

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **127/128 (1946)**

Heft 21

PDF erstellt am: **19.05.2024**

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.

Verdampfung ständig an, wodurch Kristallbildung entsteht und Sprengwirkung. Zur Abklärung der Schutzmassnahmen, über die Ing. H. Nater in den «Sika-Nachrichten» vom März 1946 berichtet, wurden ausgedehnte Versuche mit Probewürfeln von 7 cm Kantenlänge durchgeführt. Ungeschützte Zement-Mörtel-Körper zerfielen in Sulfat-Lösungen durchwegs rasch, am raschesten bei Lagerung in 0,2 prozentiger Lösung. Als bestes Schutzmittel erwies sich Zusatz von Sika-1 zum Anmachwasser, für Mauerwerk 3,0 kg Sika auf 100 kg Zement, und für Beton in folgenden Dosierungen: P 200/12 kg, P 250/9,5 kg, P 300/7,5 kg, P 350/6 kg Sika auf 100 kg Zement. Es wurden 400 000 kg Sika-1 zur Anwendung gebracht; soweit die zehnjährige Beobachtung zeigt, mit dem gewünschten Erfolg. Die mit Sika-1 erreichte Schliessung sämtlicher Poren im Beton ist dessen bester Schutz gegen aggressive Wässer.

Von der Rheinschiffahrts-Flotte. Von den rd. 12 000 Schiffen, die vor dem Krieg auf dem Rhein und seinen Kanälen zirkulierten, haben nur 900 den Krieg überdauert. 700 Pinassen und Schlepper zählen zu der grossen Zahl der verlorenen Schiffe, deren Rest sich vorwiegend aus Schleppkähnen zusammensetzt. Immerhin konnte die Zahl der verfügbaren Schiffe mittlerweile durch die Hebung versenkter Schiffe wieder auf 1000 gebracht werden, unter denen sich 25 Petroltanker befinden. Da jedoch auch so der verfügbare Schiffsraum von 438 000 Ladetonnen erst rund ein Zehntel des Vorkriegsladeraums ausmacht, ist bereits wiederholt das Begehren gestellt worden, die Schweiz möge einen Teil ihrer Rheinflotte vorübergehend den am meisten in Mitleidschaft gezogenen Ländern zur Verfügung stellen. Die Zahl der schweizerischen Rheinschiffe beläuft sich auf 245 Schlepper, Motorboote, Transportschiffe und Kanalboote, die ein Ladevermögen von 158 335 t aufweisen. Die Schleppkraft beziffert sich auf 54 374 PS. Die Schweizerische Schiffe machen somit zur Zeit rd. $\frac{1}{4}$ aller auf dem Rhein verfügbaren Transportmittel aus.

G. F. F., Gesellschaft zur Förderung der Forschung an der Eidg. Techn. Hochschule, ist der neue Name der früheren G. T. P. (Gesellschaft zur Förderung der Forschung auf dem Gebiete der Technischen Physik an der E. T. H.). Die G. F. F. bezweckt, die Weiterentwicklung der bestehenden sowie die Einführung neuer Industrien in der Schweiz zu fördern; dazu betreibt sie insbesondere die Afif (Abteilung für industrielle Forschung), die dem Institut für Techn. Physik angegliedert ist. Präsident der G. F. F., die nächsten Mittwoch, den 29. Mai um 14.15 h in der Aula der E. T. H. ihre Generalversammlung durchführt, ist Schulratspräsident Rohn; Mitglieder sind der Bund, Kantone und Gemeinden, Firmen, Verbände und Einzelpersonen.

Der Verein «Verkehrshaus der Schweiz» hält nächsten Dienstag, den 28. Mai um 14.15 h im Auditorium I der E. T. H. seine 4. Mitgliederversammlung ab. Auf der Tagesordnung steht u. a. die Berichterstattung über die Vorarbeiten zum Eisenbahnjubiläum 1947, sowie die Besichtigung einer Ausstellung von Bildern aus der Frühzeit des schweizerischen Hotelwesens.

Eidg. Technische Hochschule. Die Graphische Sammlung (Eingang Künstlergasse) veranstaltet vom 1. Juni bis zum 3. August 1946 eine Ausstellung: «Architektur- und Dekorationszeichnungen der Barockzeit». Die sehenswerte Schau entstammt der Sammlung von Arch. Ed. Fatio, Genf.

Der Schweiz. Geometerverein führt seine Hauptversammlung am 22./23. Juni in Brunnen durch.

NEKROLOGE

† **Robert Gsell, Prof., Dipl. Ing.** Einzigartig wie seine Natur war die Laufbahn des am 15. März 1946 mit seinem Motorsegler tödlich verunglückten¹⁾ Pioniers der Schweizerischen Luftfahrt. Schon im Frühling 1911 besuchte der für die Fliegerei begeisterte 21-Jährige die Fliegerschule von Blériot in Paris und erwarb sich dort das Flugbrevet. Er hat nachfolgend verschiedene neue Typen eingeflogen, interessante Rekorde aufgestellt und eine Reihe von Flugbrevets erworben und zwar sowohl für Land- und Wasserflugzeuge, als auch für Segler. 1927 erhielt er einen Lehrauftrag an der E. T. H. für Spezialvorlesungen über Flugwesen; 1939 wurde ihm in Anerkennung seiner überragenden Verdienste um die Förderung der Lehrtätigkeit auf dem Gebiete der Luftfahrt der Titel eines Professors verliehen; seit 1941 wirkte er als Chef des von ihm geschaffenen Institutes für Betriebsausrüstung der Luftfahrzeuge in Bern. Robert Gsell beherrschte wie kein zweiter das ganze Gebiet des Flugwesens; kein Gebiet der Theorie und der Praxis war ihm da fremd. Bereitwillig und vorbehaltlos stellte er sein umfassendes Wissen jedermann zur Verfügung. So werden sein Name und sein Wirken für immer mit der Geschichte der Schweizerischen Luftfahrt verbunden bleiben.

¹⁾ Siehe Seite 149 lfd. Bds.

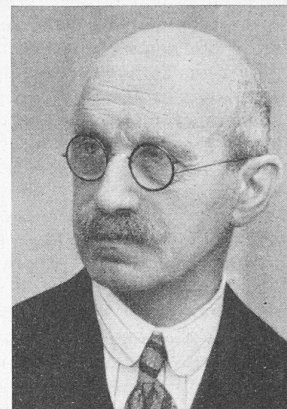
† **Julius Christen, ehemaliger** Direktor und Präsident der Kreisdirektion II der Schweiz. Bundesbahnen, wurde am 15. März 1860 in Itingen geboren als Sohn des damaligen Regierungsrates Ingenieur Jakob Christen. Nach Ablegung der Maturitätsprüfung in Basel studierte er 1876 bis 1880 am Eidg. Polytechnikum. Anschliessend an die Diplomprüfung fand er ein interessantes erstes Arbeitsfeld 1880 bis 1882 beim Bau der Gotthardbahn. Die dort erworbenen Erfahrungen führten zur Berufung ins Ausland. Dort wirkte er in den zehn folgenden Jahren mit an Bahnbauten in Korsika, Algier und Frankreich. Nach seiner Rückkehr 1893 trat er in den Dienst der Zentralbahn, vorerst als Leiter der Bahnhofumbauten in Luzern, 1895 bis 1902 als Stellvertreter des Oberingenieurs Basel. Nach der Verstaatlichung kam er in gleicher Eigenschaft zur Generaldirektion der SBB nach Bern, bis er im Jahre 1910 zum Mitglied der Kreisdirektion Basel und 1920 zu deren Präsidenten berufen wurde. Hier machte er sich unter anderem verdient um die Ausarbeitung des Projektes für den Rangierbahnhof Muttenzersfeld, dessen Notwendigkeit er frühzeitig erkannte, und um die Umbauarbeiten an den Bahnhöfen Thun und Biel. 1924 trat er bei der Aufhebung der Kreisdirektion Basel in den Ruhestand, stand aber in den nächsten Jahren noch in reger Verbindung mit der Generaldirektion, für die er zahlreiche Gutachten und Projekte ausarbeitete. Er gehörte auch dem Verwaltungsrat einiger Privatbahnen an.

Nach einer glücklichen Jugendzeit inmitten von sieben Geschwistern, die in den Mussestunden viel zusammen musizierten, heiratete Julius Christen 1885 eine Tochter des Ingenieurs und Eisenbahnbauunternehmers P. Ronchetti von Lugano, die er in Korsika kennen gelernt hatte. Am 10. Juni 1945 war es ihm vergönnt, mit seiner Gattin im Kreise seiner zwei Kinder, zahlreicher Verwandter und Freunde das seltene Fest der diamantenen Hochzeit zu feiern. Julius Christen ist als letzter der vier Brüder, die alle am Eidg. Polytechnikum studiert hatten, und auch als letzter der noch 1932 beim Jubiläum der Eröffnung der Gotthardbahn anwesenden sieben Ingenieur-Veteranen am 6. April 1946 im hohen Alter von 86 Jahren zur ewigen Ruhe eingegangen. Sein Leben war erfüllt von unermüdlicher Arbeit, strenger Pflichterfüllung und Gerechtigkeit. Er war bis zuletzt geistig regsam geblieben und voller Interesse für das öffentliche Leben, die neuesten literarischen Veröffentlichungen und die Tagespresse.

LITERATUR

Der Weg zur Knechtschaft. Von F. A. Hayek. 304 S. Aus dem Englischen übersetzt von Eva Röpke, eingeleitet von Wilhelm Röpke. Erlenbach-Zürich 1945, Eugen Rentsch Verlag. Preis geb. Fr. 10,50.

Mit dem «Weg zur Knechtschaft» bezeichnet der Lehrer für Nationalökonomie an der London School of Economics, ehemaliger Oesterreicher und einer der führenden Theoretiker seines Faches, die Tendenzen zur Sozialisierung der Gesellschaft, die ihm, gleich Röpke, im wesentlichen mit Kollektivismus und Totalitarismus identisch sind und die Wurzeln «aller Uebel und Irrtümer unserer Zeit» darstellen. An verschiedenen Symptomen glaubt er zu erkennen, dass seine jetzige Wahlheimat diesen Pfad bereits zu betreten im Begriffe ist und er sucht sie mit seinem Buch davor zurückzuhalten. Er ist sich dabei vollkommen bewusst, dass unter wahren Sozialismus die «Ideale der sozialen Gerechtigkeit» verstanden werden können, führt jedoch den überzeugenden Nachweis, dass die Wege hierzu durch die Sozialisten jeglicher Prägung selbst fast völlig verschüttet wurden. Am Beispiel des Nationalsozialismus zeigt er, wie bisher so gut wie alle Versuche der Sozialisierung zu Diktatur und Sklaverei geführt haben, aus welchen allein der Liberalismus zu retten imstande sei. Es liegt Hayek ferne, Deutschland bei dieser Entwicklung eine besonders entwürdigende Rolle zuzuweisen. Im Gegenteil weist er eindeutig darauf hin, dass einerseits das freiheitliche Gedankengut Englands zum guten Teil Deutschen, so Goethe und Wilhelm v. Humboldt, zu verdanken war, andererseits «von den einflussreichsten geistigen Vorläufern des Nationalsozialismus der eine, Thomas Carlyle, ein Schotte, ... der andere,



JULIUS CHRISTEN

INGENIEUR

1860

1946

H. St. Chamberlain, ein Engländer war». Damit und mit zahlreichen andern Parallelen der neuern Geschichte macht er eindrücklich, dass der Sozialismus weder eine völkische noch irgend welche «Parteiangelegenheit» ist, sondern in seinen abschreckenden Formen in der ganzen Menschheit Verbreitung hat und daher als allgemeinem menschlicher Irrtum bekämpft werden müsse. Es ist nicht das Ziel dieses Buches — und damit berührt es sich enge mit Röpkes Trilogie —, ein ... Programm für die erstrebenswerte Gesellschaftsordnung der Zukunft zu entwerfen. Indem es schonungslos die begangenen Fehler unserer Generation aufdeckt, wird es jedoch unbeabsichtigt zum Wegweiser, den zu beachten wir alle Ursache haben. Denn sein leitender «Grundsatz, dass eine Politik der Freiheit für den Einzelmenschen (der Freiheit allerdings, die zugleich freiwillige Einordnung in die Gemeinschaft bedeutet) die einzig echte Politik des Fortschritts ist, bleibt heute so wahr, wie er es im 19. Jahrhundert gewesen ist.»

E. Winkler

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten:

Calculo de Concreto Armado. Von Telemaco van Langendonck, 424 S. mit 234 Fig. und zahlreichen Tabellen. Sao Paulo 1944, Associacao Brasileira de Cimento Portland.

Elemente der Mathematik. Zeitschrift zur Pflege der Mathematik und zur Förderung des mathematisch-physikalischen Unterrichts, Organ für den Verein Schweizerischer Mathematiklehrer. Redaktion: Dr. L. Locher-Ernst, Prof. am Technikum Winterthur. Verlag Birkhäuser, Basel. Preis der Einzelnummer Fr. 1.50.

Die ausserordentlichen Steuern der Stadt Zürich. Von S. Graf. Polygraphischer Verlag A.-G., Zürich. Preis 12 Fr.

Zukunft der Allgemeinverbindlicherklärung von Gesamtarbeitsverträgen. Von Dr. W. Siegrist und Dr. B. Zanetti. Zürich 1946, Polygraphischer Verlag A.-G. Preis Fr. 3.80.

Vorlesungen über Infinitesimalrechnung. Von A. Ostrowski. 1. Band: Funktionen einer Variablen. 374 S. Basel 1945, Verlag Birkhäuser. Preis geh. Fr. 43.50, geb. Fr. 47.50.

Die Sektor-Hakenschnitte des Kraftwerkes Ruppertswil-Auenstein. Mitteilungen über Forschung und Konstruktion im Stahlbau. Von Dr. C. F. Kollbrunner. Herausgegeben durch die A.-G. Conrad Zschokke, Döttingen. Heft 3. Zürich 1946, Verlag A.-G. Gebr. Leemann & Co.

Building Science, Volume I. By Alfred G. Geeson. 498 S., 400 Abb. London 1945, Hodder & Stoughton Ltd. Preis 21 s.

Die rechtliche Stellung der freien wissenschaftlich-technischen Berufe. Von Dr. iur. Max Fehrmann. Affoltern a. A. 1946, Verlag Dr. J. Weiss.

Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik. Herausgegeben von der Generaldirektion der Schweiz. Bundesbahnen. Erster Jahrgang, Nr. 1. Zürich 1946, Verlag Orell Füssli A.-G. Preis 5 Fr.

Schweizerische Eisenbahnstatistik 1944. Herausgegeben vom Eidg. Amt für Verkehr. 212 S. Format A 4. Preis geh. 5 Fr.

Der Muster- und Modellschutz. Von E. Richardet. Bern 1946, Verlag Neuheiten und Erfindungen. Preis 6 Fr.

Vorgespannter Beton. Theorie und Berechnung. Schweizerische Versuche und Ausführungen. Von Prof. Dr. M. Ritter und Dr. P. Lardy. Nr. 15 der Mitteilungen aus dem Institut für Baustatik an der E. T. H. 118 S. mit 65 Abb. Zürich 1946, Verlag AG. Gebr. Leemann & Co. Preis kart. 12 Fr.

25 Jahre Gemeindestuben. Rückblick und Ausblick. Verfasst von Karl Straub. 19 S. Zürich 1945, Schweiz. Stiftung zur Förderung von Gemeindestuben und Gemeindegäusern, Sekretariat, Gotthardstr. 21.

Das Schweizerische Anbauwerk 1940-1945. Von F. T. Wahlen. 87 S., 32 Abb. und 24 Tab. Neujaarsblatt, herausgegeben von der Naturforschenden Gesellschaft Zürich auf das Jahr 1946. Zürich 1946, Kommissionsverlag Gebr. Fretz A.-G. Preis kart. Fr. 7.50.

Zur volkswirtschaftlichen Bedeutung der Rheinschifffahrt Basel-Bodensee

In einer kürzlich hier veröffentlichten Buchbesprechung¹⁾ stellt sich deren Verfasser Dr. ing. A. Eggenschwyler, Schaffhausen, auf den Standpunkt, dass die schweizerischen Binnenschifffahrtsfragen nur durch Vergleich von Zugs- und Schiffsförderkosten zu lösen seien; die letztgenannten seien höher und gestalten jede Schifffahrt oberhalb Basel zum vornehmlich unwirtschaftlich. Die Vergleichsetzung, die Dr. Eggenschwyler zum Ausgangspunkt seiner Beurteilung einer schweizerischen Binnenschifffahrt macht, hat ihn bereits 1943 den «Nachweis» erbringen lassen, dass es sich sogar in der Schifffahrt nach Basel nur um einen Bluff handle und dass selbst die Schifffahrt auf dem Mittelrhein unwirtschaftlich sei. Der Widerspruch zwischen einer solchen Darstellung und der tatsächlichen Wertschätzung der Rheinschifffahrt, sowie allen Anstrengungen zu deren Wiederaufrichtung, könnte nicht eklatanter sein. Das hindert Dr. E. aber nicht, den gleichen Massstab weiter anzuwenden.

In der von Dr. Eggenschwyler kritisierten Schrift sind die Gründe, warum jeder Vergleich von blossen Zugs- und Schiffsförderkosten unbefriedigend, ja höchst fragwürdig ausfallen muss, in neun Punkten (und nicht bloss in den von ihm zitierten Allgemeinsätzen) genau dargetan. Die Punkte behalten ihre Bedeutung für jede Diskussion der Schifffahrtsfragen. Die verschiedenen Verkehrsmittel haben verschiedene Qualitäten und bieten dem Verfrachter unterschiedliche Vorteile. Es kann nicht alles über den gleichen Leisten eines überhaupt kaum erreichbaren Selbstkostenvergleichs geschlagen werden. Wenn sich Dr. Eggen-

schwyler damit begnügt, die fraglichen Selbstkosten im Betrieb einzelner Verkehrsmittel zur alleinigen Grundlage der Beurteilung über deren Zulässigkeit gelten zu lassen, so soll er diese Vergleichsmethode auch einmal bei Auto und Flugzeug ausprobieren und sehen, wohin er kommt. Auch die für den Flughafen Kloten bewilligten Kredite sprechen bezüglich volkswirtschaftlicher Einschätzung neuer, sich aufdrängender Verkehrsmittel eine andere Sprache.

Dr. H. Krucker,
Sekretär des Nordostschweiz. Verbandes
für Schifffahrt Rhein-Bodensee

WETTBEWERBE

Freiluftschulhaus Ringlikon der Stadt Zürich (Band 126, S. 245). Unter 89 beteiligten Architekten sind prämiert worden:

1. Preis (3800 Fr.) Jakob Frei, Arch., Zürich
2. Preis (3200 Fr.) H. Pfenniger & O. Wegmann, Arch., Zürich
3. Preis (3000 Fr.) K. Keller, Dipl. Arch., Wabern/Bern
4. Preis (2800 Fr.) Hermann Zachmann, Arch., Zürich, und Josef Schütz, jun., Bautechniker, Zürich
5. Preis (2200 Fr.) Dr. Rudolf Knupfer, Dipl. Arch., und Werner Stücheli, Dipl. Arch., Zürich

Angekauft wurden ferner die Entwürfe der Architekten: Jakob Padrutt, Arch. (Zürich) zu 2400 Fr.; die folgenden zu je 1000 Fr.: Alois Müggler, Arch., und Jacques de Stoutz, Arch. (Zürich); Karl Flatz, Arch., Mitarbeiter Karl Pfister, Arch. (Zürich); Armando Dindo, Arch. (Zürich); Oskar Burri und Jacques Schader, Architekten (Zürich); Robert Landolt, Arch. (Zürich); Leuenberger & Flückiger, Architekten (Zürich).

An weitere elf Projektverfasser wurden Entschädigungen von je 600 Fr. ausgerichtet.

Die Ausstellung in den Turnhallen Kernstrasse dauert von heute bis und mit Montag, 3. Juni, geöffnet 13 bis 19 h, am Samstag auch 10 bis 12 h, an den Sonntagen und am Himmelfahrtstag 10 bis 12 h und 13 bis 17 h.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:

Dipl. Ing. W. JEGHER, Dipl. Masch.-Ing. A. OSTERTAG
Zürich, Dianastr. 5. Tel. 23 45 07

MITTEILUNGEN DER VEREINE

S. I. A. Sektion Bern

Auszug aus dem Tätigkeitsbericht
für das Vereinsjahr 1945/46

Mitgliederbewegung. Wir beklagen den Verlust von 9 Kollegen durch den Tod. Infolge Uebertritt in andere Sektionen oder Erklärung als Einzelmitglied haben wir 5 Mitglieder abgeben müssen, ausgetreten ist ein Mitglied infolge Berufsänderung. Diesen 15 Verlusten stehen 34 Neuaufnahmen gegenüber. Wir bitten diese neuen Kollegen, immer für den S. I. A. und unsere gemeinsamen Berufsideale einzustehen und mit den bisherigen Mitgliedern beizutragen, dass das hohe Ansehen des Ingenieur- und Architektenstandes und unseres Berufsvereins gefestigt bleibt. 6 Kollegen, die nun dem S. I. A. 35 Jahre angehören, konnten zu emeritierten Mitgliedern ernannt werden. Zusammenfassend ist zu berichten, dass unsere Sektion am Anfang des Geschäftsjahres 388 ordentliche Mitglieder und 8 freie Mitglieder zählte und nun 407 ordentliche Mitglieder und 8 freie Mitglieder ihr eigen nennt.

Vorträge, Besichtigungen, Exkursionen und gesellige Anlässe. Der Vorstand suchte, mit 17 Vorträgen, 4 Besichtigungen und Exkursionen und einem Familienabend den Mitgliedern Belehrungen, Anregungen und kollegialen Zusammenschluss zu bieten. Dank guter Beziehungen zu Gesellschaften konnten wir zu 5 weiteren Vorträgen einladen, sodass wir Gelegenheit hatten, 22 Vorträge zu besuchen. Die Vorträge waren mit einem Minimum von 50 und einem Maximum von über 300 Besuchern gut besucht. Ueber die einzelnen Veranstaltungen wurde jeweils in der SBZ ein kurzer Bericht erstattet. Der ausserhalb unserer Veranstaltungen mit technischen oder baukünstlerischen Themen fallende Familienabend findet steigenden Zuspruch durch die Mitglieder und ihre Angehörigen und war dieses Jahr von über 150 Personen besucht. Die originellen Gaben unseres Hausdichters Jak. Ott, der diesmal mit der Gemahlin unseres Kollegen M. Hartenbach eine fröhliche Mitinterpretin fand, die von Ing. W. Keller vorbereiteten Wettbewerbe und das Tanzvergnügen schufen eine bis in die Morgenstunden anhaltende Fröhlichkeit. Der Familienabend dürfte seine Aufgabe, der Erholung und kollegialen Fühlungsnahe zu dienen, auf das glücklichste erfüllt haben.

Tätigkeit der Kommissionen. An der Revision von Formular 118 «Allgemeine Bedingungen für die Ausführung von Bauarbeiten» arbeitete in unserer Sektion eine Fachkommission (Obmann Ing. E. Kaech, Sekt.-Chef SBB, Mitglieder Ing. J. Bächtold, Stadting. H. von Gunten, Stadt-

¹⁾ SBZ Bd. 127, S. 171.