

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **91/92 (1928)**

Heft 3

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.

den Sitzen erwiesen. Wegen Wegzug tritt Ing. Marchion auf Ende des Jahres aus. Ing. Huwiler ist nach Berlin übersiedelt, bleibt aber Mitglied der Basler Sektion und des S. J. A.

Die Zunft zu Weinleuten hat 50 Fr. für das Bürgerhaus gestiftet, die Gabe wird verankert.

Aus persönlichen Gründen musste die Delegierten-Versammlung vom 3. Dezember auf 17. Dezember 1927 verschoben werden, da Rektor Andreae einen Ruf als Direktor der Ecole polytechnique nach Gizeh (Kairo) angenommen hat und sein Amt Mitte Januar 1928 antreten wird. Als Delegierte sind endgültig bestimmt worden: die Ing. Linder, Ziegler, Ebbel, die Arch. Leisinger, Baur und Faucherre. Für 1928 sind folgende Anlässe vorgesehen:

7. Januar: Besichtigung der Antoniuskirche.

18. Januar: Vortrag von Direktor M. Thoma: Unrichtige Gasinstallation im Haus und Gewerbe.

1. Februar: Vortrag von Architekt Blaise Jeanneret (Paris): L'architecture moderne en France.

15. Februar: Vortrag von Prof. Ed. Imhof: Die neue schweizerische Landeskarte. Gemeinsam mit der Basler Offiziersgesellschaft.

7. März: Vortrag von Ing. H. Bindschäler: Neue Brücken.

21. März: Vortrag von Architekt Hans Schmidt: Aufgaben des neuen Bauens.

Im April: Diskussionsabend über Städtebaufragen. Referent Ing. Ed. Riggenschach. Die Umfrage wird nicht benützt.

Vortrag von Schiffbauingenieur Julius Ott, Basel:

**Der Untergang des Passagierdampfers „Principessa Mafalda“.**

Den Anlass zu diesem Vortrage gab der Untergang des italienischen Passagierdampfers „Principessa Mafalda“ am 25. Oktober 1927 in der Nähe der brasilianischen Küste, sowie der Wunsch des Vortragenden, vom allgemein technischen Standpunkt aus und an Hand von Vergleichen mit ähnlichen Unglücksfällen in zwanglosem Vortrage Unterlagen zu geben zu einer vorurteilslosen Beurteilung solcher Schiffsunfälle.

Der Referent, lange Jahre im Seeschiffbau und transatlantischen Reedereibetrieb in Skandinavien, Deutschland und Italien tätig, hatte seinerzeit als technischer Vertreter der Bestellerin sich während vier Jahren mit dem Bau und dem Betrieb des untergegangenen Dampfers zu befassen.

Die ersten Lichtbilder des Vortrages führten die Zuhörer auf die Bauwerft des Schiffes in Riva-Trigoso bei Sestri-Levante, zum unglückseligen Stapellauf des Schwesterschiffes „Principessa Jolanda“ im September 1907, bei dem der dazumal grösste und schönste je in Italien gebaute Dampfer nach seinem Stapellauf innerhalb 20 Minuten in den blauen Fluten des Mittelmeeres versank. Einen ähnlichen Unfall, der sich 1912 auf einer anderen Werft ereignete, jedoch ohne so tragischen Ausgang im Gefolge, zeigten andere Lichtbilder.

Zur Zeit des Unfalles mit dem Schwesterschiff war der Bau der „Principessa Mafalda“ schon weit fortgeschritten, und nach dem Bauprogramm die Indienststellung des Schiffes zum Frühling 1908 festgelegt. Nach den Ueberraschungen mit dem ersten Schiff wurden sämtliche Gewichts- und Stabilitätsrechnungen eingehenden Nachrechnungen unterzogen und durch mancherlei kostspielige, bauliche Abänderungen am Schiff gegen erneute Ueberraschungen Vorsorge getroffen. Einige, dazumal vom Referenten ausgeführte Berechnungen sind 1910 in der Zeitschrift „Schiffbau“ erschienen.

An Hand von vielen Lichtbildern wurden dann die für die damalige Zeit überaus luxuriösen Passagiereinrichtungen des fertigen Dampfers gezeigt und ganz besonders auf die einflussreiche und im internationalen Schiffsverkehrs-Wettbewerb wichtigen und bedeutenden Leistungen der Architekten hingewiesen.

Nach kurzen Mitteilungen über den etwa 4<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Stunden dauernden Untergang des Schiffes mit 309 Menschen an Bord im Oktober letzten Jahres, nach 17<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Betriebsjahren, wurden einige Sicherheitsvorrichtungen kritisch besprochen und Vergleiche angestellt mit der im April 1912 eingetretenen Katastrophe des dazumal grössten englischen Dampfers „Titanic“, der auf seiner ersten Ueberfahrt mit 1517 Menschen innerhalb 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Stunden in die Tiefe ging.

Im Lichtbild wurde der Untergang eines japanischen Dampfers bei stillster, ruhigster See gezeigt. Weitere ähnliche Unfälle mit neuen deutschen und amerikanischen Dampfern wurden angeführt. Besonders wurde der plötzliche Untergang des Dampfers „Borussia“ erwähnt, der als neues Schiff im Oktober 1907 vor Lissabon mit einer Ladung von 88000 Sack Kaffee in etwa 2 Stunden, vor Anker liegend, in den Fluten des Tajo verschwand. Den Unfall betreffende Berechnungen des Referenten erschienen 1910 in der Fachzeitschrift „Schiffbau“.

Alle diese angeführten Schiffsunfälle betreffen Totalverluste, die sich ohne Stürme und ohne den Einfluss rasender Naturgewalten ereigneten. Weitere Beispiele könnten noch allzu viele nachgewiesen werden. Die vorliegenden sollten jedoch zur Genüge beweisen, dass sich von Zeit zu Zeit solche Katastrophen auch bei neuesten und besten Schiffen aller schiffahrttreibenden Nationen,

auch bei den Engländern, als den traditionell tüchtigsten Schiffbauern, ereignen, und dass man in solchen Fällen mit nationalistisch gefärbten Vorurteilen zurückhaltend sein muss.

Zur theoretischen Erklärung der Vorgänge bei solchen Schiffskatastrophen und zu deren Zerlegung in die einfachen und natürlichen Naturvorgänge wurden mit Lichtbildern die Begriffe Formschwerpunkt, Gewichtsschwerpunkt und Metazentrum eines Schiffes erläutert. Ebenfalls wurden die neuesten, schwingungsdämpfenden Einrichtungen, wie Schiffskreisel und Schlingertanks, im Bilde vorgeführt. Bei ruhiger, sach- und fachgemässer Betrachtung der erwähnten Schiffsunfälle kann von einem Hass der Elemente oder strafbarem Leichtsinne und Handeln der verantwortlichen Menschen nicht gesprochen werden, so schwer auch die Folgen für die dadurch Betroffenen sein mögen. Oft handelt es sich nur um kleine, nicht vorherzusehende Vorfälle, die das von der menschlichen Technik hergestellte und künstlich gehaltene Gleichgewichtsverhältnis stören. Ist dieser Zustand jedoch einmal verschoben oder gestört, so setzt die Natur sofort mit ihrem gesetzmässigen Spiel des Kräfteausgleiches ohne jedwede Rücksicht auf Menschenwillen ein. Das zu verhindern ist ein Unternehmen, bei dem der dadurch überraschte Mensch in den seltensten Fällen Glück hat.

Zur Beruhigung aller derjenigen, die demnächst eine Seereise unternehmen wollen, wies der Vortragende darauf hin, dass sich seinerzeit nach dem Titanic-Unglück eine internationale Kommission bildete, an der sich 1914 fast alle Schiffsnationen beteiligten und die in vielen Konferenzen in Deutschland, Skandinavien, Oesterreich, sowie in einer Hauptkonferenz in London zur Verhütung solcher Katastrophen Leitsätze und Vorschriften aufstellte. Sie wird als internationale Konvention zur Gewährleistung der Sicherheit seefahrender Passagiere neben den Schiffsversicherern und Behörden sich ebenfalls mit der Katastrophe des Dampfers „Principessa Mafalda“ sachlich und fachtechnisch befassen und nach Erkenntnis der richtigen Ursache dieses Schiffunglückes, falls diese überhaupt nachträglich noch möglich ist, mit Vorschlägen an die seefahrttreibenden Nationen herantreten.

Wegen vorgerückter Zeit wird die Diskussion nicht benützt. Der Präsident schliesst die Sitzung mit bestem Danke an den Referenten um 11.20 Uhr.

Der Protokollführer: W. F.



ZÜRICH, Tiefenhöhe 11 — Telefon: Sebnau 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.

- 19 *Technicien en chauffage* central, très compétant et parlant parfaitement le français. France.
- 21 *Konstrukteur* mit mehrjähriger Praxis spez. im Transformator- und Apparatebau, Berechnung von Transformatoren. Schweiz.
- 23 *Ingénieur-mécanicien* turbines à vapeur, au moins un an de pratique. Connaissance parfaite du français. Paris.
- 25 *Ingénieur*, pour atelier répar. de moteurs, bonne pratique. Paris.
- 27 *Deux Ingénieurs* de l'E. P. F. à Zurich, l'un avec pratique chaudières (exploitation) et l'autre dans la partie thermique. France.
- 29 *Jeune Ingénieur-électricien* de l'E. P. F. de Zurich. France.
- 30 *Bau-Techniker* zu sofortigem Eintritt. Arch.-Bureau, Kt. Zürich.
- 31 *Jeune Ingénieur-mécanicien*, si possible Suisse-allemand avec très bonne connaissance du français. Wenn möglich Kenntnisse in Dampf- und feuersicheren Anlagen. Ostschweiz.
- 32 *Junger Bau-Techniker* zum Entwerfen und Aufzeichnen von Werk- und Detailplänen. Sofort. Architekturbureau Olten.
- 33 *Technicien-électricien* comme contremaitre pour le montage des machines, ayant plusieurs années de pratique. France.
- 34 *Architekt* (oder Bautechniker) mit guter Praxis. Eintritt sofort. Architekturbureau Zürich.
- 35 *Ingenieur* (oder Techniker) für Leitung einer Dampfschiff-Werft und Reparaturwerkstätte. Theoretische Kenntnisse und praktisch erfahren. Anmeldungen bis 28. Januar 1928. Zentralschweiz.
- 37 *Dipl. Maschinen-Ingenieur* als Betriebsleiter einer Werkstatt und Hilfe der Direktion im allgemeinen. Westschweiz.
- 38 *Bauführer* für bessere Wohnbauten auf 1. April. Architekturbureau im Kanton Zürich.
- 41 *Konstrukteur*, selbständiger Masch.-Zeichner. Zentralschweiz.
- 43 *Ingénieur-électricien* (ev. Technicien) expérimenté dans le montage des lignes électr. et des install. intérieures force motrice et lumière, connaissance des calculs et schémas, parlant et écrivant correctement le français. Ct. de Vaud.
- 45 *Maschinen-Ingenieur* für Montage, Betrieb, Verbess. u. Neukonstr. von modernen Verdampfanlagen. Praxis erwünscht. Kt. Basel.
- 47 *Dipl. Maschinen-Ingenieur*, erfahren im Wasserturbinenbau. Beherrschung der französischen Sprache, Kenntnisse von Deutsch und Englisch. Westschweiz.