

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **66 (1948)**

Heft 35

PDF erstellt am: **26.09.2024**

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.

verfahren in einer Brennkraftmaschine) zu verwirklichen, das fügsame Sich-Leitenlassen von den Gegebenheiten der Natur und das zähe Durchkämpfen der technischen Schwierigkeiten. Bei der heute im Schwange stehenden Ueberbewertung sichtbarer Erfolge einzelner Personen in sportlichen und intellektuellen Leistungen und ihrer Ueberhäufung mit öffentlichen Ehrungen, die überall veröffentlicht werden (und die im übrigen wahres schweizerisches Ehrgefühl nur verletzen), schien es uns angezeigt, wieder einmal auf die viel massgebenderen inneren Qualitäten hinzuweisen, jene Qualitäten, die ihr Träger nicht als seine Leistung bezeichnen kann, sondern als Gaben des Schöpfers verwalten darf.

Rudolf Diesel hat dank seiner charakterlichen Begabung ein technisches Hilfsmittel geschaffen, dessen wirtschaftliche Bedeutung noch heute — 50 Jahre nach der Aufnahme der industriellen Fabrikation — im Steigen begriffen ist. Man ist versucht, die Grösse seiner Leistung mit der wirtschaftlichen Auswirkung in Beziehung zu bringen; dies wäre nicht zutreffend. Ebenso falsch wäre es, bei ihrer Beurteilung den bedeutenden Anteil zu übersehen, den seine Mitarbeiter, seine Ratgeber und seine Freunde zum Gelingen des grossen Werkes beitrugen. Auch muss berücksichtigt werden, dass die Zeit für die Sache reif war. Das alles beeinträchtigt die tatsächlichen Verdienste Diesels um das Zustandekommen eines brauchbaren Rohölmotors nicht. Diese Verdienste fallen vor allem in die erste Entwicklungszeit, die mit der Konstruktionsreife abschloss, in der nur ein kleiner Kreis an der Sache arbeitete und sich mit allen Kräften gegen innere und äussere Widerstände zu wehren hatte. Wir Moderne haben bei unserer Erfolgsgier und der daraus zwangsläufig sich ergebenden seelischen Verwahrlosung den zutreffenden Massstab für die ausserordentlichen Beanspruchungen weitgehend verloren, die der innere Mensch beim Durchkämpfen einer Erfindung ertragen muss, bis einmal jener Stand erreicht ist, da sich die Wirtschaft der Sache bemächtigt.

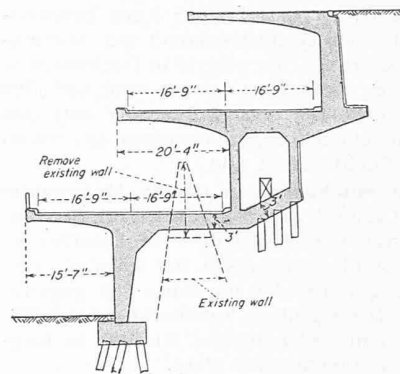
Noch auf einen letzten Umstand ist hinzuweisen. Man zählt Diesel unter die grossen Männer der Technik; man meint damit wohl Männer, die in der Technik Grosses geleistet hatten. Bei aller Anerkennung dieser Leistungen wollen wir grosse Taten nicht mit Grösse verwechseln. Grösse gibt es in Wahrheit nur dort, wo über allem Tun die Liebe herrscht, jene Liebe, die den Mitmenschen jeder Stufung gleich achtet, wie sich selbst; die vor dem Feind, also etwa vor dem Vertreter der Konkurrenz, nicht Halt macht; die böses Gerede und feindselige Handlungen nicht zurechnet, sondern zur Vergebung bereit ist; die sich nicht mit eigenen Leistungen oder in Ständesdünkel aufbläht; die auch nicht in sturer Rechthaberei sich ereifert oder ihren eigenen Vorteil oder den Ruhm der eigenen Person sucht und sich dann feiern lässt; sondern alles in Gleichmut erduldet, auch die Mühsale, die sich aus dem Eigensinn anderer Menschen oder der Rückständigkeit der Verhältnisse ergeben; die alles erträgt, auch die Schwächen der Mitarbeiter und die Ränke der Widersacher. Diese Liebe, die Menschen nicht schaffen können, sondern die nur der Herr allein in unser Herz ausgiessen kann, wenn wir es ihm öffnen, diese Liebe ist das einzige, das letztlich zählt. Möge sie zum massgebenden Grundmotiv all unserer Tätigkeit werden! — Gerne überlassen wir den grossen Männern Ruhm und Anerkennung ihrer Leistungen. Aber fürs praktische Leben viel wichtiger ist es, ein waches Auge und ein offenes Herz für jene zahlreichen, vielfach unbekanntenen Männer und Frauen zu haben, die durch ihr Wesen und die Art, wie sie ihre Arbeit verrichten und ihr Los tragen, unser Leben mit Liebe füllen.

Literaturverzeichnis

- [1] Deutsches Reichspatent vom 28. Februar 1892.
- [2] Diesel, Rudolf. Theorie und Konstruktion eines rationellen Wärmemotors zum Ersatz der Dampfmaschinen und der heute bekannten Verbrennungsmotoren, Berlin 1893.
- [3] Köhler, Otto. Theorie der Gasmotoren, Leipzig 1887.
- [4] Köhler, Otto. Der rationelle Wärmemotor im Vergleich mit anderen Wärmemotoren, Z. VDI 1893, S. 1103.
- [5] Zeuner, Gustav. Technische Thermodynamik, Leipzig 1887.
- [6] Diesel, Rudolf. Vortrag an der VDI-Hauptversammlung in Kassel, Z. VDI 1897, S. 845.
- [7] Diesel, Rudolf. Die Entstehung des Dieselmotors, Berlin 1913.
- [8] Meyer, Paul. Beiträge zur Geschichte des Dieselmotors, Berlin 1913.
- [9] Lüders, Johannes. Der Dieselmotus, Berlin 1913.
- [10] Riedler, Alois. Dieselmotoren, Wien 1914.
- [11] Diesel, Eugen. Diesel — der Mensch — das Werk — das Schicksal, Hamburg 1937.
- [12] Carnot, Sadi. Réflexions sur la puissance motrice du feu, Paris 1824. (Ins Deutsche übersetzt und herausgegeben von W. Ostwald unter dem Titel: Betrachtungen über die bewegende Kraft des Feuers, Leipzig 1909.)

MITTEILUNGEN

Vier balkonartig übereinanderliegende Verkehrswege im Zuge der Autoschnellverkehr-Verbindung Brooklyn-Queens in New York sind im «Eng. News-Record» vom 27. Mai dargestellt.



Diese raumsparende Lösung wurde angewandt bei einem 800 m langen Teilstück, das in einem stark überbauten Quartier einer etwa 15 m hohen Böschung entlang führt. Der jetzige Strassenverkehr am Böschungsfuss wird belassen. Auf der ersten, 4,7 m auskragenden Galerie mit 10 m Fahrbahnbreite wird sich der Autoschnellverkehr in südlicher Richtung und auf der zweiten mit 6,1 m Auskragung und ebenfalls 10 m Fahrbahnbreite derjenige in nördlicher Richtung bewegen. Die dritte und oberste Galerie mit 7,1 m Auskragung ist den Fussgängern reserviert. Die ganze Konstruktion, die dank der seitlich gestaffelten Anordnung einen genügenden Lichteinfall aufweist, ruht auf Pfählen und wird in Eisenbeton ausgeführt.

Das Rheintal einst und jetzt betitelt sich eine umfangreiche Arbeit von Ing. Robert Stuber, Zürich, die vor kurzem als Sonderdruck aus dem «St. Galler Tagblatt» erschienen ist. Der Verfasser war von 1901 bis 1908 an der Rheinkorrektion tätig und ist der letzte noch lebende Mitarbeiter Weys. Seine Darstellung beruht daher weitgehend auf jener Erfahrung und authentischen Dokumentation. Nach einer Einführung über die Entstehung der st. gallischen Rheinebene und ihren geologischen Aufbau wird ein Abriss der Besiedlung des Rheintales und der ersten historischen Quellen über den Kampf der Bewohner gegen das Wildwasser des Rheines gegeben. Hierauf werden die Anfänge der systematischen Rheinkorrektion beschrieben, die in der Hauptsache in das 19. Jahrhundert zurückgehen. Von 1870 an fanden zwischen der Schweiz und Oesterreich Verhandlungen statt, die die gemeinsame Durchführung des Korrektionswerkes mit dem Fussacher- und dem Diepoldsauer-Durchstich zum Ziele hatten und die 1892 in einem Staatsvertrag ihren Abschluss fanden. Schon 1900 konnte der untere Durchstich eröffnet werden. Eingehend wird die Entstehung des Projektes für den Diepoldsauer-Durchstich geschildert. Im Mittelpunkt des Kampfes um das schon damals heftig umstrittene Projekt stand als Gegner des Durchstiches der Oberingenieur der st. gallischen Rheinkorrektion und schweizerische Rheinbauleiter der internationalen Rheinregulierung, Ing. Jost Wey, der 1908 mitten in den Auseinandersetzungen starb. Unter seinem Nachfolger Ing. Böhi wurde dann in den Jahren 1910-1922 das Werk ausgeführt, das in der Folge die gehegten Erwartungen leider nicht erfüllte. Zum Schluss folgt ein Hinweis auf die im Gange befindlichen Studien über die Verbesserung der Geschiebeabfuhr im Diepoldsauerdurchstich. Eine Zusammenstellung der Zunahme des Perimeters und des Assekuranzwertes zeigt in anschaulicher Weise die durch die Rheinkorrektion bedingte Hebung des Wohlstandes im st. gallischen Rheintal.

Die Lokomotivremise Avignon, ein Eisenbetonbau von radialer Anordnung, mit einem Aussendurchmesser von 107,5 m, ist in «Génie Civil» vom 1. Mai ausführlich beschrieben. Da für das gesamte französische Bahnnetz etwa 250 000 m² Remisenfläche neu aufzubauen sind, wurde die erste Ausführung besonders gründlich auf Material- und Kosten-Ersparnis hin untersucht. Für die 14 m hohe Aussenfassade führte dies zur Anwendung von leichten Fertigbeton-Säulen mit V-förmigem Querschnitt, die nicht nur sehr ökonomisch waren, sondern auch ästhetisch recht befriedigend wirken. Eine gründliche Darstellung der Remise gibt auch die Zeitschrift «Le Bâtiment à la SNCF» 1948, Nr. 60 (Adresse: 45, Quai Perrache, Lyon).

Ein fensterloser Kirchenraum in Alexandria (Virginien) ist dargestellt in der Juni-Nummer von «Architectural Record», die auch weitere religiöse Bauten zeigt. Der eigenartig mystisch wirkende Raum bietet 400 Personen Platz, die sich um

einen zentrisch angeordneten Altar gruppieren, über welchem ein grosses, hellbeleuchtetes Holzkreuz aufgehängt ist. Durch diese eindrucksvolle Raumgestaltung soll auch vermieden werden, dass die Gläubigen gegenseitig nur den Rücken sehen, sondern sie sitzen wirklich als Gemeinschaft beisammen.

Das neue Stadttheater von Malmö (Schweden) mit 1600 Sitzplätzen ist in «Génie Civil» vom 1. Juni kurz beschrieben. Es handelt sich um einen Stahlskelettbau mit stützenlosem, schlichtem Zuschauerraum, der mittels in Deckenschienen laufenden Trennwänden verkleinert werden kann auf 1100 bzw. 600 bzw. 400 Sitzplätze. Der ganze Bau, der mit den fortgeschrittensten Bühneneinrichtungen versehen ist, zeichnet sich durch moderne Nüchternheit aus.

Kunsthistorische Untersuchungen in der St. Mangenkirche in St. Gallen. In Heft 2, 1947, der «Zeitschrift für Archäologie und Kunstgeschichte» veröffentlicht Prof. Fiechter (†) eine gediegene Studie über die Ergebnisse der kürzlich vorgenommenen Untersuchungen an der im Jahre 898 gegründeten St. Mangenkirche. Mustergültige Zeichnungen und Bilder, zum Vergleich auch von gleichaltrigen Kirchen in England, begleiten den wohldokumentierten Text.

Eidg. Techn. Hochschule. Der Bundesrat hat Dr. phil. Arthur Linder, Professor an der Universität Genf, als ausserordentlichen Professor für mathematische Statistik an der E. T. H. gewählt.

WETTBEWERBE

Zentralschulhausbau mit Turn- und Bade-Anlagen in Emmenbrücke, Kt. Luzern (SBZ 1947, Nr. 20, S. 269). Der Entscheid des Preisgerichtes für die zweite Stufe lautet:

1. Preis (3800 Fr.) Carl Mossdorf, Luzern
2. Preis (2400 Fr.) H. von Weissenfluh, Luzern
3. Preis (1800 Fr.) Conrad D. Furrer, Zürich
4. Preis (600 Fr.) Oskar Burri, Zürich
5. Preis (400 Fr.) Werner Ribary, Luzern,
Mitarbeiter Dr. A. Joannidis, Luzern

Ausserdem erhält jeder Verfasser eine Entschädigung von 600 Fr. Dem Gemeinderat können nun wohldurchdachte Lösungen in die Hand gegeben werden. Die Entwürfe sind bis 4. Sept. 1948 in der Turnhalle des Krauerschulhauses in Gerliswil (Emmenbrücke) ausgestellt, geöffnet sonntags von 10 bis 12 und 14 bis 18 h, samstags von 14 bis 22 h, übrige Tage von 17 bis 22 h.

Schulhaus mit Turnhalle in Rapperswil (SBZ 1948, Nr. 15, S. 214). Das Preisgericht hat unter 41 rechtzeitig eingeleiteten Arbeiten folgenden Entscheid gefällt:

1. Preis (2000 Fr.) Hans Nussbaum, Dipl. Bautechn., Hausen bei Brugg
 2. Preis (1800 Fr.) René Weidmann, stud. arch., Wettingen
 3. Preis (1600 Fr.) Carl Froelich, Dipl. Arch., Brugg; Mitarbeiter: O. Obrist
 4. Preis (1400 Fr.) Theodor Rimli, Dipl. Arch., Aarau
 5. Preis (1200 Fr.) Alfons Barth & Hans Zaugg, dipl. Architekten, Aarau
1. Ankauf (800 Fr.) Richner & Anliker, Dipl. Architekten, Aarau; Mitarb.: Hans Geiser, Dipl. Arch., Aarau
 2. Ankauf (700 Fr.) Emil Aeschbach, Dipl. Arch., Aarau
 3. Ankauf (500 Fr.) J. Gretler, Dipl. Arch., Wohlen

Der Wettbewerb hat ergeben, dass kein Entwurf ohne Vornahme wesentlicher Aenderungen sich zur Ausführung eignet. Das Preisgericht empfiehlt dem Gemeinderat, mit dem Verfasser des an erster Stelle stehenden Entwurfes bezüglich der Weiterbearbeitung der Bauaufgabe in Verbindung zu treten. Ueber die Ausstellung siehe S. 476 lfd. Jgs.

Temple de St-Marc, Lausanne. Die «Association du temple de St-Marc» in Lausanne eröffnet am 1. September 1948 einen Wettbewerb zur Erlangung von Plänen für den Bau des vorgesehenen Temple de St-Marc in Lausanne. Teilnahmeberechtigt sind die Architekten schweizerischer Nationalität, die seit dem 1. September 1947 im Kanton Waadt niedergelassen, sowie die Architekten, die im Waadtland heimatberechtigt sind, unabhängig von ihrem Wohnort. Eingabetermin 15. Januar 1949. Das Preisgericht besteht aus Prof. F. Panchaud, Ing., Präsident; Prof. J. Tschumi, Arch.; Ed. Virieux, Arch. cantonal; R. Loup, Arch. Ihm stehen 6500 Fr. für drei Preise und den event. Ankauf von Entwürfen zur Verfügung. Programme sind gegen Hinterlage von 10 Fr. bei Prof. F. Panchaud, Ing., Av. du Mont-d'Or 7, Lausanne, erhältlich.

Katholische Kirche in Langenthal. In Berichtigung der Mitteilung auf S. 461 bemerken wir, dass das Preisgericht der Bauherrschaft empfohlen hat, sich für die Weiterbearbeitung der Bauaufgabe mit den Trägern des ersten und des zweiten Preises in Verbindung zu setzen, da sich kein Entwurf für die Ausführung eigne.

NEKROLOGE

† **Eugen Pestalozzi**, Dipl. Bauing., geb. 1. Juli 1890, Mitglied des S. I. A. und der G. E. P., Leiter des Sekretariates des Verbandes Schweiz. Brückenbau- und Stahlochbau-Unternehmungen, ist am 20. August bei der Besteigung des Walliser Weisshornes tödlich verunglückt. Der Verstorbene hat den Bericht S. 481 in lfd. Nr. verfasst. Ein Nachruf folgt.

LITERATUR

Von DIN- zu ISA-Passungen. Ein Lehr- und Nachschlageheft für Werkstatt und Schule. Von Rudolf Schuh. 38 S. mit 51 Abb. und 9 Tabellen. Zürich, Aero-Verlag. Preis kart. Fr. 9.60.

Das Buch vermittelt in leicht verständlicher Weise die Grundbegriffe des Passungssystems, insbesondere der DIN- und ISA-Passungen. Durch klare Bilder werden die Unterschiede zwischen Einheitsbohrungs- und Einheitswellensystem und die Anwendung so weit erläutert, dass man sich von ihrem Zweck einen Begriff machen kann. Von den Wälzlagerpassungen, die durch die Bemühungen der Kugellagerfabriken weitgehende Klärung gefunden haben, werden die Begriffe der Punkt- und Umlauflast behandelt und die geltenden Uebersichtstabellen für Wellen- und Gehäuse toleranzen, wie sie für den Einbau anzuwenden sind, wiedergegeben. Das Buch ist aus dem Unterricht in Gewerbeschulen hervorgegangen und eignet sich gut für Arbeiter, Meister und Monteure, die mit Toleranzen zu tun haben und sich daher eine Vorstellung machen müssen, was darunter zu verstehen ist und welche Beziehungen die Toleranzen zueinander haben. Die unmittelbare Gegenüberstellung der DIN- und ISA-Toleranzen setzen sie in die Lage, bei Nichtvorhandensein der einen Art von Lehren dafür die andere möglichst gleichwertige selbst auswählen zu können. H. Brandenberger

Hepplewhite, Furniture Designes. Preface by Ralph Edwards, F. S. A. 12 S. und 80 Tafeln, 24,5 × 15 cm. London 1947, Verlag A. Tiranti. Preis geb. 7 s 6 d.

Möbel und Dekorationsstücke aller Art, aus dem seinerzeit weit verbreiteten Musterbuch der Firma Hepplewhite «The Cabinet-Maker and Upholsterer's Guide» erschienen in erster Auflage 1788, dann 1789 und 1794 — nach letzterer diese Auswahl. Unter dem Dreigestirn der ganz Europa beeinflussenden englischen Möbelkünstler Chippendale, Sheraton und Hepplewhite ist Georg H. eine geradezu rätselhafte Figur, da über seine Person schlechterdings nichts bekannt ist, auch ist nicht eine Rechnung der Firma erhalten geblieben, so dass man an seiner Existenz zweifeln würde, würde sie nicht durch das Buch bezeugt. «To unite elegance and utility, and blend the useful with the agreeable» war seine Devise, und die Möbel bezeugen sie, denn sie gehen vom lebenswürdig Einfachsten bis zum Reichen, und beweisen, dass der Klassizismus nirgends so lebendig und volkstümlich war wie in England, wo er im Palladianismus von langer Hand vorbereitet war, während auf dem Kontinent das Rokoko herrschte, dem dann die strengen Formen als betonter Gegensatz gegenübertraten. P. M.

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten:

Statistik der Wasserkraftanlagen der Schweiz, abgeschlossen auf 1. Januar 1947. Herausgegeben durch das Eidg. Amt für Wasserwirtschaft, 247 S. mit 40 Tafeln und einer Karte. Bern 1947, zu beziehen bei der Eidg. Drucksachen- und Materialzentrale und in den Buchhandlungen. Preis kart. 48 Fr.

A Method for Solving Partial Differential Equations with Application to Rectangular Plates. Bulletin Nr. 10. By Sven T. A. Oedman. (Swedish Cement and Concrete Research Institute at the Royal Institute of Technology, Stockholm). Stockholm 1948, Pris 3 kr.

Niederschlag und Abfluss im Einzugsgebiet der Magliasina. Zum Wasserhaushalt des Schweizer Hochgebirges, III. Band. Von F. Gyax, Beiträge zur Geologie der Schweiz, 4. Lieferung, 100 S. mit 4 Karten, 68 Abb. und 36 Tabellen. Bern 1947, Geographischer Kartenverlag Kümmerly & Frey.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:

Dipl. Bau-Ing. W. JEGHER, Dipl. Masch.-Ing. A. OSTERTAG
Zürich, Dianastrasse 5 (Postfach Zürich 39), Telefon (051) 23 45 07