

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **93/94 (1929)**

Heft 6

PDF erstellt am: **20.09.2024**

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.

tionsingenieur den Bau der Strecke Spiez-Interlaken. Nach Beendigung dieser Bauten war Wenner von 1894 bis 1896 anfänglich im Zentralbureau der Schweiz. Zentralbahn in Basel mit den Projekten für den Umbau verschiedener Bahnhöfe der Strecke Brugg-Basel und späterhin privatim mit der Projektierung von Brückenverstärkungen für verschiedene schweiz. Bahnlinien beschäftigt.

Im Jahre 1896 wurde Wenner zum Adjunkten des Stadtgenieurs von Zürich, seines Studiengenossen H. Streng, dann, nach Strengs Rücktritt im Frühjahr 1898 zum Stadtgenieur von Zürich gewählt. Damit begann seine lange Wirksamkeit im Städtebau, besonders im städtischen Tiefbau und bei der Lösung mannigfacher damit verbundener Fragen und Aufgaben, bis zu seinem im Frühjahr 1921 erfolgten Rückzug in den Ruhestand. Dem bei seinem Rücktritt vom Stadtrat am 31. März 1921 an Wenner gerichteten, ihn ausserordentlich rühmenden Schreiben ist zu entnehmen, dass ihn dieser nach seiner beinahe 25jährigen Wirksamkeit im Dienste der Stadt nur sehr ungern scheiden liess. Während der 23 Jahre, die er das wichtige Amt des Stadtgenieurs bekleidete, machte die Stadt eine gewaltige bauliche Entwicklung durch. Die Bearbeitung eines neuen Bebauungsplanes der erweiterten Stadt mit Festlegung der Hauptverkehrslinien, sowie der Anlage und dem Bau zahlreicher Strassen, Plätze, Brücken usw., sowie der Erschliessung neuer Stadtgebiete fiel in seinen Aufgabenkreis, ebenso der Ausbau des städtischen Kanalisationsnetzes und die Vorbereitung der Schwemmkanalisation mit Kläranlage für die städtischen Abwässer. Bedeutenden Anteil hatte das Tiefbauamt unter seiner Leitung an den umfassenden Studien für den Umbau der linksufrigen Zürichseebahn, den Umbau des Hauptbahnhofes und anderer wichtiger Verkehrsfragen. Mit Sachkenntnis und Gewissenhaftigkeit, aber auch mit liebenswürdigem Wesen, leitete Wenner alle seine Arbeiten.

In seiner Stellung als Leiter des Tiefbauamtes der Stadt Zürich und mit Rücksicht auf seine langjährigen reichen Erfahrungen auf allen Gebieten des Eisenbahn-, Brücken- und Städtebaues waren Ingenieur Wenner vielfach auch nebenamtlich besondere Arbeiten und Aufgaben übertragen worden. So war er verschiedentlich an Landes- und internationale Ausstellungen und Fachkongresse delegiert. Im Jahr 1910 erteilte ihm der Schweiz. Schulrat einen Lehrauftrag für Wasserversorgung und Kanalisation städtischer Ortschaften an der E. T. H., dessen er sich mit Geschick bis zu seinem Rücktritt als Stadtgenieur annahm.

Viele seiner dienstlichen Reisen dienten dem Studium der Abwasserklärung und anderer städtischen Anlagen in Deutschland und England. Von seinen Publikationen seien erwähnt seine Berichte über die Assanierung von Zürich, über die Kanalisation von Zürich u. a. m. Von 1900 bis 1921 war Wenner Redaktor des „Schweiz. Ingenieurkalenders“, und während einer Periode von vielen Jahren hat er als Mitglied des Zentralkomitees des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins gewissenhaft und uneigennützig als dessen Quästor gewaltet.

Verwandschaftliche Beziehungen und Interessen veranlassten ihn nach seinem Rücktritt als Stadtgenieur nach Wien zu übersiedeln. Dasselbst betrauen nun seine Witwe und eine Tochter den schmerzlichen Verlust eines herzensguten Gatten und Vaters und in der Schweiz und im Ausland viele Freunde und Studiengenossen den eines lieben anhänglichen Kameraden und tüchtigen Fachgenossen.

† Raoul Pictet. In Paris starb Ende Juli, in seinem 84. Altersjahr, der Genfer Physiker und Chemiker Raoul Pictet, bekannt durch die ihm zuerst gelungene Verflüssigung von Sauerstoff, Wasserstoff und Stickstoff durch Druck und Kälte, nachdem er 1874 seine mit Schwefeldioxyd arbeitende Kälteerzeugungsmaschine entwickelt hatte.

MITTEILUNGEN.

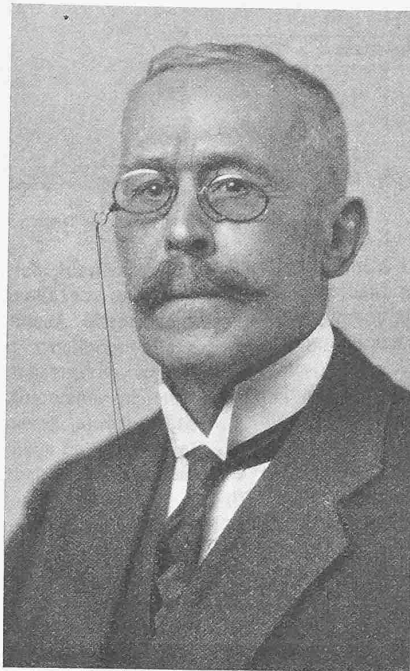
Rheinregulierung Strassburg-Basel. Der Bundesrat hat eine Botschaft genehmigt, mit der den eidg. Räten die Genehmigung des am 28. März zwischen Deutschland und der Schweiz abgeschlossenen Vertrags über die Regulierung des Rheins zwischen Strassburg und Istein empfohlen wird. Bei dieser Gelegenheit wird der Wortlaut dieses Vertrags bekanntgegeben. Er sieht für die Regulierarbeiten eine Gesamtausgabe von 62,5 Mill. Fr. vor, wovon 60%, d. h. 37,5 Mill. Fr. auf die Schweiz entfallen. Von diesem schweizerischen Anteil übernimmt der Kanton Basel 7,5 Mill. Fr., der Bund 30 Mill. Fr. Die Botschaft sieht ferner eine Vollmacht für den Bundesrat vor zum endgültigen Abschluss eines Vertrags mit Frankreich, der aber die vorerwähnten Verpflichtungen kaum wesentlich herabsetzen wird, da Frankreich wegen des Baues des Seitenkanals kein Interesse an dem Regulierungswerk zeigt, und deshalb die Last und die Verantwortung für dessen Durchführung der Schweiz und Deutschland zu tragen überlassen möchte. Wir kommen ausführlich auf die Angelegenheit zurück.

Europäischer Rundflug für Sportflugzeuge.

Am 7. August sind vom Flugplatz Orly bei Paris 47 Sportflugzeuge zu diesem internationalen Rundflug gestartet. Angemeldet waren 82, rechtzeitig zur Vorprüfung eingetroffen nur 55. Der Flug führt über folgende Teilstrecken: Paris-Basel (416 km) - Genf (188 km) - Lyon (108 km) - Marseille (255 km) - St. Raphaël (124 km) - Turin (196 km) - Mailand (138 km) - Venedig (252 km) - Zagreb (299 km) - Belgrad (370 km) - Turnu/Severin (186 km) - Bukarest (276 km) - Turnu/Severin (276 km) - Budapest (426 km) - Wien (224 km) - Brünn (108 km) - Prag (190 km) - Breslau (206 km) - Warschau (308 km) - Posen (283 km) - Berlin (238 km) - Hamburg (263 km) - Amsterdam (375 km) - Brüssel (167 km) - Paris (284 km), insgesamt über 6000 km. Die Flieger haben täglich mindestens eine Strecke zurückzulegen. Am Fluge sind beteiligt 18 Deutsche, 8 Franzosen, 12 Italiener, 3 Tschechen, 3 Engländer, 2 Schweizer (Hauptmann Wirth und Oblt. Burckhard, beide auf Klemm-Daimler-Sportflugzeugen) und 1 Belgier.

Die verschiedenen Flugzeuge sind vor dem Start einer eingehenden technischen Prüfung unterzogen worden. Baufestigkeit, Bequemlichkeit, Art und Anordnung der Bordinstrumente, Anlassvorrichtung, Doppelsteuerung, rasche Montagemöglichkeit, Bremsvorrichtungen usw. sind nach Punkten gewertet worden. Auch den Sicherheitsfaktoren wurde besondere Aufmerksamkeit gewidmet, und die Flugzeuge sind daraufhin geprüft worden, ob Fallschirme mitgeführt werden und ob Feuerlöschgeräte und Schottwände vorhanden sind. Der Brennstoffverbrauch wird ebenfalls in Punktzahl umgesetzt; um eine einheitliche und zuverlässige Berechnung zu erhalten, wurden alle Flugzeuge möglichst gleichzeitig zu einem 300 km Flug eingesetzt. Bei der Totalwertung fallen auf die technische Vorprüfung 40, auf den Brennstoffverbrauch 20 Punkte, ferner auf die Geschwindigkeit und die Regelmässigkeit im Rundflug 70, bzw. 35 Punkte.

Aarewerke A.-G. Wie aus der Tagespresse ersichtlich, hat der Bundesrat nunmehr die Ausfuhrbewilligung für die in den Werken Klingnau und Wildegg-Brugg erzeugte Energie nach Deutschland erteilt; die „S. B. Z.“ wird die Einzelheiten der Ausfuhrbewilligung wie gewohnt anhand des Bundesblattes noch mitteilen. Nun soll aber der deutsche Vertrags-Kontrahent, das Rheinisch-Westfälische Elektrizitätswerk in Essen, verlangen, dass die *Bauleitung* der Werke der ihm nahestehenden *deutschen* Elektrizitäts-Aktiengesellschaft vorm. W. Lahmeyer & Cie. übertragen werde. Gegen ein solches Vorgehen müsste seitens der schweizerischen Technikerschaft mit aller Entschiedenheit Einspruch erhoben werden. Es handelt sich um zwei Kraftwerke, die *auf Schweizergebiet* und von einer Gesellschaft gebaut werden, deren Aktienkapital zu 70% in



VICTOR WENNER

EHEM. STADTINGENIEUR VON ZÜRICH

29. Nov. 1857

10. Juli 1929

schweizerischen Händen sich befindet. Die Schweiz besitzt genügend Ingenieure — man denke blos an den erprobten Stab unserer N. O. K. und „Motor-Columbus“ A.-G. —, die der Aufgabe durchaus gewachsen sind und von denen ein guter Teil auf Arbeit wartet. Wir müssen daher des bestimmtesten verlangen, dass bei der Projektierung und Bauleitung für die beiden Werke *schweizerische* Unternehmungen und Ingenieure berücksichtigt werden. Red.

Basler Rheinhafenverkehr. Das Schiffsahrtsamt Basel gibt den Güterumschlag im Juli 1929 wie folgt bekannt:

Schiffahrtsperiode	1929			1928		
	Bergfahrt	Talfahrt	Total	Bergfahrt	Talfahrt	Total
	t	t	t	t	t	t
Juli	88 310	5 008	93 318	35 797	5 628	41 425
Davon Rhein	—	917	917	13 697	5 302	18 999
Kanal	88 310	4 091	92 401	22 100	326	22 426
Januar bis Juli	316 729	28 791	345 520	232 697	14 593	247 290
Davon Rhein	429	3 499	3 928	17 096	5 432	22 528
Kanal	316 300	25 292	341 592	215 601	9 161	224 762

Farbe im Stadtbild. Vom 3. bis 6. Okt. d. J. hält der „Bund zur Förderung der Farbe im Stadtbild“ im alten Städtchen Zerbst (Anhalt) seine vierte Tagung ab, verbunden mit Vorträgen künstlerischen und technischen Inhalts und mit Besichtigungen. Das ausführliche Programm kann kostenlos bezogen werden bei der Geschäftsstelle des Bundes in Hamburg 1, Spitalerstrasse 11; es ist jedermann eingeladen.

Internationale Ausstellung in Barcelona. Am 1. August ist die über 3000 m² bedeckende, von 70 Firmen besetzte schweiz. Maschinenabteilung eröffnet worden. Sie umfasst Elektromotoren, Dieselmotoren, Baumaschinen, Materialprüfungsanlagen, Lebensmittelmaschinen, Druckereipressen, Werkzeugmaschinen, Präzisionsinstrumente, elektrische und Gasapparate, Haushaltsartikel usw.

Die Kathedrale St. François in Lausanne wird restauriert; an die Kosten leistet der Bund einen Beitrag von 20%, bzw. 37,000 Fr., aus den für die Erhaltung historischer Kunstdenkmäler zur Verfügung stehenden Mitteln.

Ein neuer Universalbagger. In Ergänzung der Mitteilung in letzter Nummer (Seite 60) zeigen wir nebenstehend noch die als Löffelbagger arbeitende Maschine. Interessant ist die besonders geringe Abtragshöhe, mit der in diesem Falle gearbeitet wird.

WETTBEWERBE.

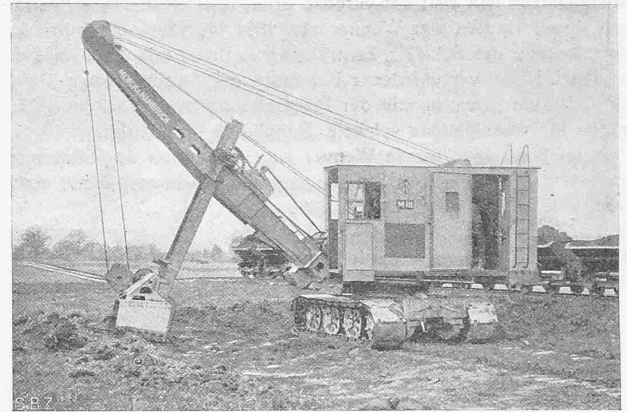
Strassenbrücke über den Mälär in Stockholm. Allgemeiner, internationaler Wettbewerb mit Einreichungstermin zum 1. Februar 1930. Preissumme 50 000 Kr., wovon 38 000 Kr. für mindestens drei Preise (niedrigster 5000 Kr.), der Rest für Ankäufe zu min. 3000 Kr. Programm und Unterlagen sind zu beziehen beim Registrar der Hafenverwaltung Stockholm, Katarinavägen 13 A, gegen Hinterlegung von 50 Kr., die zurückerstattet werden, wenn ein programmgemässer Entwurf eingereicht oder die Unterlagen vor dem 1. Oktober zurückgesandt werden. Wir kommen hierauf zurück.

Schweizer. Volksbank, Kreuzlingen. Teilnahmeberechtigt sind die im Thurgau schon vor 1929 niedergelassenen selbständigen Schweizer Architekten, sowie die schon vor 1929 selbständigen auswärtigen Thurgauer Architekten. Programm und Unterlagen durch die Niederlassung Kreuzlingen der S. V. B. Näheres in nächster Nummer.

LITERATUR.

Der praktische Eisenhochbau. Von Alfred Gregor. Bd. III. Fachwerkwände — Stützen — Grundbau. Berlin 1928, Verlag von Hermann Meuser. Preis geb. 40 Mark.

Der dritte Band von Gregors Eisenhochbau bringt die von den so zahlreichen Benützern der ersten zwei Bände erwartete Ergänzung durch die Behandlung der Fachwerkwände, der Stützen und Portale, sowie der mit dem Grundbau zusammenhängenden Fragen des Eisenhochbaues. Zurzeit wird dem Eisenskelettbau im Bauwesen vermehrte Aufmerksamkeit geschenkt, auch im einschossigen Ausstellungs-, Fabrik- und Werkstattbau steht das Eisen als Baustoff noch in vorderster Linie. Ueber beide Gebiete bringt der vorliegende dritte Band umfassende rechnerische und konstruktive Angaben. Ohne das im Hochbau besonders massgebende Endziel der Wirtschaftlichkeit aus dem Auge zu verlieren, ist der Ver-



Der „Universalbagger“ von Menck & Hambrock als Löffelbagger arbeitend.

fasser bestrebt, das Kräftespiel bis in die Einzelheiten zu verfolgen, und, was vor allem unabänderlich damit verbunden ist, auch die konstruktive Ausbildung so zu gestalten, dass die auftretenden Kräfte möglichst unmittelbar aufgenommen, auf dem kürzesten Wege weitergeleitet und weiterverfolgt werden können. In dieser Hinsicht mustergültig ist die Behandlung der Stützenfüsse und Stützenköpfe, denen mit Recht ein grösserer Abschnitt gewidmet ist. In einer selten anzutreffenden Uebersichtlichkeit und Vollständigkeit erläutern Konstruktionseinzelheiten das geschriebene Wort.

Die im Eisenbau tätigen Fachkollegen wissen dem Verfasser grössten Dank für sein aus reicher Erfahrung heraus entstandenes und der Praxis so wertvolles Hilfsmittel. Zum weitem Fortschritt des Eisenbaues wird das Buch ganz wesentlich beitragen, es sei ihm daher ein möglichst breiter Leserkreis gewünscht. Jenny-Dürst.

Russland, Europa, Amerika. Von Erich Mendelsohn. Ein architektonischer Querschnitt. Erste bis fünfte Auflage, 1929. Rudolf Mosse Buchverlag. 220 Seiten, Grossfolio, mit 100 ganzseitigen Abbildungen in Kupfertiefdruck. Preis kart. 12 M. Halbl. 15 M.

„In kostbarster Ausstattung auf feinstem Papier“, heisst es im Waschzettel weiter. Das Ganze ein Gegenstück zu Mendelsohns Amerikabuch, zum Teil sehr gute Aufnahmen, mit allen Chikanen der Clichiertechnik ins Knallig-Effektvolle getrieben, mit orphisch-tiefsinnigen Orakelsprüchen des „berühmten Architekten“. Etwa so: „Aber verloren im hohen Norden, sich selbst überlassen und dem Zufall, unaufgeklärt, treibt — fliehend aus der Wirklichkeit in die Unwirklichkeit — seine Mystik phantastische Blüten“ (zu Holzkirchen in der Mesen) oder: „Die Eleganz des Empire, seine Liebe zur jungfräulichen Jonik, hier dorisch verdickt zu männlichem Pathos.“ usw.! Und in Kiew gibt es laut Mendelsohn eine Kirche der heiligen Sophie — nur ist dies Sopherl, wie in Konstantinopel keine Dame, wie der Verfasser annimmt, sondern griechisch, und heisst „die Weisheit“. — Dass es nicht ohne Lissitzkys „Wolkenbügel“ ablaufen würde, war ja vorauszusehen, und auch der übrige Konstruktivismus treibt Blüten, die von der Phantastik der goldenen Kuppelgebirge Altrusslands innerlich nicht gar so verschieden sind; aber nur schon die Aufnahmen der hochinteressanten alten und der klassizistischen russischen Bauten machen das Buch empfehlenswert, und ausserdem ist es ein Kabinettstück des Berlinischen Snobismus mystischer Nuance in Reinkultur. P. M.

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten.

Die erste Eisenbahnbrücke aus Siliziumstahl der Schweizerischen Bundesbahnen. Von Dipl. Ing. A. Bühler, Sektionschef für Brückenbau, S. B. B., Bern. Sonderdruck aus „Die Bau-technik“. Mit 12 Abb. Berlin 1929. Verlag von W. Ernst & Sohn.

Finanzierung der Landstrassen im nezeitlichen Verkehr. Von Dr. Fritz Wasner, Zehlendorf. Berlin-Charlottenburg, 1928. Zementverlag. Preis kart. M. 3.60.

Wie's gemacht wird. 16 vorbildliche Reklamefeldzüge aus der Praxis. Von P. O. Althaus. Zürich-Frankfurt a. M. 1929. Verlag Organisator A.-G. Preis geh. 5 Fr.

Schubstangen und Kreuzköpfe. Von Ingenieur H. Frey, Berlin-Waidmannslust. Zweite, erweiterte Auflage. Mit 158 Abb. Berlin 1929. Verlag von Julius Springer. Preis geh. M. 4.20.

Für den vorstehenden Text-Teil verantwortlich die REDAKTION: CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL, Dianastrasse 5, Zürich.