

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 75/76 (1920)
Heft: 14

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: 06.02.2025

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

persönlich nicht unmittelbar betrafen, aber als gegen das durch ihn verwaltete Amt gerichtet von ihm doch schmerzlich empfunden wurden.

Die gewaltigen Wandlungen, die in den 30 Jahren seiner Amtstätigkeit und namentlich in deren zweiter Hälfte der herrschende Architekturgeschmack durchgemacht hat, lösten, bei der Bedeutung und grossen Zahl der seiner Abteilung unterstellten Neubauten eine lebhaftere Kritik aus, die umso schärfer zum Ausdruck kam, als sie leider zum guten Teil berechtigt war. Statt aber diese Kritik direkt an die die Bauten leitenden Architekten zu richten oder auch an die in Bund, Kantonen oder Städten hierfür ausschlaggebenden Mitglieder unserer demokratisch-bureaukratischen Verwaltungen, war es einfacher, die als administrative Vertreterin des Bauherrn amtierende „Direktion der eidg. Bauten“ in summarischem Verfahren leichthin für *alles* verantwortlich zu erklären, was unter dem ominös gewordenen Sammelbegriff der „Bundesarchitektur“ verurteilt werden wollte oder musste; obgleich dem Baudirektor oftmals Befugnis und Mittel fehlten, dabei einzugreifen.

Diese Umstände dürfen uns aber nicht daran hindern, bei der grossen öffentlichen Bautätigkeit, die durch den Bund in den letzten 30 Jahren entwickelt oder unterstützt wurde, anerkennend der grossen Arbeit zu gedenken, die Flügiger für den ihm zukommenden Teil nach bestem Wissen daran gewendet hat.

Miscellanea.

Drahtlose Telephonie in Deutschland. Die Uebermittlung von Nachrichten, die gleichzeitig verschiedenen Stellen zugehen sollen, wie Wetter-, Börsen- und Pressemeldungen, geschieht zweckmässig auf drahtlosem Wege. Da nun den Empfängern dieser Nachrichten die Morse-Zeichen im allgemeinen nicht geläufig sind, ist vom deutschen Reichspostministerium unter anderm geplant, diese Nachrichten drahtlos-telephonisch zu übertragen. Ueber Versuche, die in dieser Richtung vom Funkbetriebsamt durchgeführt worden sind, berichtet Telegraphendirektor *W. Hahn* in der „E. T. Z.“ vom 16. September.¹⁾ Als Sendestelle diente die Hauptfunkstelle Königswusterhausen bei Berlin. Zum Aussenden der Worte wurde ein Lichtbogensender der Firma C. Lorenz benutzt, der auf eine 150 m hohe Antenne arbeitete. Die Wellenlänge betrug 3700 m, die Antennen-Stromstärke schwankte beim Sprechen ungefähr zwischen 10 und 30 Amp. Die Uebermittlung von Nachrichten erfolgte während zehn Tagen an 43 Stationen innerhalb Deutschlands bis zu rund 600 km Maximalentfernung (Konstanz und Friedrichshafen). Dabei wurde die Lautstärke auf den Empfangstationen durchwegs als ausreichend bezeichnet, insofern Audion-Empfänger verwendet wurden, während sie bei Detektor-Empfängern, selbst mit Dreifachverstärkern, z. T. nur schwer aufzunehmen war. Ausser Luftstörungen machten sich besonders solche von Stationen mit gedämpften Sendern bemerkbar, was aber insofern wenig Bedeutung hat, als

¹⁾ Ueber andere Versuche haben wir unter dem Titel „Drahtlose Telephonie über den Ozean“ auf Seite 105 dieses Bandes (18. August 1920) kurz berichtet.

das Reichspostministerium schon mit Rücksicht auf den ungestörten Betrieb im Reichsfunknetz das Arbeiten mit solchen Apparaten immer mehr einschränkt.

Internationaler Flugverkehr. Am 2. September konnte die erste Internationale Luftpostverbindung London-Paris auf ein volles Betriebsjahr zurückblicken. Im Juli dieses Jahres wurde sodann auch die gleichzeitig betriebene, bisher aber nur der Passagierbeförderung dienende Verbindung London-Brüssel als amtliche Postverbindung erklärt. Innert des ersten Jahres wurden auf diesen beiden von den „Handley Page Continental Air Services“ in Gemeinschaft mit der „Compagnie des Messageries Aériennes“ betriebenen Linien 3070 Personen und 68 000 kg Briefschaften und Gepäck befördert, wobei rund 350 000 km zurückgelegt wurden.

Vor kurzer Zeit wurden an weiteren internationalen Flugpost-Verbindungen aufgenommen: Paris-Brüssel-Antwerpen, London-Amsterdam-Bremen-Hamburg-Malmö-Kopenhagen-Kristiania (mit Anschlüssen in Richtung Berlin in Bremen, Hamburg und Warnemünde), Toulouse-Barcelona-Alicante-Malaga-Tanger-Rabat-Casablanca (1400 km), Paris-Strassburg-Prag mit projektierte Weiterführung bis Warschau. Flugpostdienste Frankfurt-Basel und Berlin-Wien dürften in kurzer Zeit eröffnet werden. Ueber die geplanten weiten Verbindungen, sowie über die internen Linien in den verschiedenen europäischen Staaten orientiert eine dem „Handley Page Bulletin“ vom 18. September beigegebene Karte. Die längste Flugpostlinie ist die vor einigen Tagen in Betrieb genommene zwischen New York und San Francisco (4300 km).

Elektrische Schmelzöfen in der amerikanischen Metall-Industrie. Während man in europäischen Ländern von der Verwendung des elektrischen Ofens zum Schmelzen von Metallen bisher nicht allzuviel gehört hat, ist die Zahl der Metallschmelzöfen in den Vereinigten Staaten von Nordamerika innerhalb der letzten Jahre ganz gewaltig gestiegen. Die „Z. d. V. D. I.“ gibt nach „Iron Age“ vom 4. März 1920 die Zahl für den 1. März d. J. zu 261 an. Es handelt sich in der Hauptsache um Öfen zum Schmelzen von Messing. Daneben werden jedoch auch solche für Bronze, Aluminium, Zinn, Kupfer und Silber aufgeführt. Die Ofenleistung wird zu 1,5 bis 200 t in 24 Stunden angegeben. Die am meisten verbreiteten Bauarten sind die von T. F. Baily, Präsident der Electric Furnace Co. in Alliance, ferner der Ajax-Wyatt-Ofen der Ajax Metall Co. in Philadelphia und der Detroit-Ofen, von denen 61, 118 bzw. 44 Stück in Betrieb stehen. Ausserdem werden genannt der Ofen von Booth, der auch in der Eisenindustrie verwendete Ofen von Rennerfelt, der Ofen von Snyder und der Ludlum-Ofen.

Zum Direktor des Elektrizitätswerkes Zürich, als Nachfolger des verstorbenen Ingenieurs Heinrich Wagner, hat der Stadtrat, mit Amtsantritt auf 1. November, Ingenieur *Walter Trüb* aus Zürich gewählt. Nach Absolvierung seiner Studien an der E. T. H. im Jahre 1907 und dreijähriger Betätigung in der Firma Brown, Boveri & Cie. in Baden war Trüb von 1910 bis Ende 1913 Betriebsingenieur der Steinkohlengruben de Wendel in Petite-Rosselle (Lothringen) und sodann bis Frühjahr 1917 Ingenieur I. Klasse der

mit dem Adagio aus Hans Hubers Sonate pastorale für Cello und Klavier. Ein feuriger Violinvortrag von Ing. *W. Berscovitz*, sowie einige lieb- und sehnsuchtsvolle, z. T. „heimlich auffordernde“ Gesangsoli von Ing. *Hübner*, der sich als Mitglied des Vergnügungsausschusses zur Unterhaltung der Gäste unermüdlich zeigte, vervollständigten das gediegene musikalische Programm. Besonders Beifall erntete unser Troubadour für seinen vor schon stark gelichteten Reihen, zu Ehren der sesshaften Damen erfolgten Vortrag von Brahms' Minnelied. Auch die Tanzlustigen kamen noch, wenigstens in differenziertem Masse, auf ihre Rechnung. Doch, wenn auch dem Glücklichen keine Stunde schlägt, bald nach 23 Uhr musste wohl oder übel Schluss erklärt werden, und um 23 Uhr 25 wurden programmgemäss die bis zuletzt Ausharrenden im buchstäblichen Sinne des Wortes am Seil heruntergelassen, nachdem der als Schäferhund amtierende Kollege Kästli sich davon überzeugt hatte, dass kein Nachzügler, bezw. -tbummler, sich im weiten Gurgentgarten verirrt hatte. Dass aber noch nicht bei Allen die Unternehmungslust erloschen war, davon zeugt die Tatsache, dass eine kleine Schar sich schon an der Zwischenstation beim Schwyzerhüsli abseilen liess. Mit welcher Absicht dies geschah, konnte der mit den Solideren noch tiefer hinabgleitende Berichterstatter nicht feststellen.

Eingeleitet wurde der Sonntag, der Hauptfesttag, durch eine bei klarem, wenn auch etwas frischem Wetter prächtig verlaufene Pontonfahrt auf der Aare. Mit nahezu militärischer Pünktlichkeit stiessen in Abständen von etwa einer Minute die vier vollbeladenen Pontons vom Lande, und unter sachkundiger Führung wurden sie den Wogen überlassen. (Dass der vierte Ponton nach bereits erfolgter Abfahrt wegen Zuspätaufstehens eines Basler C.-C.-Mitgliedes nebst Gemahlin nochmals anlegen musste, wollen wir aus kollegialen Rücksichtsgefühlen verschweigen). Von der Fahrt durch das vielfach gewundene, an Naturschönheiten so reiche Aaretal, das deren ausführlichen Schilderung es uns hier an Raum mangelt, sei nur hervorgehoben, dass sie bei allen Teilnehmern einen unauslöschlichen Eindruck hinterlassen hat. Einen, dem gewöhnlichen Sterblichen nicht zuteil werdenden Genuss fand an der Fahrt Kollege *H. R.*, der in Fortsetzung seiner an der Sihl begonnenen Untersuchungen sich in die Betrachtung der auch in den Aarewirbeln entdeckten hydraulischen Symphonie vertiefte. Ein Momentbild der Aarefahrt ist in der umstehenden Abbildung 1 festgehalten, die den ersten, vorwiegend mit den nach dem „Berner See“ bei Mühleberg fahrenden Damen „bemannten“ Ponton bei der Durchfahrt unter der Kornhausbrücke zeigt. Auf dem tiefer gelegenen Altenbergsteg hatten sich in corpore die Sprösslinge beiderlei Geschlechts

Kriegstechnischen Abteilung des Schweizer. Militärdepartements in Bern. Seither war Trüb, bis vor einigen Monaten, Oberingenieur der St. Gallisch-Appenzellischen Kraftwerke.

Der Salondampfer „Simplon“ auf dem Genfersee, der Ende Juni dem Betrieb übergeben worden ist, ist im wesentlichen gleicher Bauart, wie der ebenfalls aus den Werkstätten von Gebrüder Sulzer stammende, seit mehreren Jahren in Dienst stehende Dampfer „La Suisse“. Bei rund 74 m Gesamtlänge und 8,5 m Breite über Hauptspant, bzw. 15,8 m Breite über Radkasten hat der Dampfer eine Wasserverdrängung von 437 t unbeladen und von 549 t beladen und bietet Raum für 1500 Passagiere. Die Leistung der Maschine beträgt 1400 PS, die Fahrgeschwindigkeit 27 km/h.

Untergrundbahnen in Indien. Calcutta und Bombay haben sich in den letzten Jahren so vergrößert, dass die Unterbringung ihrer Bevölkerung und deren Beförderung zwischen Wohnung und Arbeitsstätte zu einer schwer zu lösenden Frage geworden ist. Es wird daher für beide Städte, wie die „Z. d. V. D. E.-V.“ mitteilt, die Anlage von Untergrundbahnen angeregt. In Calcutta wurde bereits der Boden untersucht und vom städtischen Oberingenieur als für die Erstellung unterirdischer Bahnanlagen geeignet erklärt.

Nekrologie.

† G. Giles. In Freiburg ist am 14. August Ingenieur Georges W. Giles, Direktor der Société générale des Condensateurs électriques, im Alter von 54 Jahren gestorben. Von amerikanischer Abstammung, jedoch in Bagnère-de-Bigorre in den französischen Pyrenäen geboren, studierte Giles nach Absolvierung des Collège Rollin in Paris an der Ecole centrale des Arts et Manufactures, an der er im Jahre 1888 das Ingenieur-Diplom erwarb. Nach einjähriger Betätigung in der Maison Bréguet trat er in die Société d'Éclairage et de Force in Paris ein und war sodann von 1894 bis 1905 Ingenieur bei Farcot in St-Ouen, wo er zum Chefingenieur der elektrischen Abteilung vorrückte. Im November 1905 wurde Giles zum Direktor und Verwalter der Société générale des Condensateurs électriques in Freiburg gewählt. Von seiner dortigen Tätigkeit stammt das bekannte, seinen Namen tragende „elektrische Ventil“, das zum Schutze von Generatoren und Kabelnetzen gegen Resonanzerscheinungen eine weitgehende Verbreitung gefunden hat. Giles' Arbeiten verdankt die Fachwelt manchen bedeutenden Fortschritt in der Frage des Schutzes elektrischer Anlagen.

Preisausschreiben.

Ein Preisausschreiben für die rationelle Verwendung der Brennstoffe hat die Stadt Paris unter den Angehörigen der dem Völkerbund angeschlossenen Staaten eröffnet. Für die erste Abteilung des Preisausschreibens, die sofort verwertbare Vorschläge betrifft, ist zwar der Ablieferungstermin am 10. September bereits

abgelaufen. Weitere Vorschläge, Apparate oder Apparaten-Entwürfe, die die Brennstoff-Ersparnis im Haushalt zum Ziele haben, können jedoch noch bis zum 31. Dezember eingereicht werden, und zwar sowohl von Privatpersonen, als auch von Fabriken oder Verbänden. Dem aus 15 Gemeinderäten, 15 Staatsbeamten und 15 Fachleuten zusammengesetzten Preisgericht steht zur Prämierung guter Lösungen insgesamt die Summe von 100 000 Fr. zur Verfügung; es liegt in der Kompetenz des Preisgerichtes, diese Summe voll oder nur teilweise zur Verteilung zu bringen. Anmeldungen und Anfragen sind zu richten an die „Direction du Matériel de la Préfecture de la Seine“, 4 rue Lobau, Paris.

Literatur.

Selbstkostenberechnung und moderne Organisation von Maschinenfabriken. Von Herbert W. Hall, Dipl. Ingenieur. Zweite, erweiterte Auflage. München und Berlin 1920, Verlag von R. Oldenbourg. Preis 24 M. und Teuerungszuschlag.

Der Verfasser des vorliegenden Werkes nennt als Endziel seiner Organisation und Selbstkostenberechnung die periodische Ermittlung des Ergebnisses, d. i. des Geschäftsganges, während des Jahres, ohne Inventur. Eingangs des ersten Teils, der in der Hauptsache den Aufbau der Organisation zeigt, wird auf Grund der Wechselwirkungen der Rendite des eigenen und fremden Unternehmens auf die Notwendigkeit einer richtigen Kalkulation und auf den Schaden hingewiesen, der einem Geschäft durch ungenaue oder gar unrichtige Selbstkostenberechnung erwachsen kann. Folgerichtig ist die Betriebsorganisation der kaufmännischen Buchhaltung angegliedert; an Hand eines Lehrbeispiels auf Grund des schweizerischen Obligationenrechtes unternimmt es der Verfasser, das Wesen der Gewinn- und Verlustrechnung und der Bilanz darzulegen. Ferner gibt ein Reorganisationsprogramm Richtlinien zur Erhöhung der qualitativen und quantitativen Leistungsfähigkeit eines Werkes, und wird auch die Einführung des Taylorsystems in modifizierter Form kurz gestreift. Ganz besonders ist auf die Notwendigkeit des Sammelraumes der Werkstätten und dessen Funktionen bei der Fabrikationsabwicklung aufmerksam gemacht.

In einem zweiten und dritten Teil sind alle Arbeiten beschrieben, welche die Materialien und Löhne betreffen. Wertvoll sind die Methoden der Maxima und Minima der Bestände, die es ermöglichen, das Material auch ohne waggonweise Lager zur rechten Zeit greifbar zu erhalten; ferner die Art der Magazinbuchführung als immerwährende Inventur, welche erstere sich automatisch durch die Nachkalkulation kontrolliert und mit geringem Aufwand an Schreiberarbeit alle Daten zur Erreichung des eingangs erwähnten Zieles liefert. Die gleichen Ziele verfolgen die Methoden, die im Lohnwesen zur Anwendung gelangen.

Von ganz besonderer Wichtigkeit ist die im vierten Teil geschilderte Verteilung und Erfassung der Unkosten, hängt doch von

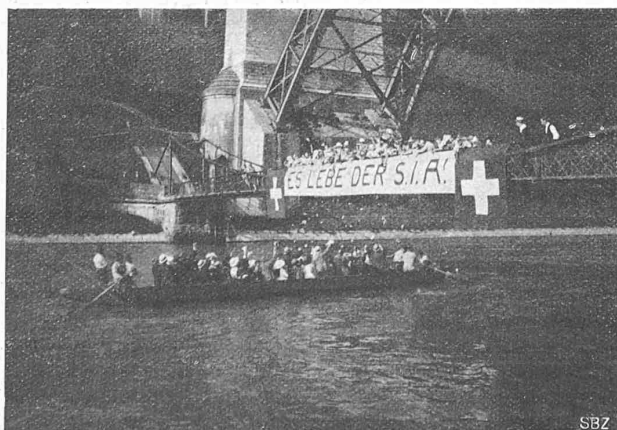


Abb. 1. Durchfahrt des ersten Pontons unter der Kornhausbrücke.

der Berner Kollegen eingefunden, und aus den zarten Meitschi-Händchen ergoss sich über die Durchfahrenden ein vielfarbiger und vielduftender Blumenregen, während aus den Bubenkehlen ein mächtiges Hurrahgebrüll der die Brücke schmückenden Aufschrift stär-

keren Ausdruck verlieh. Dass an der zu unterfahrenden Schütze des Stauwehres des Elektrizitätswerkes Felsenau die von weit her sichtbare Ermahnung „Achtung, d'Gringe-n-abe!“ angebracht war, sei nur als Beweis der Vorsorglichkeit unserer, des Wertes ihrer „Gringe“ wohlbewussten Berner Kollegen angeführt.

Die Fahrt fand nach etwas über einstündiger Dauer ihren Abschluss bei der alten Neubrücke, wo im Wirtschaftsgarten je nach Wunsch eine Erfrischung oder Erwärmung erhältlich war. Die vergnügten Gesichter auf dem von Kollege Roß aufgenommenen Bilde (Abbildung 2) zeugen von dem schönen Eindruck, den sie (natürlich die Aarefahrt) bei den Teilnehmern hinterlassen hat.

Ein vortrefflich funktionierender Automobil-Schnelldienst führte in kurzer Zeit die ganze Gesellschaft ins Bürgerhaus, wo sie mit denjenigen Kollegen zusammentraf, die, aus Kunst- oder grösserem Schlafbedürfnis, der Aarefahrt eine Besichtigung hervorragender Bauwerke Berns unter sachkundiger Führung von Berner Kollegen vorgezogen hatten. An einem von der empfangenden Hofsektion gestifteten „ff“ kalten Buffet („une abondante et délicate collation qui eut un succès dont nos collègues de Berne doivent savoir le prix“, bemerkt in ebenso treffender wie anerkennender Weise der Berichterstatter des „Bulletin technique“), konnten sie sich dort für die Strapazen des kommenden geschäftlichen Teils rüsten, sofern sie es nicht vorzogen, der in einem Nebenraum ausgestellten Sammlung von Radierungen von Kunstmaler A. Tèche