

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 87/88 (1926)  
**Heft:** 3

**Artikel:** Internationale Ausstellung für Binnenschifffahrt und Wasserkraftnutzung in Basel 1926  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-40925>

### **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:** 05.02.2025

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

Entgleisung des Laufwerkes ein Abstürzen des Fahrzeuges ausgeschlossen ist. Bei Bruch eines Trageisels wird nur eine derart geringe Neigung des Laufwerks zugelassen, dass auch das Befahren der Zwischenstützen immer noch einwandfrei möglich ist. Starke Längspendelungen der Kabinen sind zu verhüten. — Die Last soll gleichmässig auf alle Laufrollen so verteilt sein, dass der grösste auftretende Rollendruck nicht mehr als  $\frac{1}{80}$  der kleinsten betriebsmässigen Spannung eines Trageisels beträgt. — Das Laufwerk ist in der Regel mit einer bei Bruch eines Zugseiles selbsttätig wirkenden Bremse auszurüsten, die auch vom Wagenführer ausgelöst werden kann. Diese Bremse kann auf die Drahtseile direkt oder auf ein besonderes Bremsseil wirken; ihre automatische Betätigung soll durch gespannte Federn erfolgen. Ist besonderer Umstände wegen eine solche Bremse entbehrlich, so kann das Eisenbahndepartement auf ihre Anbringung verzichten. Die Kabinen müssen mit Signaleinrichtung und Scheinwerfern ausgerüstet und telephonisch mit den Stationen verbunden sein.

8. Die Antriebstationen haben sämtlichen bei Standseilbahnen üblichen analogen Anforderungen zu entsprechen. Ausserdem ist eine selbsttätig wirkende Bremse vorzusehen, die in Funktion tritt a) bei Zugseilbruch, b) bei übermässiger Zunahme der Zugseilspannung und c) bei Stromunterbruch (bei elektrischem Antrieb). Bei Versagen des mechanischen Antriebes soll eine Weiterbeförderung der Fahrzeuge mittels eines Reservemotors mit unabhängiger Kraftquelle und durch Handkurbelantrieb möglich sein.

9. Bei der Durchbildung sämtlicher Anlageteile ist den örtlichen Windverhältnissen Rechnung zu tragen. Die zulässige Fahrgeschwindigkeit wird vom Eisenbahndepartement festgesetzt. Für den Fall des Stillstandes der Bahn und Verbleibens der Fahrzeuge auf der Strecke, ist die Bergung der Reisenden durch geeignete Mittel vorzukehren. Ueber Eisenbahnen, wichtigen Strassen und über Wohnungen sind, wenn nötig, Schutzbrücken anzubringen. Längs des Bahntracé soll, soweit nötig, für genügende Zugangsmöglichkeit gesorgt werden.

### Aussprache über Aktuelle Fragen des Brücken- und Hochbaues vom 20. bis 22. September 1926 in Zürich.

Verschiedenen in- und ausländischen Anregungen entsprechend haben eine Anzahl Fachleute auf dem Gebiete des Brückenbaues eine Zusammenkunft unter Fachkollegen in der zweiten Hälfte September in Zürich in Aussicht genommen. Für diese Zusammenkunft interessieren sich besonders: die Lehrkanzel für Brückenbau an der E. T. H., die Eidgen. Materialprüfungsanstalt (E. M. P. A.), der Techn. Dienst des Schweizer. Eisenbahndepartementes, das Brückenbau-bureau bei der Generaldirektion der S. B. B., der Verein schweizer. Brücken- und Eisenhochbaufabriken, sowie die Fachgruppe für Beton- und Eisenbetoningenieure des S. I. A. Die Aussprache soll sich auf die Gebiete des Brücken- und Hochbaues in Eisen, Stein, Beton und Eisenbeton, sowie, soweit nötig, auf damit zusammenhängenden Fragen des Holzbaues erstrecken.

Die Einteilung der Vorträge ist in drei Gruppen vorgesehen:

- Gruppe A. *Gemeinschaftliche Hauptvorträge für alle Teilnehmer* (über von den Materialien unabhängige Themata).
- Gruppe B. *Vorträge aus dem Gebiete des Eisenbaues.*
- Gruppe C. *Vorträge über Stein-, Beton- und Eisenbetonbau.*

Die Vorträge der Gruppen B und C finden, je nach Anzahl der angemeldeten Vorträge, soweit möglich zu verschiedener Zeit statt. Die Hauptvorträge der Gruppe A sollen am 20. Sept. vormittags abgehalten werden, die Vorträge zu B und C am 20. Sept. nachmittags, am 21. Sept. und 22. Sept. vormittags. Für den 22. Sept. ist ein Auszug an die Nordrampe der Gotthardbahn vorgesehen.

Es sind folgende Richtlinien für die Gliederung der Vorträge der Gruppen A, B und C in Aussicht genommen:

1. *Materialfragen:* Qualität (neuere Baustähle, hochwertige Zemente, Schweissung, Rostschutz des Eisens), Konstruktive Eignung, Bearbeitungsfähigkeit.
2. *Versuchswesen:* Laboratoriumsversuche, Versuche an fertigen Objekten, Messapparate.
3. *Baustatische und konstruktive Fragen.*
4. *Wirtschaftliche Fragen:* Betriebsorganisation, Normalisierung, Konkurrenzfähigkeit der verschiedenen Bauweisen.
5. *Berichte über neueste, lehrreiche Ausführungen.*

Die Dauer der Vorträge wird auf je 15 Minuten beschränkt; die daran anschliessende Diskussionsdauer wird je nach der Anzahl der angemeldeten Vorträge angesetzt; wenn möglich sollen ausserdem besondere Diskussionsstunden in Aussicht genommen werden. Projektionsapparate stehen zur Verfügung. Wenn immer möglich soll ein Monat vor der Zusammenkunft allen Teilnehmern ein kurzer Auszug der angemeldeten Vorträge zur Kenntnisnahme und zur Vorbereitung für die Diskussion zugestellt werden.

Die Organisatoren der Zusammenkunft beehren sich, die Fachkollegen hierdurch zur Teilnahme freundlich einzuladen, und sie zu bitten, eventuell einen Vortrag nach freier Wahl übernehmen zu wollen. Hierbei müssen sich die Organisatoren allerdings das Recht vorbehalten, um jede Doppelspurigkeit zu vermeiden, den einen oder andern der angekündigten Vorträge zurückzustellen. Die Anmeldungen werden (unter Benützung einer besonderen Anmeldekarte) bis Ende Juli 1926 an die untenstehende Adresse erbeten, unter gleichzeitiger Beilage eines kurzen Auszuges des in Vorschlag gebrachten Vortrages im Umfange von etwa 300 Worten (ohne Abbildungen).

Im Auftrage des Organisationskomitee

Der Sekretär: *M. Roš.* Der Präsident: *A. Rohn.*

Adresse für die Anmeldungen: Prof. Dr. A. Rohn, Eidgen. Technische Hochschule, Zürich.



### Internat. Ausstellung für Binnenschifffahrt und Wasserkraftnutzung in Basel 1926. (Schluss 15. September.)

An *technischen Exkursionen* sind während der Dauer der Ausstellung jede Woche die folgenden vorgesehen:

*Montag:* In Autocars zu den Rheinkraftwerken *Augst und Laufenburg*. Abfahrt ab Basel Zentralbahnplatz nach Augst. Mittagessen in Laufenburg. Nachmittags Besichtigung des Kraftwerks Laufenburg und Rückfahrt nach Basel.

*Dienstag:* Besuch der Kraftwerke *Eglisau und Schaffhausen*, sowie des Rheinflusses. Eisenbahnfahrt Basel-Zürich, dann in Autocars nach Eglisau. Mittagessen am Rheinfluss. Nachmittags Fahrt nach Schaffhausen. Besichtigung des historisch interessanten Moserdammes über den Rhein und des Elektrizitätswerkes der Stadt Schaffhausen. Rückfahrt im Autocar nach Zürich und mit der Bahn nach Basel. (Diese Exkursion wird nur bei Teilnahme von mindestens zehn Personen ausgeführt.)

*Mittwoch:* Besichtigung der *Hochdruckanlagen im Wäggital*. Basel-Zürich mit der Bahn; von hier in Autocars längs des linken Zürichsee-Ufers nach dem Wäggital. Besichtigung der Staumauer. Mittagessen in Innertal. Rückfahrt über Rempen (Besichtigung von Druckleitung, Wasserschloss und Zentrale). Autofahrt nach Siebnen (Besichtigung der Druckleitung und Zentrale). Rückfahrt über die Seebrücke nach Rapperswil und längs des rechten Zürichsee-Ufers nach Zürich. Bahn bis Basel. (Mindestens zwölf Personen.)

*Donnerstag und Freitag:* Nach den *Kraftwerken der Schweizer Bundesbahnen* an der Gotthardlinie. Eisenbahnfahrt von Basel über Luzern nach Amsteg. Dort Mittagessen und Besichtigung von Druckleitung und Zentrale. Weiterfahrt nach Gurtellen. Besichtigung der Bogenstaumauer am Pfaffensprung und der Wasserfassung. Uebernachten in Göschenen. Freitag Weiterfahrt nach Ambri-Piotta, mit der Drahtseilbahn nach dem Rütomsee. Besichtigung der Staumauer und der Wasserfassung. Mittagessen. Rückfahrt mit der Drahtseilbahn nach Ambri-Piotta. Besichtigung der Zentrale. Eisenbahn-Rückfahrt Ambri-Basel. (Mindestens zwölf Personen.)

*Samstag:* Besichtigung der *Eisenwerke Clus* und der *Niederdruckwerke Wangen a. A.* und *Olten-Gösgen*. Abfahrt im Autocar ab Basel. Besichtigung der L. von Röllschen Eisenwerke in der Clus. Mittagessen. Weiterfahrt nach Wangen a. A. und Olten. Rückfahrt über den Hauenstein nach Basel.

\*

Ueber den Stand Nr. 417 (in Halle IV) der Firma *Daverio & Cie. A.-G., Maschinenfabrik und Mühlenbau, Zürich*, erhalten wir nachträglich noch einige Angaben, die wir zur Vervollständigung des in Nr. 1 erschienenen Führers hier folgen lassen: Die Firma führt eine fahrbare, pneumatische Transportanlage im Betrieb vor, die erlaubt, alle trockenflüssigen Materialien wie: Körnerfrüchte, Oelsaaten, Malz, Kohle, Zement u. a. zu fördern, wobei Leistungen bis 100 t stündlich, je nach Grösse der Pumpe erzielt werden

können. Zur Erzeugung des Vakuums dient hier eine rotierende Pumpe für einen maximalen Unterdruck von 3000 mm W. S., mit der bei rund 11 PS Kraftverbrauch eine Stundenleistung bis zu 10 t Getreide erreicht wird. Bei grösseren Leistungen kommen Kolbenpumpen oder Turbogebälse in Frage. — Als fernere Ausstellungsobjekte in diesem Stand sind zu erwähnen: verschiedene Pläne und Photographien von teils ausgeführten, teils entworfenen Silos- und Speicheranlagen mit pneumatischer oder mechanischer Einrichtung; Koks- und Kohlen-Brecher, Sortier- und Transportanlagen, ferner Aufbereitungsanlagen für Rohmaterial mit automatischer Dosierung und Verwiegung von Sand, Kies und Zement, wie sie beim Bau von Stau- oder Hafenumauern usw. in Anwendung kommen.

### Miscellanea.

**Ein Dampfturbinen-Aggregat von 160 000 kW** soll in der Zentrale Hellgate der United Electric Light and Power Company in New York aufgestellt werden. Die Gesellschaft wandte sich an verschiedene Maschinenfabriken, um festzustellen, welche grösstmögliche Dauerleistung in einem Turboaggregat erzeugt und in dem noch zur Verfügung stehenden Raum untergebracht werden könnte. Daraufhin schlugen Brown, Boveri & Cie., Baden, die ihr nunmehr in Auftrag gegebene Gruppe für 160 000 kW vor, die eine Grundfläche von nur rund 12 × 20 m beansprucht. Die Gruppe, bei weitem die grösste, die jemals gebaut wurde<sup>1)</sup>, wird in sogenannter Gross-Compound-Anordnung ausgeführt. Der Hochdruckteil liefert 75 000 kW bei 1800 Uml/min, der Niederdruckteil 85 000 kW bei 1200 Uml/min, mit Dampf von 18,6 at Ueberdruck und 325° C und bei 96,55% Vakuum. Die Generatoren erzeugen Drehstrom von 13 800 Volt Spannung und 60 Per/sek bei einem Leistungsfaktor von 0,85. Als Anhaltspunkt für die Grösse der Gruppe mögen einige Gewichtsangaben dienen. Die Hoch- und die Niederdruckturbinen einschliesslich Grundplatten und Lager werden rund 700 t wiegen, der eine Generator 200 und der andere 250 t, sodass das gesamte Gewicht der ganzen Gruppe ausschliesslich der Kondensationsanlage 1150 t erreichen wird.

**Bogenstaumauer am Salt River.** Die im letzten Jahr vollendete Mormon Flat Bogenstaumauer liegt im Flussgebiet des Salt River (Arizona), 43,5 km unterhalb des Rooseveltdammes. Der Radius der Maueraxe im Grundriss beträgt nach „Engineering News Record“ vom 13. Mai 1926 rund 55 m, die Länge der Mauerkrone 100 m, die grösste Höhe über Fundamentoberkante 63 m. Auf der linken Widerlagerseite schliesst noch eine 27 m lange Schwergewichtsmauer von 28 m Höhe mit den Ueberläufen an. Die Bogenmauer, die unter Vernachlässigung der lotrechten Balkenwirkung, allein unter Berücksichtigung der liegenden, gelenklosen Gewölbe als Tragsysteme, statisch untersucht wurde, hat eine Kronenbreite von 2,44 m und eine grösste Fussbreite von nur 6,7 m. Sie besitzt drei lotrechte, durchgehende verzahnte Fugen mit 0,9 m Zahnbreite und 0,23 m Zahnhöhe. Die Dichtung erfolgte durch L-förmige Kupferbleche, wobei die 7,5 cm hohen Stege in der lotrechten Fugenebene, die je 14 cm langen Flanschen parallel zur Leibung liegen.

**Zweiter Tag zur Förderung der Farbe im Stadtbild, Hannover 1926.** An dieser vom Bund zur Förderung der Farbe im Stadtbild (Sitz in Hamburg) auf den 6. bis 8. August 1926 nach Hannover einberufenen Tagung wird am Samstag Vormittag Oberbaurat Dr. Ing. W. Hellweg (Hamburg) über das Ergebnis einer vom Bunde an die Stadtbauverwaltung gerichtete Umfrage, über deren Stellung zur Farbe im Stadtbild, zwecks Verbesserung der Ortsstatute und Aufstellung von Leitsätzen, Bericht erstatten, und darauf Kurat Dr. H. Schmid (München) über das Thema: „Der gegenwärtige Stand der Enkaustik und ihre Bedeutung für Hochbau und Kunstgewerbe“ sprechen. Nachmittags findet die Eröffnung der Ausstellung „Farbe im Stadtbild“ im Kunstvereinshaus und daran anschliessend um 17 Uhr die erste Mitgliederversammlung des Bundes statt. Die Anmeldungen zur Teilnahme sind zu richten an die Geschäftsstelle des Bundes, Hamburg 1, Spitalerstrasse 11.

**Eidgenössische Technische Hochschule. Doktorpromotion.** Die E. T. H. hat die Würde eines Doktors der *technischen Wissenschaften* verliehen den Herren Gustav Bodmer, dipl. Ing.-Chemiker aus Zürich [Dissertation: Ueber das Kohlensäure-Kohlenoxyd-Gleichgewicht und die Reaktionsfähigkeit verkochter Brennstoffe] und Anton Friedrich Köhl, dipl. Ing.-Chemiker aus Bergün (Graubünden) [Dissertation: Beitrag zur analytischen Bestimmung des Fluors] und ferner

<sup>1)</sup> Sie leistet mehr als die Kraftwerke Wäggital und Löntsch zusammen.

die Würde eines Doktors der *Naturwissenschaften* Herrn Max Brunner, dipl. Fachlehrer der Naturwissenschaften aus Bassersdorf (Zürich) [Dissertation: Ueber hochpolymere organische Stoffe].

### Nekrologie.

† **Ernst Furrer-Zeller**, Ing. und Patentanwalt in Zürich, ist am 7. Juli, im Alter von 47 Jahren, ganz unerwartet verschieden. Ein Nachruf wird folgen.

† **Willy Schreck**. In der Nacht vom 12. auf den 13. Juli starb in Bern überraschend Ing. W. Schreck. Einer seiner Freunde wird in einer der nächsten Nummern unseres Blattes den Lebenslauf des verstorbenen Kollegen ausführlich schildern.

† **Eduard von Rodt**, Architekt in Bern, der bekannte bernische Stadt- und Burgenforscher, ist am 12. d. M. im schönen Alter von 77 Jahren zu seinen Vätern versammelt worden.

### Konkurrenzen.

**Neubau der Schweizer Volksbank in Solothurn.** Zur Erlangung von Plänen für ein neues Bankgebäude eröffnet die Schweizer Volksbank Solothurn einen Wettbewerb unter den vor dem 1. Juli 1926 im Kanton niedergelassenen schweizerischen Architekten und einigen dazu besonders eingeladenen ausserkantonalen Architekten. Für Mitarbeiter gelten die gleichen Bestimmungen. Einlieferungstermin ist der 31. Oktober 1926. Dem Preisgericht gehören an die Architekten R. Suter in Basel, Otto Pfister in Zürich, M. Risch in Zürich und G. Epitoux in Lausanne, ferner als Vertreter der Bank Generaldirektor Dr. H. Stadlin in Bern, Bankkommissions-Präsident Dr. P. Reinert und Direktor X. Schwegler in Solothurn. Zur Prämierung steht dem Preisgericht eine Summe von 10 000 Fr. zur Verfügung, die es nach freiem Ermessen verteilen kann. Ein Bewerber darf nur ein Projekt einreichen. Ueber die Vergebung der Anfertigung der endgültigen Pläne und der Bauausführung behält sich die Bank vollständig freie Hand vor. Verlangt werden Situationsplan, sämtliche Grundrisse und mindestens zwei Schnitte 1:100, Perspektive, Erläuterungsbericht und Kubatur.

Das Programm nebst Unterlagen kann gegen Hinterlegung von 20 Fr. bei der Direktion der Schweizerischen Volksbank in Solothurn bezogen werden. Allfällige Anfragen über den Wettbewerb sind bis 31. August an die genannte Stelle zu richten; die Antwort erfolgt durch das Preisgericht an sämtliche Konkurrenten.

**Gewerbeschule und Kunstgewerbemuseum in Zürich** (Band 86, Seite 115 und 278, Band 88, Seite 54). Als Verfasser des in den 1. Rang gestellten Projektes „Ufer“ hat sich nachträglich Max Gomringer, Bautechniker in Zürich, gemeldet, der als Angestellter der Arch. Vogelsanger & Maurer mit der Ausarbeitung des Entwurfs der Firma betraut war, und sich, ohne deren Wissen, nebenher (in Nacharbeit) persönlich am Wettbewerb beteiligt hat.

Die Ausstellung der Entwürfe im Erdgeschoss des Kunstgewerbemuseums dauert bis zum 21. Juli. Sie ist täglich geöffnet von 10 bis 12 und 14 bis 18 Uhr (Sonntags nur bis 17 Uhr).

### Literatur.

**Alois von Negrelli.** Die Lebensgeschichte eines Ingenieurs, von *Alfred Birk*. Zweiter Band 1848 bis 1858: In Italien — Der Suezkanal — Letzte Kämpfe. Wien und Leipzig 1925, Wilhelm Braumüller, Universitäts-Verlagsbuchhandlung. Preis geh. 4 M.

Seinerzeit wurde an dieser Stelle auf den ersten Band dieser Lebensgeschichte hingewiesen und die Hoffnung ausgesprochen, es möge unsern österreichischen Kollegen gelingen, auch den 2. Band des Lebens ihres grossen Kollegen zum Druck zu bringen. Dank einer erheblichen Unterstützung durch die Stadt Zürich, in Erinnerung an die von Negrelli Zürich geleisteten Dienste, und den Bemühungen von Dr. Ing. Max Pernt in Wien ist es nun gelungen, auch den zweiten Band dieses Lebensbildes der Öffentlichkeit zu übergeben.

Wenn der erste Band als Schilderung des Lebens eines hervorragend tüchtigen Ingenieurs, der auch für die Schweiz Grosses geleistet hat, schon unsere Beachtung verdient, so erhebt sich der zweite Band mit seinen Schilderungen der Entstehung der norditalienischen Bahnen, des Suezkanales und der Intrigen im alten österreichischen Staatsbetrieb, dazu mit den ständigen Seitenblicken auf

<sup>1)</sup> Vergl. Bd. 84, S. 114 (6. Sept. 1924), auch Bd. 66, S. 70 (7. Aug. 1915).