endgültig bestimmt worden: die Ing. Linder, Ziegler, Ebbel, die Arch. Leisinger, Baur und Faucherre. Für 1928 sind folgende Anlässe vorgesehen:

7. Januar: Besichtigung der Antoniuskirche.

18. Januar: Vortrag von Direktor M. Thoma: Unrichtige Gasinstallation im Haus und Gewerbe.

1. Februar: Vortrag von Architekt Blaise Jeanneret (Paris): L'architecture moderne en France.

15. Februar: Vortrag von Prof. Ed. Imhof: Die neue schweizerische Landeskarte. Gemeinsam mit der Basler Offiziersgesellschaft.

7. März: Vortrag von Ing. H. Bindschädler: Neue Brücken.

21. März: Vortrag von Architekt Hans Schmidt: Aufgaben des neuen Bauens.

Im April: Diskussionsabend über Städtebaufragen. Referent Ing. Ed. Riggenbach. Die Umfrage wird nicht benützt.

Vortrag von Schiffbauingenieur *Julius Ott*, Basel:

Der Untergang des Passagierdampfers „Principessa Mafalda".

Den Anlass zu diesem Vortrage gab der Untergang des italienischen Passagierdampfers „Principessa Mafalda" am 25. Oktober 1927 in der Nähe der brasilianischen Küste, sowie der Wunsch des Vortragenden, vom allgemein technischen Standpunkt aus und an Hand von Vergleichen mit ähnlichen Unglücksfällen in zwanglosem Vortrage Unterlagen zu geben zu einer vorurteilslosen Beurteilung solcher Schiffsunfälle.

Der Referent, lange Jahre im Seeschiffbau und transatlantischen Reedereibetrieb in Skandinavien, Deutschland und Italien tätig, hatte seinerzeit als technischer Vertreter der Bestellerin sich während vier Jahren mit dem Bau und dem Betrieb des untergegangenen Dampfers zu befassen.

Die ersten Lichtbilder des Vortrages führten die Zuhörer auf die Bauwerft des Schiffes in Riva-Trigoso bei Sestri-Levante, zum unglückseligen Stapellauf des Schwesterschiffes „Principessa Jolanda" im September 1907, bei dem der dazumal grösste und schönste je in Italien gebaute Dampfer nach seinem Stapellauf innerhalb 20 Minuten in den blauen Fluten des Mittelmeeres versank. Einen ähnlichen Unfall, der sich 1912 auf einer anderen Werft ereignete, jedoch ohne so tragischen Ausgang im Gefolge, zeigten andere Lichtbilder.

Zur Zeit des Unfalles mit dem Schwesterschiff war der Bau der „Principessa Mafalda" schon weit fortgeschritten, und nach dem Bauprogramm die Indienststellung des Schiffes zum Frühling 1908 festgelegt. Nach den Ueberraschungen mit dem ersten Schiff wurden sämtliche Gewichts- und Stabilitätsrechnungen eingehenden Nachrechnungen unterzogen und durch mancherlei kostspielige, bauliche Abänderungen am Schiff gegen erneute Ueberraschungen Vorsorge getroffen. Einige, dazumal vom Referenten ausgeführte Berechnungen sind 1910 in der Zeitschrift „Schiffbau" erschienen.

An Hand von vielen Lichtbildern wurden dann die für die damalige Zeit überaus luxuriösen Passagiereinrichtungen des fertigen Dampfers gezeigt und ganz besonders auf die einflussreiche und im internationalen Schiffahrts-Wettbewerb wichtigen und bedeutenden Leistungen der Architekten hingewiesen.

Nach kurzen Mitteilungen über den etwa 4 3/4 Stunden dauernden Untergang des Schiffes mit 309 Menschen an Bord im Oktober letzten Jahres, nach 17 1/2 Betriebsjahren, wurden einige Sicherheitsvorrichtungen kritisch besprochen und Vergleiche angestellt mit der im April 1912 eingetretenen Katastrophe des dazumal grössten englischen Dampfers „Titanic", der auf seiner ersten Ueberfahrt mit 1517 Menschen innerhalb 2 1/2 Stunden in die Tiefe ging.

Im Lichtbild wurde der Untergang eines japanischen Dampfers bei stillster, ruhigster See gezeigt. Weitere ähnliche Unfälle mit neuen deutschen und amerikanischen Dampfern wurden angeführt. Besonders wurde der plötzliche Untergang des Dampfers „Borussia" erwähnt, der als neues Schiff im Oktober 1907 vor Lissabon mit einer Ladung von 88000 Sack Kaffee in etwa 2 Stunden, vor Anker liegend, in den Fluten des Tajo verschwand. Den Unfall betreffende Berechnungen des Referenten erschienen 1910 in der Fachzeitschrift „Schiffbau".

Alle diese angeführten Schiffsunfälle betreffen Totalverluste, die sich ohne Stürme und ohne den Einfluss rasender Naturgewalten ereigneten. Weitere Beispiele könnten noch allzu viele nachgewiesen werden. Die vorliegenden sollten jedoch zur Genüge beweisen, dass sich von Zeit zu Zeit solche Katastrophen auch bei neuesten und besten Schiffen aller schiffahrttreibenden Nationen, auch bei den Engländern, als den traditionell tüchtigsten Schiffbauern, ereignen, und dass man in solchen Fällen mit nationalistisch gefärbten Vorurteilen zurückhaltend sein muss.

Zur theoretischen Erklärung der Vorgänge bei solchen Schiffskatastrophen und zu deren Zerlegung in die einfachen und natürlichen Naturvorgänge wurden mit Lichtbildern die Begriffe Formschwerpunkt, Gewichtsschwerpunkt und Metazentrum eines Schiffes erläutert. Ebenfalls wurden die neuesten, schwingungsdämpfenden Einrichtungen, wie Schiffskreisel und Schlingertanks, im Bilde vorgeführt. Bei ruhiger, sach- und fachgemässer Betrachtung der erwähnten Schiffsunfälle kann von einem Hass der Elemente oder strafbarem Leichtsinn und Handeln der verantwortlichen Menschen nicht gesprochen werden, so schwer auch die Folgen für die dadurch Betroffenen sein mögen. Oft handelt es sich nur um kleine, nicht vorherzusehende Vorfälle, die das von der menschlichen Technik hergestellte und künstlich gehaltene Gleichgewichtsverhältnis stören. Ist dieser Zustand jedoch einmal verschoben oder gestört, so setzt die Natur sofort mit ihrem gesetzmässigen Spiel des Kräfteausgleiches ohne jedwelche Rücksicht auf Menschenwillen ein. Das zu verhindern ist ein Unternehmen, bei dem der dadurch überraschte Mensch in den seltensten Fällen Glück hat.

Zur Beruhigung aller derjenigen, die demnächst eine Seereise unternehmen wollen, wies der Vortragende darauf hin, dass sich seinerzeit nach dem Titanic-Unglück eine internationale Kommission bildete, an der sich 1914 fast alle Schiffahrtsnationen beteiligten und die in vielen Konferenzen in Deutschland, Skandinavien, Oesterreich, sowie in einer Hauptkonferenz in London zur Verhütung solcher Katastrophen Leitsätze und Vorschriften aufstellte. Sie wird als internationale Konvention zur Gewährleistung der Sicherheit seefahrender Passagiere neben den Schiffsversicherern und Behörden sich ebenfalls mit der Katastrophe des Dampfers „Principessa Mafalda" sachlich und fachtechnisch befassen und nach Erkenntnis der richtigen Ursache dieses Schiffsunglückes, falls diese überhaupt nachträglich noch möglich ist, mit Vorschlägen an die seefahrttreibenden Nationen herantreten.

Wegen vorgerückter Zeit wird die Diskussion nicht benützt. Der Präsident schliesst die Sitzung mit bestem Danke an den Referenten um 11.20 Uhr. Der Protokollführer: W. F.

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 5426 — Telegr.: INGENIEUR ZÜRICH
Für Arbeitgeber kostenlos. Für Stellensuchende Einschreibegebühr 2 Fr. für 3 Monate. Bewerber wollen Anmeldebogen verlangen. *Auskunft* über offene Stellen und *Weiterleitung* von Offerten erfolgt *nur gegenüber Eingeschriebenen.*

19 *Technicien en chauffage* central, très compétant et parlant parfaitement le français. France.
21 *Konstrukteur* mit mehrjähriger Praxis spez. im Transformatoren- und Apparatebau, Berechnung von Transformatoren. Schweiz.
23 *Ingénieur-mécanicien* turbines à vapeur, au moins un an de pratique. Connaissance parfaite du français. Paris.
25 *Ingénieur*, pour atelier répar. de moteurs, bonne pratique. Paris.
27 *Deux Ingénieurs* de l'E. P. F. à Zurich, l'un avec pratique chaudières (exploitation) et l'autre dans la partie thermique. France.
29 *Jeune Ingénieur-électricien* de l'E. P. F. de Zurich. France.
30 *Bau-Techniker* zu sofortigem Eintritt. Arch.-Bureau, Kt. Zürich.
31 Jeune *Ingénieur-mécanicien*, si possible Suisse-allemand avec très bonne connaissance du français. Wenn möglich Kenntnisse in Dampf- und feuersicheren Anlagen. Ostschweiz.
32 Junger *Bau-Techniker* zum Entwerfen und Aufzeichnen von Werk- und Detailplänen. Sofort. Architekturbureau Olten.
33 *Technicien-électricien* comme contremaître pour le montage des machines, ayant plusieurs années de pratique. France.
34 *Architekt* (oder Bautechniker) mit guter Praxis. Eintritt sofort. Architekturbureau Zürich.
35 *Ingenieur* (oder Techniker) für Leitung einer Dampfschiff-Werft und Reparaturwerkstätte. Theoretische Kenntnisse und praktisch erfahren. Anmeldungen bis 28. Januar 1928. Zentralschweiz.
37 Dipl. *Maschinen-Ingenieur* als Betriebsleiter einer Werkstatt und Hilfe der Direktion im allgemeinen. Westschweiz.
38 *Bauführer* für bessere Wohnbauten auf 1. April. Architekturbureau im Kanton Zürich.
41 *Konstrukteur*, selbständiger Masch.-Zeichner. Zentralschweiz.
43 *Ingénieur-électricien* (ev. Technicien) expérimenté dans le montage des lignes électr. et des install. intérieures force motrice et lumière, connaissance des calculs et schémas, parlant et écrivant correctement le français. Ct. de Vaud.
45 *Maschinen-Ingenieur* für Montage, Betrieb, Verbess. u. Neukonstr. von modernen Verdampfanlagen. Praxis erwünscht. Kt. Basel.
47 Dipl. *Maschinen-Ingenieur*, erfahren im Wasserturbinenbau. Beherrschung der französischen Sprache, Kenntnisse von Deutsch und Englisch. Westschweiz.