

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 87/88 (1926)
Heft: 9

Artikel: Zur heutigen Werkbund-Tagung in Basel
Autor: Meyer, Peter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-40950>

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>

bauen. Aus Gründen der Regulierfähigkeit bei Vollast, sowie zur Ausgleichung allfälliger Ausführungsdifferenzen muss nun jeder Turbinenkonstrukteur mit einem gewissen Sicherheitszuschlag rechnen. Um die Grösse dieses Sicherheitszuschlages, der je nach dem Turbinentyp grösser oder kleiner gewählt werden muss, ist dann die Turbine „überlastungsfähig“. Da nach den Vorschriften des V. D. I., die im allgemeinen auch in der Schweiz Gültigkeit haben, jeder Generator eine zeitlich begrenzte Ueberlastungsfähigkeit haben muss, kann die Ueberlastungsfähigkeit der Turbine auch praktisch zur Auswirkung gelangen. Die von Ing. Engler befürwortete Definition der Vollöffnung, bezw. der Vollast einer Turbine, kann ich vom Standpunkte des Turbinenkonstruktors aus nur begrüssen, sofern dann die erreichte Volleistung als Konstruktionsleistung der Turbine bezeichnet wird. In den deutschen „Normen für Abnahmeversuche an Wasserkraftanlagen“ findet sich ein Artikel, dessen Inhalt dem Standpunkt von Ing. Engler und den berechtigten Wünschen der Turbinenkonstruktore Rechnung trägt.

Die Ausführungen von Ing. Engler bezügl. der Bedeutung des Turbinenwirkungsgrades bei Teillast veranlassen mich, darauf hinzuweisen, dass ich in meinem Artikel ausdrücklich angab, unter welchen Bedingungen der Teillastwirkungsgrad keine besondere Bedeutung hätte. Es erübrigt sich deshalb hier nochmals auf diese Frage einzutreten.

Zollikon, 8. August 1926.

Robert Dubs.

Sondertagung Basel der Weltkraftkonferenz.

In aller Stille sind die Vorbereitungen für die Weltkraftkonferenz, Sondertagung Basel, getroffen worden. Wenn wir nun aber mit der Tatsache vor die Öffentlichkeit treten, dass sozusagen sämtliche zivilisierten Länder an der Basler Sondertagung vertreten sein werden, so ist daraus leicht zu erkennen, dass die Basler Sondertagung der Weltkraftkonferenz überall ausserordentliches Interesse erweckt. Bis Mitte August hatten sich nicht weniger als 550 offizielle Delegierte, Vertreter von Regierungen und Teilnehmer angemeldet, die sich auf 37 Staaten verteilen. Mit Ausnahme von Russland und Bulgarien sind sämtliche europäischen Staaten vertreten, Nord- und Südamerika durch Delegierte aus den Vereinigten Staaten, Kanada, Mexiko, Columbien, Brasilien, Bolivien und Peru, der australische Erdteil durch Teilnehmer von Australien und Neuseeland. Aus Asien werden zahlreiche Delegierte aus Japan, ferner solche von Niederländisch und Britisch Indien erwartet, während Afrika durch Abgesandte der Regierung der Goldküste vertreten sein wird. Die Delegierten und Teilnehmer sind technische Experten, Ingenieure und Leiter von Unternehmungen, die sich in irgend einer Weise mit der Produktion oder Verteilung von Energie befassen, Fabrikanten der einschlägigen Maschinenindustrie und Vertreter der interessierten staatlichen Verwaltungsorgane.

Welchen Wert man der Konferenz beimisst, ergibt sich wohl am besten daraus, dass die Mehrzahl der beteiligten Staaten darauf gehalten hat, an die Sondertagung in Basel einen offiziellen Regierungsvertreter zu entsenden. Dadurch erhalten die Bestrebungen der Weltkraftkonferenz, die eine private, auf technische Forschungsarbeit gegründete, internationale Organisation ist, eine öffentliche Anerkennung.

Die Idee der Weltkraftkonferenz ist den Bedürfnissen der Nachkriegszeit entsprungen und auf Initiative Englands zurückzuführen; denn die ökonomische Lage drängt überall in der Welt nach neuem Schaffen, zur intensiven Entwicklung und Verwertung der Naturkräfte und vor allem der durch Wasser- oder Dampfkraft erzeugten Energie.

Die erste Weltkraftkonferenz in London im Jahre 1924 hat dargetan, dass diese Bestrebungen aktuell sind, und dass eine internationale Verständigung auf technischem Gebiet fördernd wirken kann. Ein gewaltiges Material ist damals in London zusammengetragen worden. Nun handelt es sich um dessen Verwertung und Vertiefung. So kommen die Experten aus allen Ländern in Basel zusammen, um zu diskutieren über Wasserkraftnutzung und Binnenschifffahrt, Austausch elektrischer Energie zwischen Ländern, die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen hydraulisch und thermisch erzeugter elektrischer Energie, die Anwendung der Elektrizität in der Landwirtschaft und über die Elektrifikation der Eisenbahnen¹⁾. Schon vor Monaten sind aus 20 Ländern ausführliche Berichte hierüber eingelaufen, in denen zu diesen Fragen vom nationalen Standpunkt

aus Stellung genommen wird. Diese 85 Berichte sind gesichtet und schon vor der Konferenz sämtlichen Autoren und nationalen Komitee der Weltkraftkonferenz der beteiligten Staaten zugesandt worden. Ausserdem haben schweizerische Fachleute es übernommen, die zu jeder Frage eingereichten Berichte in einem sogenannten Generalbericht zusammenzufassen. Diese Generalberichte sind in drei Sprachen gedruckt und stehen zur Verfügung der Teilnehmer der Konferenz. Diese Vorarbeit gestattet, die Diskussionen in Basel zu vereinfachen, da jeder Teilnehmer sich schon im voraus über die Stellungnahme der einzelnen Länder und Fachleute unterrichten kann. Die Berichte selbst kommen nicht mehr zur Behandlung, sondern die Diskussion wird gleich vom Generalbericht ausgehen, in dem bereits auf die Punkte hingewiesen ist, über die eine internationale Verständigung wünschenswert erscheint. Interessenten werden auf die Liste der Berichte (vgl. „S. B. Z.“ vom 3. Juli d. J., Seite 19. Red.) und auf das Programm der Sondertagung verwiesen.

Hingegen ist es hier wohl am Platze, auf die grosse Bedeutung der Weltkraftkonferenz für die schweizerische Industrie hinzuweisen. Wenn die Weltkraftkonferenz in der Schweiz zusammentritt, so liegt darin nicht zum mindesten eine internationale Anerkennung des hohen Standes unserer Technik und Industrie, die trotz allen Schwierigkeiten lebenskräftig bleiben. Unsern Ingenieuren und den Vertretern der einschlägigen Exportindustrie bietet nun die Basler Sondertagung die äusserst seltene Gelegenheit, in unmittelbarer Nähe an einer internationalen Konferenz teilnehmen zu können, wie sie wohl in der Schweiz auf lange Jahre hinaus kaum mehr stattfinden dürfte. Durch Teilnahme an der Sondertagung der Weltkraftkonferenz in Basel können sie sich wertvolle Beziehungen schaffen. Es wird kaum nötig sein, über den Wert solcher Einführungen und solcher Fühlungnahme mit Autoritäten anderer Länder hinzuweisen.

So hoffen wir denn, dass die schweizerischen Interessenten diese Gelegenheit erkennen und benützen werden.

Dr. C. P. Hübscher.

Zur heutigen Werkbund-Tagung in Basel.

Am 28. und 29. August findet, wie wir bereits mitgeteilt, in Basel die Tagung des Schweizer Werkbundes, in Gemeinschaft mit seiner welschen Schwesterorganisation „L'Oeuvre“ statt. Zum ersten Mal wird damit die jährliche Generalversammlung in grösserem Rahmen abgehalten, um auch weitere Kreise der Öffentlichkeit auf die Bedeutung dieser wichtigen Bewegung aufmerksam zu machen.

Auch wer von solchen Demonstrationen sonst nicht gerade begeistert ist, wird in diesem Fall ihre Berechtigung anerkennen, bleiben doch die schönsten und wichtigsten Ideen unwirksam, wenn sie nicht den Anschluss an weitere Kreise finden, und gerade der Werkbund, als vermittelnde Instanz zwischen Künstler und Industrie, ist auf das Interesse der öffentlichen Meinung angewiesen. Es mag Puristen geben, denen derartiges als Konzession, als ein Kompromiss zwischen den reinen künstlerischen Absichten und der banalen, reklamesüchtigen Wirklichkeit erscheint: die mögen bedenken, dass eben alle Ergebnisse eine Mischung aus Idee und banaler Wirklichkeit sind, sintemalen wir auf der Erde und nicht in einem idealen Wolkenkuckuschheim leben.

Zwei Punkte sind es, in denen der Werkbund den Hebel ansetzt: erstens die Verbesserung der Leistungen in allen handwerklichen Betrieben. Hier ist zunächst nicht lang zu fragen, ob der einzelne Industriezweig auch nach allen modernen Bauhaus- und sonstigen Theorien noch daseinsberechtigt sei oder nicht, sondern die Aufgabe ist ganz einfach: das, was aus irgendwelchen Gründen erzeugt wird, so gut wie möglich zu machen. Das war auch der leitende Gedanke zum Beispiel beim Leuchtreklamen-Wettbewerb, der von verschiedenen Seiten stark angegriffen wurde. Es war nicht Sache des S. W. B., zu entscheiden, ob solche Reklamen überhaupt wünschbar seien; dass sie aber, wenn schon, dann bestmöglich ausgebildet werden, dafür hat er sich mit Recht interessiert. Der zweite Aufgabenkreis besteht in der Verbesserung der maschinellen Erzeugnisse; künstlerische Kräfte sollen der Industrie zugeführt werden, nicht um nun dort überflüssige Kunstgewerblichkeiten zu erzeugen, sondern um die Maschinenprodukte in dieser ihrer eigenen Art, die in überzeugender, lautloser Zweckerfüllung besteht, zu vervollkommen. Allzuviel Arbeit wird heute noch an die Erzeugung wertloser und geschmacklosester Gegenstände verwendet; Intensivierung, Steigerung der Qualität unserer industriellen Erzeugnisse ist nicht nur volks-

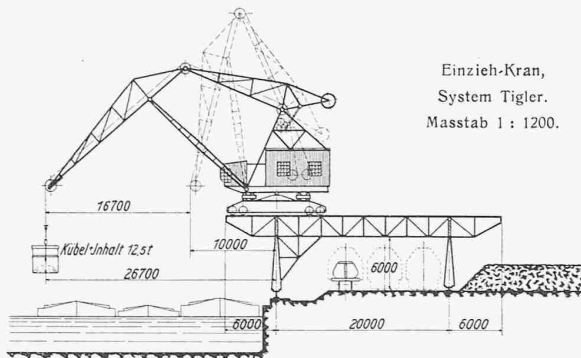
¹⁾ Näheres vgl. „S. B. Z.“ vom 20. März und in unserer Basler Ausstellungs-Sondernummer vom 3. Juli d. J., Seite 19. Red.

wirtschaftliche, sondern zugleich sittliche Pflicht. Nur ganz unklare Köpfe können in diesen beiden Seiten der S. W. B.-Tätigkeit Gegensätze sehen, denn der blindeste Maschinenfanatismus wird nicht hindern können, dass das handwerklich, von fühlender Hand geformte Einzelobjekt Werte aufweist, die ein Maschinenprodukt von vornherein nicht besitzen kann. Es ist Unsinn, mit der Maschine Handarbeit imitieren zu wollen, Unsinn auch, Handarbeit an Dinge zu verschwenden, die mit der Maschine besser erzeugt werden können, und gerade diese Scheidung der Gebiete, auf denen das eine oder andere kompetent ist, die Pflege jener Gebiete, auf denen sie sich unterstützen können, ist das Haupttätigkeitsfeld der Werkbünde. Seit sie gegründet wurden — es sind etwa 20 Jahre her — hat sich im Einzelnen vieles geändert; man ist sich gerade über die Möglichkeiten der Maschinenarbeit klarer geworden; die Grundsätze aber sind jung geblieben, und heute noch so gültig wie am Anfang. Der Werkbundgedanke hat sich recht eigentlich als die führende Linie erwiesen, als die leitende Idee, die allen gültigen Leistungen in Architektur, Industrie und Kunsthandwerk gemeinsam ist, mag ihre jeweilige Verkörperung noch so verschiedenartig aussehen. Diesem lebendigen Werkbund gilt unsere Sympathie und unser Gruss. Möge er weiterhin und immer reichlicher gute Früchte tragen.

P. M.

Miscellanea.

Der Einziehkransystem Tigler. Beim Löschen oder Beladen von Seeschiffen ist es manchmal schwierig, mit gewöhnlichen Drehkränen die Lasten zwischen den Masten, Schornsteinen und sonstigen Schiffsaufbauten herauszuholen oder einzubringen. Nur durch vorsichtiges und langwieriges Kombinieren von Dreh- und Fahrbewegung ist es in diesen Fällen möglich, die Schnabelrolle über die Luke zu bringen. Günstiger verhält sich schon der Wipp-Drehkran (mit heb- und senkbarem Ausleger), der auch die Möglichkeit bietet, die Last an jeder beliebigen Stelle innerhalb des grössten Auslegerkreises abzusetzen und beim Verladen in Eisenbahnwagen mehrere Wagen ohne Verschieben zu bestreichen. Er hat jedoch den Nachteil, dass sich die Schnabelrolle beim Einziehen um ein beträchtliches Stück hebt, dadurch verlängert sich das mit der Last frei pendelnde Seilende um den annähernd gleichen Betrag, wodurch das Arbeiten infolge des starken Pendelns der Last erschwert und verzögert wird. Ferner ist es häufig als sehr störend empfunden worden, dass der Auslegerkopf beim Einziehen und Auslegen ständig mit den Antennen der Seeschiffe in Konflikt gerät.



Diese Nachteile sind in einfacher Weise vermieden bei der Einzieh-Kran-Konstruktion von Tigler in Duisburg. Dessen Ausleger besteht aus einem Lenkersystem mit zwei an der Eisenkonstruktion des Führerhauses gelenkig befestigten Streben, an die eine dritte Strebe gelenkig befestigt ist. Das Ende dieser dritten Strebe, das die Lastrolle trägt, beschreibt bei Bewegung des Lenkersystems eine horizontale Bahn. Der Auslegerkopf schiebt sich also gewissermassen unter die Antennen her, ohne mit ihnen in Berührung zu kommen. Das Lastseil ist von der Trommel aus über die beiden oberen Gelenke zur Schnabelrolle geführt. Die Last am freihängenden Seilende behält dadurch stets den gleichen Abstand von der Schnabelrolle und bewegt sich somit beim Einziehen genau wie diese wagrecht; eine Verlängerung des schwingenden Seilendes beim Einziehen tritt also nicht ein, wodurch die oben erwähnten Nachteile vermieden werden. Die Unabhängigkeit der Einziehbewegung von der Hub- und Drehbewegung ermöglicht es, alle Bewegungen hintereinander oder gleichzeitig vorzunehmen.

Der Antriebmotor für das Einziehen bewegt unter Zwischenschaltung eines Stirnradvorgeleges, eines Kegelradvorgeleges und eines Schneckentriebes ein Kurbelgetriebe, das mittels einer Schubstange den obern Doppelhebel bewegt. Bei einer halben Umdrehung der Kurbel bewegt sich der Ausleger von seiner grössten bis zur kleinsten Ausladung oder umgekehrt. Jeder Endstellung des Auslegers entspricht eine Totpunktlage der Kurbel, sodass bei eventuellem Versagen des Endschalters die Bewegungsrichtung des Auslegers in den Endstellungen einfach umgekehrt wird.

Fertigstellung der Philadelphia-Camden-Brücke. Am 1. Juli ist die zurzeit weitestgespannte Hängebrücke der Welt, die Brücke über den Delaware zwischen Philadelphia und Camden N. J., dem Verkehr geöffnet worden. Die Spannweite des Ueberbaues der Mittelöffnung beträgt 534 m, jene der Seitenüberbauten 229 m. Die eisernen Pylonen haben eine Höhe von 106 m über den massiven Fundamentsockeln. Die Höhe der Versteifungsträger beträgt 8,55 m, d. i. $\frac{1}{64}$ der grössten Spannweite, bei einem Abstand der Hauptträger von 27,2 m. Es fanden nur zwei Tragkabel, anstelle der sonst vielfach üblichen Anordnung mit vier und mehr Tragkabeln, Anwendung. Demzufolge ergab sich für die Kabel ein Durchmesser von je 76,2 cm, jedes Kabel besteht aus 16500 Paralleldrähten, die nach dem in Amerika zu besonderer Entwicklung gelangten Luftspinnverfahren aufgebracht wurden. Die Brücke besitzt eine Hauptfahrbahntafel in Höhe der Untergurte der fachwerkförmigen Versteifungsträger, mit einer nutzbaren Fahrbahnbreite von 17,4 m für den Fuhrwerk- bzw. Motorwagenverkehr in Brückenmitte, während zu beiden Seiten dieses Fahrstreifens noch je zwei Stadtbahngeleise angeordnet sind. Zwei Fusswege von je 3 m nutzbarer Breite sind in Höhe der Obergurte der Versteifungsträger eingebaut worden.

Die einschliesslich der Anfahrtrampen rund $2\frac{1}{2}$ km lange Brücke sieht in ihrer Linienführung der 1909 fertiggestellten Manhattanbrücke über den Eastriver in New York mit einer Spannweite von 448 m sehr ähnlich.

Jy.

Zum Kapitel Berufsmoral. Der von der Redaktion der „S. B. Z.“ am 24. Juli (unter „Konkurrenzen“) gerügte Verstoß gegen den beruflichen Anstand hat am 31. Juli auch den *Zentralvorstand des B. S. A.* beschäftigt. Wir lesen in der Augustnummer des „Werk“, dass der Zentralvorstand das Verhalten des Herrn Gomringer verurteilt und als „einen schweren Vertrauensmissbrauch“ bezeichnet. Der Zentralvorstand „fordert die Mitglieder des B. S. A. auf, das Dienstverhältnis ihrer Angestellten durch die vom S. I. A. aufgestellten Verträge [Form. 22, Red.], die auch die Teilnahme der Angestellten an Wettbewerben klarstellen, zu regeln. Die Ansicht des Zentralvorstandes geht ferner dahin, dass die Streitfrage über die geistige Urheberschaft durch das Preisgericht entschieden werden sollte.“ —

Wir nehmen hiervon umso lieber Kenntnis, als obige Stellungnahme des B. S. A. eine volle Bestätigung unserer eigenen Auffassung und Darlegung ist, und weil es immer noch Kollegen gibt, die meinen, es sei nicht Sache des Vereinsorgans des S. I. A., in Fragen der Berufsmoral von sich aus Stellung zu beziehen. Jemand muss es doch tun, und zwar rasch, noch unter dem frischen Eindruck eines unbestreitbaren Verstoßes, denn mit bloss papierernen Grundsätzen wird das Berufsansetzen nicht gefördert.

C. J.

Ueber Druck- und Zugversuche an Beton mit dem Mikrokomparator berichtet Prof. Dr. K. Eisenmann in „Beton und Eisen“ (1926, Nr. 14). Diese Versuche bestanden in wiederholten Belastungen von Körpern von $150 \times 12 \times 20$ cm, wobei die Zugspannungen bis 10 kg/cm^2 , die Druckspannungen zuletzt bis zum Bruche gesteigert wurden. Bei der ersten Belastungsreihe erhielt Eisenmann im Spannungs-Dehnungsdiagramm eine Kurve entsprechend dem Bach-Schüle'schen Potenzgesetz. Bei den folgenden Reihen jedoch erhielt er im ganzen Gebiet der untersuchten Spannungen, mit Ausnahme der unmittelbaren Umgebung des Nullpunktes, eine Gerade: es gilt also das Hook'sche Gesetz. — Wurde jedoch im Verlaufe einer Belastungsreihe eine gewisse Druckspannung (rd. 150 kg/cm^2), die „Beständigkeitsgrenze“ überschritten, so zeigte sich bei der folgenden Belastungsreihe eine Abnahme des Elastizitätskoeffizienten; das Ueberschreiten einer gewissen Zugspannung bedingte dagegen eine Zunahme des Elastizitätskoeffizienten bei der folgenden Belastungsreihe.

R. N.

„SESA“, Schweizerische Express A. G. (vergl. Seite 104). Der Verwaltungsrat der Sesa wählte zum Direktor Dr. E. Locher, bisher S. B. B.-Kreisdirektor III, und zum Subdirektor Ing. Rob. Hohl, Sektionschef für Automobilwesen bei der Eidg. Oberpostdirektion.