Objekttyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **65/66 (1915)**

Heft 2

PDF erstellt am: **18.05.2024**

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

Luftschraubenmotorboot für Schleppzwecke. Vor einigen Monaten ist in England ein Schleppboot fertiggestellt worden, bei dem als Antriebsvorrichtung ein von einem Rohölmotor angetriebener, ausschliesslich in der Luft arbeitender Propeller benützt wird. Nach „Engineering" hat das kleine Boot 9 *m* Länge, 2,5 *m* Breite und etwas weniger als 1 *m* Tiefgang. Es ist für den Schleppdienst auf den seichten Gewässern von Britisch-Guyana bestimmt. Der umsteuerbare Rohölmotor entwickelt 15 *PS* bei 450 *Uml/min*; die in der Mitte des Schiffs angeordnete zweiflügelige Schraube hat einen Durchmesser von nahezu 3 *m* und macht 1200 *Uml/min*. Bei Entwicklung einer Zugkraft von 225 *kg* soll das Boot imstande sein, zwölf Kähne von 1,5 *t* Taragewicht und 4 *t* Ladegewicht mit einer Geschwindigkeit von vier Knoten zu schleppen. Die auf der Themse unternommenen Versuchsfahrten sollen befriedigend ausgefallen sein.

Forstmeister Dr. U. Meister hat mit Ende 1914 das von ihm seit dem 1. Juli 1875 verwaltete Amt eines Forstmeisters der Stadt Zürich niedergelegt, um von seiner sowohl auf diesem Gebiete wie auch in zahlreichen andern Aemtern in dem Dienste der Oeffentlichkeit geleisteten Tätigkeit auszuruhen. Meister hat in den Jahren 1856 bis 1858 an der Forstabteilung der Eidg. Technischen Hochschule studiert und dieser, sowie auch der G. e. P. stets sein besonderes Interesse bekundet. Die Kollegen, welche im Juli 1894 das Fest des 25-jährigen Bestehens der G. e. P. mitfeierten, erinnern sich gewiss mit Freuden noch des herzlichen Empfanges, den er uns damals unter den hohen Buchen seines Sihlwaldes bereitet hat.

Otto Zehnder,
Aargauischer Kantonsingenieur,
Geb. 8. Nov. 1855 Gest. 3. Januar 1915

Nekrologie.

† **M. Salzgeber.** Zu Winterthur ist am 3. Januar nach kürzerem Kranksein in seinem 74. Lebensjahr einer unserer im Schweizerlande best bekannten Kollegen verschieden. Wir entnehmen dem „Landboten" von Winterthur folgende ehrenden Gedenkworte: „Ingenieur Martin Salzgeber, der auf Ende April dieses Jahres sein 50. Arbeitsjahr in der Heizungsabteilung bei Gebrüder Sulzer beschlossen hätte, war hier in den 70er und 80er Jahren auf diesem Gebiete bereits lebhaft tätig, und zwar nicht nur für die Schweiz, sondern auch vielfach in Deutschland, wo er zahlreiche grosse Arbeiten mit der ihm eigenen Energie und temperamentvollen Umsicht leitete. Die Uebernahme der deutschen Heizungsgeschäfte der Firma Sulzer durch die Ludwigshafener Filiale schränkte seinerzeit die Tätigkeit des Verstorbenen auf die Schweiz ein, sodass er sich seit Jahren mehr auf die Geschäfte in den grössern Schweizerstädten verlegte. Mit scharfem Auge verfolgte er die bauliche Entwicklung der letztern und er hat an der allgemeinen Verbreitung der Zentralheizung in einer Unzahl Bauten viel beigetragen. Auch auswärts werden viele den rüstigen alten Herrn missen, an dessen reiche Erfahrung und treues Gedächtnis man stets mit Erfolg appellierte."

† **O. Zehnder.** Der am 3. Januar nach kurzer Krankheit zu Aarau verstorbene Kantonsingenieur Otto Zehnder wurde am 8. November 1855 in Zofingen geboren, wo er die erste sonnige Jugendzeit verlebte, welcher auch der gereifte Mann immer gerne wieder gedachte. Nach Absolvierung der Aarauer Kantonsschule bezog er im Herbste 1873 die Eidg. Technische Hochschule, an der der allzeit fröhliche Student sich im Frühjahr 1877 das Diplom als Bauingenieur erwarb. Nach Beendigung der Studien konnte Zehnder in die Firma Conrad Zschokke in Aarau eintreten. In dieser st er volle 16 Jahre tätig gewesen. Zuerst in Frankreich, wo er mit Ausführung von Eisenkonstruktionen für Arbeiten seiner Firma in Valence betraut wurde. Bald aber ging er zu den pneumatischen Fundationsbauten und Wasserbauarbeiten über, der eigentlichen Spezialität seiner Unternehmung. Im Jahre 1883 kam er an die Tiberregulierung nach Rom, bei der seine Firma in Verbindung mit Ingenieur Terrier als Unternehmung Zschokke & Terrier grosse Brücken- und Quaibauten, Baggerungen, Felssprengungen unter Wasser u. a. durchzuführen hatte; besonders war ihm hier Alles übertragen, was mit der Schiffahrt in Bezug stand. Gar oft sprach er in spätern Jahren über sein Wirken als Admiral in der „Römerzeit", die ihm als die schönste Periode seiner fachlichen Betätigung galt. Dieses freie Arbeiten an grossen Aufgaben behagte ihm offenbar besser als die Tätigkeit als Verwaltungsbeamter, in der bei Lösung technischer Fragen leider die Politik oft mehr als technisches Erkennen ausschlaggebend ist. Nach Beendigung der Arbeiten in Rom war Zehnder noch einige Zeit auf dem Zentralbureau der Firma in Aarau tätig, bis er im Jahre 1893 von seinem Heimatskanton als Kantonsingenieur berufen wurde.

Auch diese Stellung brachte ihm, dank dem grossen Aufschwung, den mancherlei technische Unternehmungen, Wasserkraftanlagen, Elektrizitätswerke u. a. nahmen, viele und oft höchst interessante Aufgaben, bis die Arbeitslast für *einen* Mann zu gross wurde. Durch die Schaffung eines besondern „Wasserbau-Bureau" wurde ihm die geforderte Entlastung zu teil, sodass er sich wieder dem eigentlichen Strassen- und dem Brückenbau[1]) zuwenden konnte, welcher Arbeit er ebenfalls mit grossem Eifer oblag. Er hat auf allen diesen Gebieten während nahezu 22 Jahren seinem Kanton unschätzbare Dienste geleistet.

Wie bei seinem lebhaften Wesen nicht anders zu erwarten war, nahm Zehnder an allen öffentlichen Fragen regen Anteil und stellte sein Wissen und Können bei Lösung technischer Fragen der Allgemeinheit gerne zur Verfügung. Im aargauischen Ingenieur- und Architekten-Verein gehörte er zu den eifrigsten Mitgliedern, seine Dienste wurden vom Verein vielfach in Anspruch genommen; man wusste, dass er, was er in die Finger nahm, auch gründlich durchführte. Dass es hierbei nicht immer ohne Kampf abging, ist begreiflich, doch muss gesagt werden, dass Zehnder allezeit ein loyaler Kämpfer war, dem einzig und allein um die Sache zu tun war. Nun weilt er nicht mehr unter uns. Wir betrauern ihn aufrichtigen Herzens, denn in ihm verlieren wir einen allezeit gern gesehenen, fröhlichen Kameraden, der Staat einen treuen, fleissigen und gewissenhaften Beamten, die Technikerschaft einen tüchtigen Vertreter ihrer Interessen und seine Angehörigen einen äusserst liebevollen, treubesorgten Familienvater. *E. B.*

† **E. Schmid-Kerez.** Am Morgen des 6. Januar verschied in seinem 72. Lebensjahr in Zürich unerwartet an einer Herzlähmung Architekt Emil Schmid-Kerez, Ehrenmitglied des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein. Wir hoffen in der nächsten Nummer mit dem Nachruf unsern Lesern das Bild des heimgegangenen, allgemein geschätzten und betrauerten Freundes bringen zu können.

Konkurrenzen.

☛ **„Pont Butin" in Genf** (Bd. LXIV, S. 274 und 284). Wir erhalten, mit dem Ersuchen um Veröffentlichung, von Seiten eines Konkurrierenden folgende

Korrespondenz.

„In Nr. 26 der „Schweiz. Bauzeitung" machen Sie entgegen Ihrer frühern Mitteilungen in Nummer 25 bekannt, dass die Verwendung von Eisenbeton auch für die wesentlichsten Teile der Strassenbrücke ausgeschlossen sei.

Mit dieser neuen Auslegung, die mit dem Wettbewerbsprogramm — welches nur für die unter Schwellenhöhe gelegenen Teile des Objektes eine Konstruktion in Mauerwerk vorsieht — im Widerspruch steht, werden die Konkurrenzteilnehmer nicht ohne Weiteres einverstanden sein. Wenn die ausschreibende Stelle oder das Preisgericht die von Ihnen erwähnte Auslegung teilt, so müsste dies durch eine öffentliche und *offizielle* Anzeige zur Kenntnis der Beteiligten gelangen.

[1]) Vergl. z. B. Aarebrücke bei Aarburg, Band LXII, Seite 45 (26. VII. 13).

Andernfalls werden sich manche Projektverfasser, gestützt auf die klare Bestimmung des Konkurrenzprogrammes, nicht abhalten lassen, für die Konstruktion der Strassenbrücke, wenigstens für die nicht ins Auge fallenden Teile, Eisenbetonkonstruktionen vorzuschlagen.

Bei dieser Gelegenheit sei auch noch darauf aufmerksam gemacht, dass die Frist für die Einlieferung der Projekte (22. Februar) ausserordentlich kurz bemessen ist und umso eher verlängert werden sollte, als den Konkurrierenden bis zur Stunde die Resultate der stark verzögerten Bodenuntersuchungen immer noch nicht zugestellt werden konnten."

Hierzu ist Folgendes zu sagen: Mit Datum vom 21. Dezember 1914 erhielten wir vom Herrn Kantonsingenieur von Genf, als solcher Mitglied des Preisgerichts, ein Schreiben, in dem er uns ersuchte, unsere ersten Mitteilungen (vom 19. Dezember 1914) zu berichtigen („rectifier sur deux points"). Es betraf dies 1. die Frage der Summe von 80 *m* der lichten Oeffnungen und 2. die Verwendung von Eisenbeton nur für untergeordnete Teile der Strassenbrücke. Wir brachten diese Berichtigung am 26. Dezember 1914 (Seite 284) und lassen hier unserm deutschen Text die betr. Stelle in dem uns vom Herrn Kantonsingenieur übermittelten französischen Wortlaut folgen:

. . . „Le béton armé n'est admis pour aucune des parties essentielles de l'ouvrage, même pour le pont supérieur.

Le programme laisse bien entendre qu'il s'agit d'un pont en maçonnerie et que le béton armé ne peut être proposé que pour des parties de détail. — Les parties essentielles doivent donc pouvoir résister aux efforts, dans les conditions prescrites, sans le secours d'armatures en métal." . . .

Wir glauben, es liegt hier eine Unklarheit des Programms vor, der auch wir in unserer ersten, nur auf die Ausschreibungsakten gestützten Mitteilung (19. Dezember 1914) zum Opfer gefallen sind. Die missverständliche Auffassung ist um so näherliegend, als die an sich schon technisch nicht verständliche Prohibitiv-Bestimmung betr. Eisenbeton-Verwendung (auch für die 20 *m* breite Strassenfahrbahn über der nur 8,4 *m* breiten Eisenbahnbrücke) im Widerspruch steht mit der weitern Programmbestimmung: „Il sera tenu compte de la meilleure solution au point de vue financier". Der Wunsch unseres Korrespondenten, dass die massgebende Auslegung offiziell allen Programmbezügern mitgeteilt werde, scheint daher gerechtfertigt.

Noch wichtiger, ja für die Lösung dieser selten schönen und grossartigen Bauaufgabe von ausschlaggebender Bedeutung wäre es, wenn in Bezug auf die Eisenbeton-Verwendung für die Strassenfahrbahn eine dem heutigen Stande der Brückenbaukunst entsprechende Milderung der Programmbestimmung eintreten könnte. Das gleiche ist der Fall in Bezug auf den auch für eine Ideenkonkurrenz allzuknappen Einlieferungstermin. Werden doch statische Berechnung, vollständiges Ausmass usw. verlangt, deren Grundlagen, die zulässigen Bodenpressungen, überhaupt die Fundamentverhältnisse, noch nicht einmal bekannt gegeben werden konnten.

Die ausschreibende Behörde würde sich den Dank der Konkurrierenden, noch weit mehr aber den der Bevölkerung verdienen, die an der glücklichen Lösung interessiert ist, wollte sie die hier zum Ausdruck gebrachten, sachlich begründeten Wünsche berücksichtigen.

Literatur.

Satiren und Einfälle. Zweiunddreissig Zeichnungen von *Hans Eggimann*. Zürich 1914. Verlag Art. Institut Orell Füssli. Preis kart. 4 Fr.

Eine Sammlung humorvoller Satiren des von seinen phantastischen Radierungen her bekannten Berners Eggimann. Alle verraten scharfe Beobachtungsgabe und hervorragendes Talent zum Karrikaturzeichner, die idyllisch-gemütlichen z. B. „Neugierde", „Die Richtungen", wie die schärfern Nummern z. B. „Die loyalen Konkurrenten" und die „Erholung". Besonderes Vergnügen bereitet die Geisselung der leider auch in unsern Kreisen nicht unbekannten Janus-Erscheinung des „Strebers" mit dem gleichzeitig konkav und konvex gekrümmten Rücken: servil nach Oben, arrogant nach Unten.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten.
Zu beziehen durch *Rascher & Cie.*, Rathausquai 20, Zürich.

Aus Theorie und Praxis des Riementriebes mit besonderer Berücksichtigung der „Riementriebe Boesner". Ein Handbuch zum Gebrauch beim Entwerfen von Treibriemenanlagen für Maschinen-Ingenieure, Betriebsleiter, Fabrikanten und Studierende. Von *Fritz Adolf Boesner*, Ing. in Aachen. Mit 17 Figuren im Text und 5 Tafeln, sowie einer Berechnungstabelle am Schlusse des Werkes zum Herausnehmen für das Taschenbuch. Berlin 1914. Kommissionsverlag Polytechnische Buchhandlung A. Seydel. Preis geh. 5 M.

Carrelages et Faïences. Technique de la Fabrication des Carreaux de grès. Manuel du Poseur de carreaux céramiques; du Poseur des faïences de revêtement; du Monteur-Faïencier; du Monteur de cheminées. Par *Gérard Mouliney*. Paris 1914. Editeurs H. Dunod & E. Pinat. Prix fr. 9.—.

Längenprofile der Schweizerischen Drahtseilbahnen. Ausgabe 1914. Vier vierfache lithographierte Blätter in einem Umschlag. Herausgegeben vom *Schweizerischen Eisenbahndepartement*. Zu beziehen bei der Drucksachenverwaltung des Schweiz. Eisenbahndepartements in Bern. Preis geh. 3 Fr.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER.
Dianastrasse 5, Zürich II.

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

AENDERUNGEN
im Stand der Mitglieder im IV. Quartal 1914.

1. Eintritte.

Sektion Bern: Albert Schmid, Masch.-Ingenieur, Bern, Schwarztorstrasse 11.

2. Austritte.

Sektion Bern: C. Hofer, Geometer, Bern; C. von Graffenried, Kantonsingenieur, Bern.

Sektion Genf: Louis Dériaz, architecte, Genève; *Charles Schmiedt,* constructeur, Genève.

Sektion Graubünden: P. Lorenz, Ingenieur, Filisur.

Sektion Neuchâtel: R. de Chambrier, Ingénieur, Neuchâtel.

Sektion Solothurn: Aug. Bargetzi, Ingenieur, Solothurn.

Sektion Tessin: O. Kronauer, Ingenieur S. B. B., Bellinzona.

Sektion Waldstätte: F. Bell, Ingenieur, Luzern; *Schmidlin,* Direktor, Hochdorf.

Sektion Waadt: Ed. van Muyden, Ingénieur, Vevey.

Sektion Zürich: Paul Kuhn, Dipl.-Ingenieur, Aarau.

Einzelmitglieder: Jul. Schümperli, Ingenieur, Frauenfeld; *E. Studer,* Professor, Architekt, Winterthur; *E. A. Westermann,* Ingenieur, Wien.

3. Adressenänderungen.

Sektion Graubünden: F. Gugler, Ingenieur, St. Georgen, St. Gallen, Hebbelstrasse Nr. 16.

Sektion Neuchâtel: Arthur Studer, Ingénieur, Neuchâtel, rue des Beaux Arts 10.

Sektion St. Gallen: A. Brunner, Ingenieur, St. Gallen, Schützengasse 10.

Sektion Zürich: E. Affeltranger, Ingenieur, Winterthur, Zürcherstr. 42; *F. Boesch,* Ingenieur, Zürich, Bergstr. 108; *Val. Hongler,* Ingenieur, Zürich 6, Bionstr. 4.

Einzelmitglied: H. Meier, Ingenieur, Caixa 116, *Porto Alegre,* Rio Grande do Sul (Brasilien).

4. Uebertritte.

Sektion Bern: O. Bolliger, Ingenieur, Bern, Brückfeldstr. 16 (früher Sektion Zürich).

Sektion St. Gallen: W. Hugentobler, Ingenieur, St. Gallen (früher Sektion Bern).

Sektion Waldstätte: Max Messer, El.-Ingenieur, Luzern (früher Sektion Zürich).

Sektion Zürich: Karl Straumann, Adj. des Obermasch.-Ing. S. B. B., Zürich (früher Sektion St. Gallen).

Einzelmitglied: Hs. Morgenthaler, Ingenieur, Interlaken (früher Sektion Bern).

Gesellschaft ehemaliger Studierender
der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich.

Stellenvermittlung.

Importante maison de la haute Italie *cherche jeune technicien* ayant fait de bonnes études scientifiques en Chimie, Physique, et si possible, en Mécanique. Personne capable et énergique pouvant prendre avec le temps la direction technique de la fabrication du papier. (1949)

Gesucht von der deutsch-schweiz. Filiale eines Geschäftes der franz. Schweiz *einige Ingenieure* für den Vertrieb eines chemischen Produktes, speziell für industrielle Betriebe mit grossem Kohlenverbrauch, Dampfkesselbesitzer, Zentralheizungen und dergl. geeignet. (1950)

Auskunft erteilt kostenlos *Das Bureau der G. e. P.*
Rämistrasse 28, Zürich I.