

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **87/88 (1926)**

Heft 19

PDF erstellt am: **17.05.2024**

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.

Miscellanea.

Forschungs-Institut für Wasserbau und Wasserkraft am Walchensee. Am 22. April d. J. wurde in München das Forschungs-Institut für Wasserbau und Wasserkraft am Walchensee gegründet.¹⁾ Es wurde hierfür die juristische Form eines Vereins gewählt, dessen Organe aus drei Vorsitzenden, einem Verwaltungsrat, einem Vorstand und einem Sachverständigenbeirat bestehen. Die drei Vorsitzenden werden von der deutschen Reichsleitung, von der bayerischen Staatsregierung und von der Kaiser-Wilhelm-Gesellschaft ernannt. Als erste Vorsitzende wurden Geheimer Baurat Dr. Oskar von Miller, Staatsrat Dr. Riegel, Vorstand der bayerischen obersten Baubehörde, und Dr. Gleichmann, Ministerialdirektor im Reichsverkehrsministerium ernannt. Dem Verwaltungsrat gehören an: vom Reichsverkehrsministerium die Geheime Dr. Rocholl und Dr. Ing. Ellerbeck, von der bayerischen Regierung Staatsrat Korn, Geheimer Freitag, von der Kaiser-Wilhelm-Gesellschaft Direktor Dr. Glum, vom Kreistag von Oberbayern Hofrat Kroher, von der Stadtverwaltung München Oberbaudirektor Dr. Bosch, von den Bayernwerken und den bayerischen Wasserkräften Direktor Menge, Ministerialdirektor Krieger, Oberregierungsrat Bürner, von der Rhein-Main-Donau A.-G. Staatsrat Dr. von Grassmann. Als Mitglieder des Sachverständigenbeirates wurden u. a. gewählt: Prof. Dr. Prandtl (Göttingen), Prof. Dr. Engels (Dresden), Prof. Dantscher, Prof. Dr. Thoma und Direktor Sommer (München).

Das Institut wird zunächst mit den Behörden und wissenschaftlichen Instituten, die bereits hydraulische Erhebungen und Versuche ausführen, Verbindungen anknüpfen, und von amtlichen Messstellen, wie Flussbauämtern, Meteorologischen Stationen usw. geeignete Aufschlüsse erbitten und an den bereits vorhandenen Bauten des Walchenseewerks Beobachtungen anstellen. Sodann werden die neu auszuführenden Versuchsbauten im Obernachtal in Angriff genommen werden.

Aus alledem mag man einmal mehr ermessen, welche Bedeutung dem wasserbaulichen Versuchswesen im benachbarten Ausland von staatswegen zugemessen wird.

Erweiterung der Technischen Hochschule Stuttgart. Die Zunahme der Studierenden (vor allem der Maschinen-Ingenieur-Abteilung) an der T. H. Stuttgart von 810 im Jahre 1914 auf gegenwärtig annähernd 2000, dazu die räumlichen Anforderungen infolge der ständig wachsenden Spezialisierung der Fachgebiete und der Verlegung des Schwergewichts des Unterrichts auf seminaristische Uebungen riefen dringend einer räumlichen Erweiterung. Als deren erste Etappe ist gegenüber dem alten Hauptgebäude an der Keplerstrasse ein Neubau erstellt worden, den beidseitige Flügelbauten später ergänzen werden. Der neue Mittelbau bietet 450 Studierenden Raum, enthält u. a. ein Auditorium maximum und ermöglicht in seinen nur einseitig bebauten Gängen reichliche Aufstellung von Modellen und anderem Anschauungsmaterial. Der heutige Bauwert des rund 33000 m³ umfassenden Erweiterungsbaues (die Bauzeit fiel z. T. noch in die Inflation), ohne innere Einrichtung, entspricht rund 1 Mill. R.-M., was natürlich nur dadurch möglich wurde, dass sich der Architekt als Meister in der Beschränkung auf das Nötige und Zweckentsprechende erwies. Nach hiesigen Begriffen dürfte er dabei in fast völligem Verzicht auf architektonische Wirkung unnötigerweise etwas weit gegangen sein; der im „Z. d. B.“ vom 7. April d. J. dargestellte Bau in Beton, Backstein und Putz mutet im Aeussern ziemlich nüchtern an. Immerhin: auch bei einer Technischen Hochschule ist ja der Inhalt wichtiger als die Schale; zudem sind die wirtschaftlichen Verhältnisse des Landes in Betracht zu ziehen, das für blosser Repräsentation nichts übrig hat.

Vom Bahnunterhalt der New York Central Railroad. Ueber den Umfang der jährlichen Unterhaltungsarbeiten dieser grossen amerikanischen Bahngesellschaft enthält das von der Gesellschaft herausgegebene „Magazine“ interessante Angaben. Auf den Geleisestrecken östlich Buffalo mit einer Gesamtlänge von 13000 km (das ganze Bahnnetz der Gesellschaft hat eine Geleiselänge von 192000 km) bei einer Bahnlänge von 5000 km wurden 132000 Schwellen ausgewechselt bei einer Gesamtschwellenzahl von 2000 Schwellen pro km. Die Schwellen sind zum Teil aus Hartholz, zum Teil aus Kiefernholz und sind alle imprägniert. Das Gewicht der ausgewechselten Schienen beträgt 55000 t, was bei 48 bis 58 kg/m einer Gesamtlänge von 1050 km entspricht. 1000 t Schienen bestanden aus Manganstahl, der 5 bis 7 mal grössere Widerstandsfähigkeit

¹⁾ Vergl. Band 86, Seite 112 (29. August 1925).

gegenüber Abnutzung besitzt als der gewöhnliche Schienenstahl. Diese Spezialschienen werden besonders in scharfen Kurven verwendet. Für den Unterhalt des Oberbaues waren 336000 m³ Schotter erforderlich, die zum Teil über 300 km weit geführt werden mussten. Von den im Netz eingebauten 20350 Weichenanlagen müssen jährlich 1500 erneuert werden. Um die Lebensdauer der Schienen und Schienenbefestigungsmittel zu vergrössern, werden sie jährlich einmal geölt. Das Oel wird von einem Behälterwagen aus, der von einer Lokomotive mit einer Geschwindigkeit von 32 km/h geschleppt wird, durch Druckluft gegen die Schienen gepresst. Die Unterhaltungsarbeiten erforderten neben dem ordentlichen Streckenpersonal in den für die Ausführung der Arbeiten in Betracht fallenden Monaten April bis Dezember 3000 Hilfskräfte.

Neubau der Kantonsschule in Winterthur. Am 18. April d. J. sind durch Volksabstimmung für den Bau einer neuen Kantonsschule in Winterthur nach Antrag des Regierungsrates 2636500 Fr. bewilligt worden. Die Ausführung erfolgt gemäss Antrag des Preisgerichts auf Grund des im Wettbewerb von 1922 erstprämierten Entwurf der Architekten Gebr. Pfister in Zürich. Es sei daher zwecks näherer Orientierung über die Situation usw. auf die Darstellung der Entwürfe in Band 80, Seite 181 bis 210 (Oktober 1922) verwiesen.

Schweizerischer Verband zur Förderung des gemeinnützigen Wohnungsbaues. Heute und Morgen hält der Verband in Zürich seine ordentliche Generalversammlung ab. Am Samstag um 20¹/₄ Uhr hält Stadtbaumeister H. Herter im Vortragsaal des Kunstgewerbemuseums einen öffentlichen Vortrag (mit Lichtbildern) über: Das Wohnungswesen der Stadt Zürich. Samstag vormittag, 9¹/₂ Uhr, findet eine Besichtigung verschiedener Wohnkolonien in Zürich und Oerlikon statt.

Eidgen. Techn. Hochschule. Als Nachfolger des zum Schulratspräsidenten berufenen Prof. Dr. A. Rohn wählte die Gesamtkonferenz der Professoren am 1. Mai Prof. Charles Andraee zum Rektor der E. T. H. Der neue Rektor, geboren 1874 und diplomiert 1898, bekleidet seit 1921 die Professur für Strassen- und Eisenbahnbau an der E. T. H.; er tritt in die zweijährige Amtsdauer 1925/27 seines Vorgängers ein.

Moderne nordamerikanische Wasserkraftanlagen Henry Fords. In diesem in letzter Nummer erschienenen Artikel ist bei Abbildung 6 auf Seite 231 der Masstab aus Versehen unrichtig angegeben worden; der betreffende Schnitt ist, wie die übrigen, im Masstab 1:500 dargestellt.

Elektrifikation der Schweizerischen Bundesbahnen. Nächsten Samstag, 15. Mai, soll auf der Strecke Zürich-Meilen-Rapperswil der elektrische Betrieb aufgenommen werden.

Korrespondenz.

Schweizerische Elektrizitätswirtschaft.

In der Nummer vom 20. März 1926 hat Herr Direktor W. Trüb in einem Artikel über „Probleme der schweizerischen Elektrizitätswirtschaft“ die Frage des Zusammenschlusses der schweizerischen Elektrizitätswerke aufgegriffen und diskutiert. Der Unterzeichnete hat ebenfalls in einer Abhandlung über „Das Problem der schweizerischen Elektrizitätswirtschaft“, die kürzlich in Druck gegeben wurde, zu diesem Punkt Stellung genommen. Er erlaubt sich deshalb, sich auch hier darüber auszusprechen.

Im erwähnten Artikel wird die Aufstellung und Verwirklichung eines Programms zur Schaffung eines schweizerischen Sammelnetzes und die Zusammenarbeit der Elektrizitätswerke insbesondere aus zwei Gründen gefordert: wegen der öffentlichen Meinung und wegen der Konkurrenz, die der Wasserkraft in den Dieselmotoren und Dampfturbinen erwachsen ist.

Wesentlich in den Ausführungen von Dir. Trüb ist die Feststellung, dass die gegenwärtige Ordnung unserer Elektrizitätsversorgung nicht befriedigt und man selbst in Kreisen der Elektrizitätswerke der Ansicht ist, dass man hier bessere Verhältnisse schaffen muss. Durch freie Verständigung unter den Werken und der Konsumentenschaft soll das erstrebenswerte Ziel erreicht werden.

Durch die vorgeschlagene Ordnung wird, das kann man jetzt schon sagen, niemals der Zweck erreicht. Es ist dem Unterzeichneten kein einziges Elektrizitätsversorgungs-System bekannt, bei dem eine geschlossene Zusammenarbeit nur mit dem blossen Mittel der Verständigung möglich gewesen wäre. Im Gegenteil, immer ist von zuständiger Seite auf die Notwendigkeit einer einzigen, starken, ziel-

bewussten Führung hingewiesen worden. Es ist ebenso unmöglich, ein erfolgreiches Zusammenarbeiten von verschiedenen, in technischer und organisatorischer Beziehung selbständigen Elektrizitätswerken auf dem Wege freier Verständigung zu erzielen, als es ein Unsinn ist, Netze verschiedener Frequenz zusammen schalten zu wollen. Zudem haben die schweizerischen Elektrizitätswerke durch ihre bisherige Handlungsweise das Zutrauen verwirkt, dass sie solcher Zusammenarbeit fähig wären. Das beste Beispiel dazu ist die „Schweizerische Kraftübertragungs A.-G.“. Dieses Unternehmen wurde s. Z. von den Werken ins Leben gerufen, auch um einem Verlangen der öffentlichen Meinung zu genügen. Dabei haben sogar die Elektrizitätswerke ihr eigenes Geld dazu hergegeben. Die Leitung der neuen Gesellschaft hatte einen guten Plan für den Zusammenschluss der verschiedenen Werke ausgearbeitet. Trotz dieser guten Vorbedingungen und der Notwendigkeit eines solchen Unternehmens war ihr keine erfolgreiche Entwicklung beschieden. Sie ist eben an den Sonderinteressen gescheitert, die jedes Werk für sich verfolgt hat.

Nach dem was vorgefallen ist, kann niemand ernstlich glauben, dass eine nach ähnlichen Grundsätzen aufgebaute Organisation mehr Erfolg haben sollte. Wenn die Elektrizitätswerke nicht im Stande waren, ihrem eigenen Geld Sorge zu tragen, so werden sie noch weniger wissen, mit dem Geld des Bundes umzugehen. Ohne gesetzliche Grundlage, die dem Bund erlaubt, wo nötig, tief in die innern Verhältnisse der Werke einzugreifen, ist es nicht möglich, diese zu einer positiven Zusammenarbeit zu verhalten. Mit Kommissionen, Verwaltungsräten und moralischen Verpflichtungen lässt sich, wie die Geschichte unserer Elektrizitätsversorgung zeigt, bei den Werken nichts erreichen. Darüber lässt man sich besser nicht mehr täuschen.

Von Interesse ist auch die Aussage von Herrn Trüb, dass der Bau des schweizerischen Sammelnetzes im ursprünglich geplanten grossen Masstab etwa 38 bis 60 Mill. Fr. gekostet hätte, und dass die schweizerischen Kraftwerke nicht im Stande sind, diese „ungeheure“ Summe zu beschaffen. So gross diese Summe auch ist, wäre sie für ein gutes Grosskraftnetz nicht zu hoch gewesen. Hätten die Werke an jenen Orten gespart, wo eine Ersparnis ohne Schaden für unsere Elektrizitätsversorgung möglich gewesen wäre, so hätte man die benötigten Mittel leicht aufgebracht. — Der Vorschlag für eine Kombination Wäggitälwerk-Etzelwerk soll ja ganz bedeutende Einsparungen ermöglichen. Man darf auf die Behandlung dieses Projektes gespannt sein. Dies ist jedoch nicht der einzige Ort, an dem eine Einsparung möglich ist.

Eine Summe ist nie zu gross, solange sie nutzbringend angelegt wird, aber sie mag noch so klein sein, so ist sie doch zu gross, wenn sie verschwendet wird.

Baden, den 24. März 1926.

Max Leo Keller.

Literatur.

Vom Blockhaus zum Wolkenkratzer. Von *Lewis Mumford*. Eine Studie über amerikanische Architektur und Zivilisation. 8°, 290 Seiten, 25 Tafeln. Deutsch von M. Mauthner. Berlin. Verlag Bruno Cassirer. Preis geb. 9 M.

Ein ausgezeichnetes Buch, typisch angelsächsisch nicht nur in der Aufmachung, sondern besonders in seiner innern Haltung, in der starken Betonung des Ethischen, die aber hier trotzdem nicht in Moralpredigten oder in Dilettantismus verläuft. Die Entwicklung der amerikanischen Architektur von den Kolonialzeiten bis zur Gegenwart wird in klarer und sehr angenehm lesbarer Weise dargestellt, jede Stilwandlung wird in ihrer Verwurzelung mit den allgemeinen Lebensumständen und politischen Vorgängen dargestellt, und gerade hierin liegt der Hauptvorteil des Buches; jede Stilphase ist ein Einmaliges, das mit seiner Zeit unlösbar verknüpft ist, sodass es sinnlos wäre, wollte man sie später unter ganz andern Lebensumständen nachahmen. Auch den von uns immer wieder betonten Gedanken finden wir hier ausgesprochen, dass zwischen Stilformen und politischen Formen eine innige Abhängigkeit, oder besser Parallelität herrscht; der puritanischen Demokratie der ersten Ansiedler entspricht ein absichtlich bescheidener Haustypus, der reiche Pflanzer, Bodenspekulant und Herr über tausend Sklaven baut sich später Villen im Stil Palladios. Mit den europäischen Amerika-Schwärmern, die vom optischen Grösseneffekt der Wolkenkratzer so entzückt sind, dass sie auch Europa damit beglücken möchten, geht Mumford durchaus nicht einig, auch nicht mit jenen originellen Zeitgenossen, die finden, man müsse nach Amerika reisen, um zu sehen, was die Renaissance-

Baumeister eigentlich hätten leisten können, wenn sie grosszügiger und gebildeter gewesen wären. Amerika ist ja im Grund nichts anderes als ein von vielen wohlthätigen und lähmenden Hemmungen kultureller Tradition befreites Europa, Vorbild dem Einen, warnendes Exempel für den Andern, jedenfalls aber verwandt, und so gehen alle hier behandelten Probleme auch den europäischen Architekten unmittelbar an. Mumfords Buch ist bisher das einzige in deutscher Sprache, das über die tieferen Gründe der amerikanischen Architektur handelt.

P. M.

Amerika. Bilderbuch eines Architekten. Von *Erich Mendelsohn*. Folio, mit 77 photographischen Aufnahmen des Verfassers. Berlin 1926. Verlag Rudolf Mosse. Preis geb. 12 M.

Zweifellos das schönste Bilderbuch, das zur Zeit über amerikanische Grosstadt-Architektur zu haben ist, höchst raffinierte Aufnahmen, mit allen Chikanen der Drucktechnik zu grösster Wirkung herausgearbeitet, also auch im Make-up amerikanisch, wogegen die gelegentliche Anordnung ganz kleiner Bilder irgendwo in der Ecke einer grossen leeren Seite typographisch mehr abenteuerlich als erfreulich wirkt: nicht nur time, auch paper is money. Die Bilder sind von aphoristischen Bemerkungen des Verfassers begleitet. Die Tafel dieses Heftes reproduziert einige Bilder aus diesem Buch. P. M.

Berufsmoral und öffentliche Interessen. Ich hatte die Absicht, den auf Seite 247 dieser Nummer abgedruckten „Vergleich“ ohne Kommentar zu veröffentlichen, in der Meinung, der intelligente Leser bedürfte keiner Erläuterung. Nun bin ich, unmittelbar vor Redaktionsschluss, durch derart wahrheitswidrige Mitteilungen in der Tagespresse überrascht worden, dass ich mich genötigt sehe, in nächster Nummer auf die Angelegenheit zurückzukommen.

C. J.

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

S. T. S.	Schweizer. Technische Stellenvermittlung Service Technique Suisse de placement servizio Tecnico Svizzero di collocamento Swiss Technical Service of employment
-----------------	---

ZÜRICH, Tiefenhöfe 11 — Telefon: Seinau 5426 — Telegr.: INGENIEUR ZÜRICH
Für Arbeitgeber kostenlos. Für Stellensuchende Einschreibgebühr 2 Fr. für 3 Monate.
Bewerber wollen Anmeldebogen verlangen. Auskunft über offene Stellen und Weiterleitung von Offerten erfolgt nur gegenüber Eingeschriebenen.

Es sind noch offen die Stellen: 774, 793, 847, 851, 854, 855, 857, 858, 859, 860, 861, 862, 863, 866, 867, 868, 869, 870, 872, 873, 875, 876, 877, 879, 880, 886, 888, 890, 892, 894, 896, 900, 906.

Techniciens-électriciens, ayant expérience manèment ouvriers et ayant déjà travaillé dans usine carbure de calcium et ferro-manganèse, comme chef de fabrication dans usine Nord-Ouest Espagne. (827 b)

Junger *Maschinen-Ingenieur* auf Patentbureau einer grossen Maschinenfabrik. Deutsche Schweiz. (845 a)

Maschinen-Ingenieur od. *-Techniker*, wenn mögl. mit Erfahrung in Konstruktion kittloser Glasdächer. Fabrik im Kanton Zürich. (881)

Deux *techniciens* pour install. chauffage central, ventilation et sanitaires, ayant déjà grande pratique. Français pas indispensable. Urgent. Nord-Est de la France. (885)

Tüchtiger *Heizungstechniker* für sofort. Kt. Freiburg. (887)

Chemiker mit abgeschl. Hochschulbildung und praktischen Kenntnissen in der Gasanalyse. Schweiz. (Pulverfabrik.) (889)

Chef de fabrication pour une usine de décolletage et d'appareillage en France. (891)

Erfahrene, fremdsprachliche *Ingenieure*, als Uebersetzer für industrielles Uebersetzungsbureau in Deutschland. (893)

a) *Elektro-Ingenieur* für Montage u. Betrieb von Uebertragungsleitungen; b) *Elektro-Ingenieur* für Montage und Betrieb von Generatoren und Transf.; c) *Bau- oder Elektro-Ingenieur* für Bau und Berechnung von Leitungsmasten und Hochbauten. Irland. (897)

Maschinen-Ingenieur für Montage und Betrieb grosser Wasserturbinen. Irland. (899)

5 jüngere *Ingenieur-Assistenten* für den hydraulischen bezw. elektrischen Teil obiger Anlage. Irland. (901)

Konstrukteur (event. auch als *Aquisiteur*), im modernen Dampfkesselbau bewandert, für Masch.-Fabrik der deutschen Schweiz. (903)

Erfahrener *Konstrukteur* für Hebezeuge, mit längerer Konstruktionspraxis. Maschinenfabrik der deutschen Schweiz. (905)

Junger *Bau-Ingenieur* mit Bureau- und Bauplatzpraxis (Wasserbau), für einige Monate. Deutsche Schweiz. (912)

Hochbau-Techniker, bewandert im Vorausmass, Kostenanschlag usw., für vorübergehend. Architekturbureau in Zürich. (914)

Bautechniker mit abgeschl. Technikumbildung, nicht über 30 Jahre alt, sauberer Zeichner, mit Erfahrung in Bauleitung und Abrechnung. Vorerst für 3 Monate. Architekturbureau in Basel. (920)