

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **107/108 (1936)**

Heft 18

PDF erstellt am: **21.09.2024**

### **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.

Radius anzupassen. Die Reichsbahn entschloss sich zu einem Versuch mit dem Lenkgestell Eckhardt-Schwartzkopff. Dieses Lenkgestell verbindet wie beim bekannten Krauss-Helmholtzgestell die Laufachse mit der zweiten Triebachse, die Seitenspiel aufweist. Sein Drehzapfen ist seitenverschieblich im Hauptrahmen gelagert und mit einer Federrückstellvorrichtung versehen. Im weiteren ist die zweite Triebachse über einen im Hauptrahmen festgelagerten zweiarmligen Hebel mit der ebenfalls seitenverschieblichen ersten Triebachse gekuppelt, wie dies ähnlich v. Kando bereits ausgeführt hat. Die mittlere feste Achse weist keinen Spurrkranz auf. Es ist der Maschine somit möglich, geometrisch ohne Zwängen enge Kurven zu durchlaufen, wobei gleichzeitig die Führung auf drei Achsen verteilt ist. Leider erhalten diese aber verhältnismässig grosse Anlaufwinkel. Ob die erwartete geringe Schienen- und Spurrkranzabnutzung erzielt wird, werden die Betriebsbeobachtungen erst zeigen müssen.

R. L.

**Die Welt-Golderzeugung** ist seit einigen Jahren in steter Zunahme begriffen und erreichte 1935 erstmals 950 t. Wie die «NZZ» (Nr. 509) berichtet, verteilt sich diese Erzeugung auf Südafrika mit 35%, Russland 19%, Kanada 11%, U.S.A. 10%, übrige Länder 25%. Der auffälligste Vorgang ist der Aufstieg Russlands, dessen Erzeugung sich seit 1933 mehr als verdoppelt hat. Das relative Zurückbleiben der südafrikanischen Produktion ist auf fiskalpolitische Massnahmen zurückzuführen und dürfte in den nächsten Jahren durch einen ebenfalls kräftigen Anstieg abgelöst werden.

**Der Auto-Simplon-Tunnel** spukt weiter: Am 18. April konstituierte sich in Genf eine Studiengesellschaft für den Bau einer Autostrasse durch den Simplontunnel, mit einem Kapital von 350 000 Fr. Das notwendige Baukapital von 3,5 Mill. Fr. sei gezeichnet. Ferner sei am 24. April eine Delegation der Initianten mit Staatsrat Jos. Escher vom Präfekten von Navarra empfangen worden, der grosses Interesse bekundet habe. Ueber das Verfügungsrecht über den Simplontunnel scheint die Internat. Simplon-Delegation noch nicht befragt worden zu sein. Ueber die technischen Grundlagen dieser Idee finden unsere Leser die nötigen Aufschlüsse in Bd. 106, S. 174\* (12. Oktober 1935). — Am 27. Januar fand in der A. C. S.-Sektion Bern ein Diskussionsabend statt, an dem Staatsrat J. Escher und Ing. Perrin anhand von Planskizzen referierten. In der ausgiebigen Diskussion sprachen sich alle Automobilisten und Ingenieure gegen das Projekt aus, besonders eindrücklich Reg.-Rat W. Bösiger, Dir. Dr. Vollmar, die Ing. H. Fehlmann und F. Steiner. Dessenungeachtet «konstatierte» Staatsrat Escher im Schlusswort wörtlich, «dass unsere Idee eigentlich gesiegt hat!» Nachdem er einleitend u. a. gesagt, wir brauchten uns heute weder auf die technischen Probleme noch auf die Bedürfnisfrage einzulassen! —

**Die Elektroschweisskurse des SEV** sollen Ingenieuren, Werkmeistern usw. Gelegenheit geben, sowohl ihre theoretischen Kenntnisse zu vertiefen, als auch sich in die Kunst des elektrischen Schweissens einführen zu lassen. Die Kurse stehen unter der fachkundigen Leitung von Ing. A. Sonderegger, ehemaliger Werkstättendirektor der Escher Wyss A.-G., und für den praktischen Unterricht stehen die modernsten Konstruktionen unserer einheimischen Firmen zur Verfügung. Der nächste Kurs findet vom 25. bis zum 28. Mai 1936 in Zürich statt (Kursgeld 50 Fr.). Anmeldungen sind bis zum 20. Mai an das Generalsekretariat des SEV, Zürich, Seefeldstrasse 301, zu richten, das auch gerne weitere Auskunft erteilt.

## WETTBEWERBE

**Bâtiment de service à Genève**, sur Le plateau de Champel. Preisrichter E. Unger, Conseiller administr. de la ville de Genève, Arch. H. Bernoulli (Basel) und Arch. J. Favarger (Lausanne).

Ergebnis, aus 50 eingereichten Entwürfen:

I. Preis (600 Fr.), Nr. 13, Dipl. Arch. R. Barro, Zürich u. Genf.

Zwei II. Preise ex aequo (je 350 Fr.):

Nr. 9, Arch. A. Hoechel und J. Ellenberger, Genf,

und Nr. 37, Arch. M. Braillard, Genf.

**Ankäufe:** 250 Fr., Nr. 21, Arch. Albert Cingra, Genf.

225 Fr., Nr. 44, Verfasser nicht genannt.

200 Fr., Nr. 11, Dipl. Techn. Ed. Lehmann, Genf.

200 Fr., Nr. 22, Arch. Jean Gros, Genf.

175 Fr., Nr. 36, Arch. Fréd. Mezger, Genf.

150 Fr., Nr. 42, Verfasser Charles Bopp, Genf.

## NEKROLOGE

† **Walter Baur**, Architekt in Luzern, ist mitten in einem hoffnungsvollen Leben am 28. Februar nach monatelangem, heldenmütig ertragenem Krankenlager von hartnäckigem Leiden erlöst worden. Um den liebenden, treubesorgten Vater trauern seine Frau und drei unmündige Kinder, und gross ist die Zahl derer, die in ihm einen treuen Freund und lieben Kameraden verlieren.

Walter Baur ist am 19. Januar 1893 in Basel geboren, als Sohn eines Kaufmanns, in dessen Haus Arnold Böcklin als naher Verwandter und Albert Welti als intimer Freund ein- und ausgingen. Seine Schulzeit verlebte Walter in Bern und Luzern. Nach einer zweijährigen Lehrzeit im Bureau des bekannten Basler Architekten Em. Faesch bezog er im Herbst 1913 die Techn. Hochschule Stuttgart. Der junge Student mit seinem markanten Römerkopf gewann durch seine ungezwungene und liebenswürdige Art bald Freunde unter seinen Mitstudierenden und erwarb sich durch seinen Ernst und seinen von Streberei und Effekthascherei völlig freien Eifer rasch die Achtung und Sympathie seiner Lehrer, so des feinsinnigen Flechter und des liebenswürdigen Malers Schmolli-von Eisenwerth, vor Allem aber die seines Hauptlehrers Bonatz.



WALTER BAUR

ARCHITEKT

19. Jan. 1893

28. Febr. 1936

Walter Baur verstand es, auch dem Worte «Saure Wochen, frohe Feste» zu leben. Er liebte die Musik über alle Massen und war ein gesuchter Quartett-Geiger. Aber auch zu fröhlicher Wanderung mit dem Skizzenbuch unter dem Arm oder zu einem gemütlichen Trunk im Kreise lustiger Kameraden war er gerne zu haben. Das Sommersemester 1917 verbrachte er in München, wo er bei Th. Fischer arbeitete und auch bei Wölfflin und Popp hörte. Während der Kriegsjahre hatte er in ausgiebigem Masse als Leutnant im Luzerner Bat. 45 seinen vaterländischen Pflichten zu genügen.

Im Herbst 1918 bestand er in Stuttgart die Diplomprüfung und hatte bald Gelegenheit, seine Kenntnisse in der Praxis zu erweitern und zu vertiefen. Er arbeitete erst im Bureau Bercher & Tamm in Basel, dann bei Arch. E. Heman in Basel. Eine selbständige Bauleitung, den Ausbau von Schloss Wartenfels bei Lostorf, führte er mit grossem Geschick durch. Nachdem er sich im Jahre 1920 mit Elisabeth Schill aus Luzern verheiratet hatte, etablierte er sich 1923 in Bern. Der dortige Boden war aber zu hart für ihn; nach trüben Erfahrungen mit einer Baugenossenschaft siedelte er 1928 nach Luzern über, wo es ihm gelang, sein kleines Bureau in wenigen Jahren zu Erfolg und Ansehen zu bringen. Er fand eine Fülle von Aufgaben, die ihm besonders lagen, Wohnhäuser<sup>1)</sup>, ein Landgasthaus in Ebikon, den Neubau der Schule Malters und zuletzt die Renovation des dortigen Kirchturmes. Alle seine Aufgaben wusste Walter Baur mit der ihm eigenen Gewissenhaftigkeit und Liebe zum Kleinsten durchzuführen (mit einem stillen bescheidenen Wesen). Er verband Reife des Urteils, Festigkeit und Beharrlichkeit; mit seiner Meinung hielt er nicht hinter dem Berge. — Seit dem Jahre 1921 gehörte er auch dem S. I. A. an, erst den Sektionen Basel und Bern, dann der Sektion Waldstätte. Unter seinen Kollegen genoss er grosses Ansehen seines offenen, heitern Wesens halber. Ein hartes tragisches Geschick hat ihn frühzeitig dahingerafft, den baumstarken Mann, der aufrechten Hauptes, geraden Sinnes und dabei mit einem warmfühlenden Herzen durchs Leben ging.

M. T.

## LITERATUR

**Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen.** Jubiläumsschrift zum hundertjährigen Bestehen der deutschen Eisenbahnen. Berlin 1935, herausgegeben von der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn. Preis geb. 16 RM.

Dieses in mustergültigem Druck herausgebrachte Werk wendet sich an alle Eisenbahner und Verkehrsinteressenten und verschafft einen Ueberblick über die hundertjährige Entwicklung und Aufgabe der Eisenbahnen. In kurzen Biographien gelangen erfolgreiche Kämpfer zu ihrer gebührenden Anerkennung. Mit reichen Illustrationen versehen, schliessen sich Beiträge über Geleisebau, Signalwesen, Zugbeeinflussung, Fernmeldewesen, Brücken und Bahnhofbau an. Der Lokomotivbau ist ausführlich behandelt. Dass an der weiteren Entwicklung unablässig gear-

<sup>1)</sup> Vergl. auch sein eigenes in «SBZ» Bd. 104, S. 140/143\* (29. Sept. 1934).

beitet wird, zeigt der Abschnitt über die neuzeitlichen Versuchslokomotiven. Im Personenwagenbau führt die Entwicklung vom hölzernen Zweiachser zum vierachsigen Stahlwagen geschweiser Ausführung. Der Abschnitt über Güterwagen zeigt insbesondere die Entwicklung der Grossraumwagen und Spezialtransportwagen und führt zu einer der Hauptaufgaben der Eisenbahntechnik, der durchgehenden Bremse und automatischen Zugkupplung. Die Anfänge der elektrischen Zugförderung sind durch einige weniger bekannt gewordene Beispiele vertreten, aus denen sich dann der Grosslokomotivbau überraschend entwickelt hat. Dass die deutschen Bahnen im Triebwagenbau Vorbildliches geleistet haben, zeigt die Entwicklung von den Dampftriebwagen, Akkumulatorenwagen usw. bis zu den elektrischen und Dieselschnelltriebwagen. Im letzten technischen Abschnitt finden sich Angaben über den Eisenbahntrajektverkehr auf der Ostsee und über den in den letzten Jahren ausgebauten Schiffsverkehr auf dem Bodensee mit Dieselmotor und Voith-Schneiderschiffsantrieb.

Der wirtschaftliche Teil bringt den wohlthuenden Einfluss einer guten Eisenbahnpolitik auf Gewerbe, Industrie und soziales Leben zur Darstellung. Von aktuellem Interesse sind die Darlegungen über Eisenbahnschulden, Gesellschaftsform und die Einfügung des Voranschlags einer Staatsbahn in den Staatshaushalt. Die Bedeutung der Eisenbahn für die Volkswirtschaft zeigen neben ihren verkehrstechnischen Leistungen die Abschnitte über soziale Werke, Personalausbildung, Anstellung, Versicherung, Pensionierung, ferner die erzielten Ueberschüsse, die zu grossen Abschreibungen und Entlastungen des Staatshaushaltes herangezogen werden konnten. Wie erzieherisch die Reichsbahn als Auftraggeber für die Industrie wirkte, zeigt die Behandlung des Beschaffungswesens. Den Abschluss des empfehlenswerten Werkes bilden einige Karikaturen und eine geschichtliche Tafel.

R. Liechty.

**Technische Mitteilungen für Sappeure, Pontoniere und Mineure.** Herausgeber: Gesellschaft für militärische Bautechnik, Zürich 6, Clausiusstrasse 50. Erscheint vierteljährlich. Abonnementsbetrag jährlich 6 Fr.

Die vorliegende Zeitschrift ist entstanden durch die Zusammenarbeit einiger jüngerer Offiziere der Bautruppen. Neben technischen Fortschritten sollen die in Wiederholungskursen und anderen Diensten gemachten Erfahrungen eine weitere Verbreitung finden als bisher, wo die oft sehr interessanten Ergebnisse in irgendeiner Schublade verschwanden. Da die vorhandenen Militärzeitungen als zu allgemeinmilitärischer Natur für die Veröffentlichung weniger in Frage kommen, soll nun dieses Mitteilungsblatt Gelegenheit geben zum Austausch von Erfahrungen und Ideen.

Nachdem die militärische und die zivile Bautechnik vielseitige Beziehungen zueinander haben, dürfte die neue Zeitschrift aber nicht nur die Angehörigen der Bautruppen, sondern auch alle andern Fachleute interessieren. Behandelt doch die Zeitschrift neben dem in der zivilen Bautätigkeit weniger wertbaren Gebiet der Feldbefestigung vorwiegend Brückenbau und Sprengtechnik und damit Aufgaben, wie sie auf jedem zivilen Bauplatz immer wieder vorkommen. In der ersten Nummer erscheinen in dieser Hinsicht besonders folgende Artikel interessant: Oblt. E. Esser, Beitrag zur statischen Berechnung von Kolonnenbrücken; Cap. Cattaneo, *Brillamento del ponte sulla Lorze fra Baar e Höllgrotte*; Hptm. F. Stüssi, *Eine feldmässige Rammformel*.

Möge die Zeitschrift daher nicht nur in militärischen, sondern auch in zivilen bautechnischen Kreisen Verbreitung finden und auf ihrem Spezialgebiet mithelfen an der Zusammenarbeit zwischen Armee und Volk. Jeder mit Bauarbeiten in Berührung kommende Fachmann wird ohne Zweifel an einzelnen Artikeln Nutzen ziehen und Anregungen finden. Walter Groebli.

**Vorlesungen über elementare Mechanik** von J. Nielsen (Die Grundlehren der mathematischen Wissenschaften in Einzeldarstellungen, Band XLIV). Berlin 1935, J. Springer. Preis geh. 38 RM, geb. RM. 39,60.

Ein neues Glied der bei Springer erschienenen ausgezeichneten Lehrbücher liegt vor. J. Nielsen hat hier seine an der Techn. Hochschule in Kopenhagen gehaltenen Vorlesungen, mathematisch erweitert, herausgegeben. Eine einfach geschriebene Darstellung der Mechanik, die sich zur Einführung in dieses Gebiet gut eignet, liegt vor. Die mathem.-geometrischen Unterlagen sind etwas ausführlicher gehalten, als üblich, lesen sich jedoch leicht und erlauben eine saubere Darstellung des Stoffes. Das Behandelte entspricht dem Stoff einer einführenden Vorlesung an Hochschulen, geht bis zu den Elementen der Kreiselltheorie in der Mechanik des starren Körpers und bis zu den Gleichungen von Lagrange für Systeme, enthält aber auch das Wenige, was man an Potentialtheorie zu bringen pflegt, die Theorie der Schwingungen usw. Alles ist in leicht lesbarer Form dargestellt und durch zahlreiche Beispiele illustriert. Das Buch darf als gute Einführung in die Mechanik auch für den Ingenieur empfohlen werden. E. Meissner.

**Le applicazioni del cemento nei fabbricati rurali.** Von Dr. Ing. L. Gussoni, R. Scuola d'ingegneria Milano. Mailand 1934, Verlag U. Hoepli. Preis kart. 12 Lire. Der Umstand, dass Bauholz und Baustahl zum grössten Teil aus dem Auslande bezogen werden müssen, begünstigt in Italien die Verwendung von Beton und Eisenbeton im landwirtschaftlichen Bauwesen,

wobei auch die Feuersicherheit, die im allgemeinen geringen Unterhaltskosten und die hohe Erdbebensicherheit der Eisenbetonkonstruktionen ins Gewicht fallen. Mehr übersichtsmässig gibt das 83 Seiten starke Büchlein einen guten und interessanten Einblick in all die Anwendungsmöglichkeiten: Dächer, Decken, Viehställe mit den Nebenanlagen, Silos, Wasserbehälter, Wasserbecken, Düngergruben, Einfriedigungen, Maste usw. Wie stark diese neuzeitlichen Bauten die landwirtschaftliche Bodenbewirtschaftung belasten, wäre recht interessant zu verfolgen, namentlich unter Beachtung der Kleinbetriebe und der verschiedenen Bodenfruchtbarkeit. Für schweizerische Verhältnisse, namentlich für Berggüter werden Mauerwerk und Holzbau für die Hauptkonstruktionen in erster Linie in Frage kommen, da im Vordergrund die Verwendung des eigenen Holzes steht.

H. Jenny-Dürst.

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten:

**Elementare Festigkeitslehre.** Zum Gebrauche bei Vorlesungen und zum Selbststudium. Von Dr. Ing. Theodor Pöschl, o. Prof. an der T. H. Karlsruhe, 218 Seiten mit 156 Abb. Berlin 1936, Verlag von Julius Springer. Preis geh. 12,60 RM., geb. 14,25 RM.

**Vom Gerüsten im Hochbau.** Eine Darstellung von Stangengerüsten von einfacher Art bis zum grossen Turmgerüst. Aufnahmen und Zeichnungen des Technischen Arbeitsdienstes Zürich. Zürich 1935/36, Sonderdruck aus der Schweiz. Baumeister-Zeitung.

**Bemessungsverfahren.** Zahlentafeln und Zahlenbeispiele zu den Bestimmungen des Deutschen Ausschusses für Eisenbeton 1932. Von E. Löser, Prof. an der T. H. Dresden. Fünfte Auflage. 199 Seiten mit 212 Abb. Berlin 1936, Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geh. 6,80 RM., geb. 7,80 RM.

**Les essais sur ouvrages existants.** Leon inaugurale faite par M. Fritz Huebner à l'Ecole d'ingénieurs de Lausanne. Lausanne 1936, extrait du Bulletin Technique de la Suisse Romande.

**Ueber Unternehmertum.** Von Dr. Eduard Sulzer-Ziegler. (Flugschriften der Genossenschaft «Werkzeitung der schweizer. Industrie» Nr. 1.) Basel 1936, zu beziehen bei genannter Genossenschaft. Preis geh. 50 Rappen.

**40 Jahre Saurer-Automobilbau.** Arbon 1936, Aktiengesellschaft Adolph Saurer.

**Grundlagen des Aufzubaues.** Von Dr. M. Paetzold. Nachtrag und Anhang: Aenderungen der «Technischen Grundsätze für den Bau von Aufzügen seit 1926». Von Dipl.-Ing. Fritz Köhler. 37 Seiten mit 50 Abb. Berlin 1936, Verlag von Julius Springer. Preis kart. 6,60 RM.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:

CARL JEGHER, WERNER JEGHER, K. H. GROSSMANN.

Zuschriften: An die Redaktion der «SBZ», Zürich, Dianastr. 5 (Tel. 34507).

## MITTEILUNGEN DER VEREINE

### S. I. A. Basler Ingenieur- und Architekten-Verein.

Protokoll der Sitzung vom 19. Febr. 1936.

Vortrag von Dr. Ing. E. Jaquet über das  
**Pumpspeicherwerk zwischen Schwarz- und Weißsee in den Vogesen.**

Der Referent, der seinerzeit als Ingenieur der Firma Escher-Wyss & Co. bei den verschiedenen Projekten mitgearbeitet und die Acquisitions geleitet hat und später im Auftrag der EWAG auch die Montage auf der Baustelle bis im Juli 1933 beaufsichtigte, war in der Lage, über eigene Erfahrungen beim Bau dieses Kraftwerkes zu berichten. Nach einem kurzen Ueberblick über die generellen Daten zeigte er anhand einer grossen Anzahl Lichtbilder den ganzen Werdegang der Montage, insbesondere den Bau der Rohrleitung von 4,6 m Durchmesser.

Im zweiten Teil ging der Referent über zur Frage der Katastrophe und schilderte zuerst deren Auswirkung. Daran schlossen sich interessante Ausführungen über die Ursachen. Er betonte dabei ausdrücklich, dass diese Ausführungen lediglich seine eigenen, persönlichen Meinungen darstellten. Vor allem sucht er die These zu widerlegen, dass ein von der Pumpe verursachter Druckstoss die Ursache des Rohrbruches ist und erklärte anhand von anschaulichen Diagrammen den Vorgang beim Pumpendruckstoss, aus denen klar hervorging, dass die Defekte an der Pumpe nicht die Ursache, sondern die Wirkung des Rohrbruches sind. Im weiteren hat er mitgeteilt, dass das Rohr mit dem Mannlochstützen genügend stark dimensioniert war, indem nachträgliche Versuche an einem Modell eine 4,4fache Sicherheit gegen Bruch ergeben haben. In seinen Schlussworten hat es der Referent abgelehnt, auf weitere Vermutungen einzugehen, da er dem Entscheid des Schiedsgerichtes nicht vorgreifen möchte. (Autoreferat.)

An der Diskussion haben sich beteiligt Ing. E. Frauenfelder und Dir. P. Perrochet, die Aufschluss wollten über das Wasserschloss (das in diesem Falle die Aufgabe der Windkessel als Stossdämpfer zu übernehmen hatte) und über die Abnahme-proben der Bleche. Der Referent hat bei beiden Herren geantwortet und insbesondere darauf hingewiesen, dass die Bleche auch einer Kerbschlag-Probe unterzogen worden sind.

## SITZUNGS- UND VORTRAGS-KALENDER

Zur Aufnahme in diese Aufstellung müssen die Vorträge (sowie auch nachträgliche Aenderungen) bis spätestens jeweils Mittwoch 12 Uhr der Redaktion mitgeteilt sein.

4. Mai (Montag): Phys. Ges. Zürich, 20.15 h im Phys. Institut der E. T. H. Vortrag von Dr. R. Feldkeller (Zentrallaboratorium Siemens & Halske, Berlin): «Moderne Verstärkertechnik und Verstärkermesstechnik».