

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 71/72 (1918)
Heft: 25

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Miscellanea.

Verband schweizer. Brückenbau- und Eisenhochbau-Fabriken. Von diesem Verband wurde im Mai letzten Jahres eine *Technische Kommission* ins Leben gerufen, die sich als Ziel die Förderung des Versuchswesens und die Beobachtung an ausgeführten Bauwerken in Eisen zur Abklärung von wissenschaftlichen, für die Praxis wichtigen Problemen der Eisenbauweise gesteckt hat. Diese Kommission, bestehend aus Vertretern der Eisenindustrie, den Herren Obering. *F. Ackermann* von der A.-G. Theodor Bell & Cie. in Kriens-Luzern, Ing. *Bonzanigo*, Direktor der A.-G. Albert Buss & Cie. in Basel-Pratteln, Ing. *L. Dommer*, Professor an der Ingenieurschule der Universität in Lausanne und Delegierter des Verwaltungsrates der Ateliers de Construction Mécaniques de Vevey, Obering. *E. Holder* von der Eisenbauwerkstätte Wartmann, Vallette & Cie. in Brugg, Ing. *M. Roß* von der A.-G. Conrad Zschokke, Werkstätte Döttingen, in Aarau, und Obering. *A. Walther* von der Maschinen- und Eisenbauabrik W. Koch & Cie. in Zürich, hat bereits am 10. Oktober 1917 mit der Arbeit begonnen. Im März dieses Jahres wurde sie erweitert unter Hinzuziehung der Ingenieure Prof. *A. Rohn* und Prof. *F. Schüle* als Vertreter der E. T. H., Generaldirektor *O. Sand* und Brückeningenieur *A. Bühler* als Vertreter der Generaldirektion der S. B. B. sowie von Direktor *R. Winkler* und den Brückenkontrollingenieuren *E. Stettler* und *F. Hübner* als Vertreter des Schweizer Eisenbahndepartements.

Der Technischen Kommission stehen beachtenswerte Mittel für die Durchführung des aufgestellten Programms zur Verfügung. Die Ausschussgruppen, denen die detaillierte Beratung, die Festsetzung des Arbeitsplanes und die Durchführung der Versuche obliegt, haben mit der Arbeit begonnen. — Die Berichte der Kommission werden in inländischen Fachschriften und in Separatabdrücken der Öffentlichkeit übergeben.

Anfragen und Mitteilungen, die für die Technische Kommission von Interesse sind, sind an den Sekretär dieser Kommission, Direktor *M. Roß* in Firma Conrad Zschokke A.-G. nach Aarau zu richten, der jede weitere Auskunft erteilen wird.

Selbstentladewagen und Wagenkipper im Eisenbahnverkehr. Ueber die Verwendung von Selbstentladewagen im Eisenbahnverkehr sprach Oberbaurat *Dütting* vor dem Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure. Er behandelte zunächst die Entwicklung des Baues dieser Wagen in Deutschland und die vielseitige Ausbildung ihrer Bauart, sowie die Vorteile, die durch ihre Benutzung in Grossbetrieben erreicht werden können. Die ablehnende Stellung, die die Eisenbahnverwaltungen bisher gegenüber dem Wunsche auf ihre Einführung in den öffentlichen Verkehr eingenommen haben, hat ihren Grund darin, dass bei der unvollkommenen Ausnutzung dieser Wagen mit einer erheblichen Zunahme der unwirtschaftlichen Leerfahrten, mit einer stärkern Belastung der Züge und der Güterbahnhöfe und deshalb mit einer Steigerung der Fahrgeschwindigkeiten zu Zeiten starken Verkehrs gerechnet werden muss. Selbst wenn es gelänge, für diese Wagen eine Bauart zu finden, die allen Ansprüchen des Verkehrs und der Grossbetriebe genüge, so könnte erst dann davon Nutzen gezogen werden, wenn eine ausreichende Zahl dieser Wagen vorhanden wäre, d. h. in etwa acht bis zehn Jahren. Bei den jetzigen hohen Löhnen und dem grossen Arbeitermangel muss aber schon für die nächsten Jahre nach einem Mittel gesucht werden, das eine erhebliche Ersparnis an Zeit und Handarbeit beim Entladen von schüttbaren Massengütern aus Eisenbahnwagen herbeiführen kann. Ein solches bietet sich nun in der Verwendung von Wagenkippern, die schon seit Jahren mit gutem Erfolg für das Ueberladen von Kohle aus offenen Güterwagen in Flusschiffe verwendet werden und neuerdings in mannigfachen Bauarten auch bei den Grossbetrieben Eingang gefunden haben. Der Vortragende hob hervor, dass diese Wagenkipper, sowie die schon an manchen Orten zum Entladen von Schüttgütern aus Eisenbahnwagen benutzten Krananlagen mit Greifern und Becherwerken gestattet werden, den dringend gebotenen Uebergang auf mechanische Förderung innert kurzer Frist zu vollziehen.

Deutscher Beton-Verein. Am 15. Mai wurde in Berlin unter dem Vorsitz von Ingenieur *Alfred Hüser*, Oberkassel, die 21. Hauptversammlung des Deutschen Beton-Vereins abgehalten. Die Versammlung beschränkte sich auf die Behandlung einer Reihe von wichtigen Fragen, während von Vorträgen gänzlich abgesehen war. Aus dem Jahresbericht geht hervor, dass die Zahl der Vereins-

mitglieder mit 255 die gleiche geblieben ist, wie im Vorjahr. Die technischen Ausschüsse des Vereins sind im Berichtjahr nicht zusammengetreten; der Verein hat sich aber wie bisher durch Vertreter im Arbeitsausschuss des „Deutschen Ausschusses für Eisenbeton“ an dessen Arbeiten beteiligt. Dieser Ausschuss hat einen neuen Arbeitsplan aufgestellt, der folgende Versuche in Aussicht nimmt: Ergänzungsversuche über die Wirkungen von Schubkräften in Plattenbalken und mit ringsum aufliegenden Platten; Versuche mit durchgehenden Platten und Plattenbalken über mehreren Oeffnungen, und mit Bauten, die aus vorher fertiggestellten Eisenbetonteilen zusammengesetzt werden. Die Versuche sollen sich ferner erstrecken auf die Auffindung eines zum dauernden Schluss von Zugrissen geeigneten Mörtels, auf das vergleichsweise Verhalten von Eisen in Beton aus Portland-, Eisenportland- und Hochofenzement, ferner auf den Bau von Eisenbetonschiffen und die Untersuchung der Rissfrage bei Eisenbeton-Schornsteinen. Im übrigen verweisen wir auf die ausführliche Berichterstattung in den „Mitteilungen über Zement-, Beton- und Eisenbetonbau“ der „Deutschen Bauzeitung“.

Die Wiederherstellung alter Makadamstrassen durch Felsenasphalt hat im amerikanischen Staate Kentucky, wie „Engineering News-Record“ berichtet, zu befriedigenden Ergebnissen geführt. Felsenasphalt, der 8 bis 12% Bitumen enthält, ist leicht zu handhaben, erhärtet nicht, wenn er nicht zusammengepresst wird, und erfordert nicht die zur Herstellung anderer bituminösen Pflasterungen notwendigen Ausrüstungen. Als einzige Maschine ist eine durch einen kleinen Benzinmotor angetriebene Vorrichtung zum Zerkleinern grösserer Klumpen und Kuchen nach dem Ablagern auf der Strasse erforderlich. Die auszubessernde Strasse wird zuerst geritzt, dann neues Material hinzugesetzt und gewalzt, genau wie es bei der gewöhnlichen Makadamstrasse geschieht, jedoch ohne Zusatz von Sand und Bindemittel. Auf die in dieser Weise vorbereitete rauhe Oberfläche wird sodann eine 75 mm starke Schicht Felsenasphalt in zerkleinertem Zustand aufgebracht und bis auf 50 mm Stärke festgewalzt. Die besten Erfolge werden dabei an den heissesten Sommertagen erzielt. Ebenso einfach lassen sich spätere Teil-Ausbesserungen ausführen.

Sofort nach erfolgtem Walzen ist die Strasse benutzbar. Die Oberfläche gleicht einer Asphaltfläche und soll gegen Abnutzung sehr widerstandsfähig sein. So waren an einer auf diese Weise vor zwei Jahren hergestellten Strasse die Unterhaltungskosten bisher äusserst gering. Was die Herstellungskosten anbelangt, so betrugen sie nur etwa die Hälfte derjenigen einer Strasse mit gemischter Asphalt-Beton-Fläche.

Schweizerischer Technikerverband. Unter dem Vorsitz des Zentralpräsidenten *Emil Graner* aus Biel hat die Delegierten-Versammlung des Schweizerischen Techniker-Verbandes am 4. Mai in Zürich getagt. Ausser den statutarischen Geschäften und Wahlen beschäftigte sie sich u. a. mit der Frage der Alters- und Invalidenfürsorge, deren Lösung gemeinsam mit andern Verbänden gefördert werden soll. In Berücksichtigung der derzeitigen schwierigen Verhältnisse wurde auf die Abhaltung einer Jahresversammlung verzichtet. Wie wir dem in der „Schweiz. Techniker-Zeitung“ veröffentlichten Jahresbericht des Zentralvorstandes entnehmen, zählte der Verband Ende 1917 insgesamt 1636 Mitglieder.

Dampfturbinen für 75 000 PS. Anschliessend an die auf Seite 219 dieses Bands (Nr. 20 vom 18. Mai 1918) über zwei in den Werkstätten der A. E. G. in Bau befindlichen Dampfturbinen-Aggregaten von 75 000 PS Leistung gemachten Angaben, sei noch auf eine von einigen Abbildungen begleitete Beschreibung dieser Turbinen in der „Z. d. V. D. I.“ vom 1. Juni 1918 hingewiesen.

Die 100. Jahresversammlung der Schweizerischen Naturforschenden Gesellschaft ist auf den 8. bis 10. September in Lugano festgesetzt. Wie uns mitgeteilt wird, soll auch diesmal eine *Technische Sektion* organisiert werden. Leiter derselben sind Gemeinde-Ingenieur *C. Dell'Era* und Ingenieur *O. Sacchi*, Direktor des Gemeinde-Elektrizitätswerkes in Lugano.

Ein Trajektschiff zwischen England und Frankreich befindet sich seit Ende Februar dieses Jahres im Betrieb. Wie die „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“ berichtet, vermittelt es den Verkehr zwischen Newhaven und Dieppe (Entfernung 120 km) und kann einen Zug von etwa 50 Wagen herüberbefördern.