

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

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: 15.05.2025

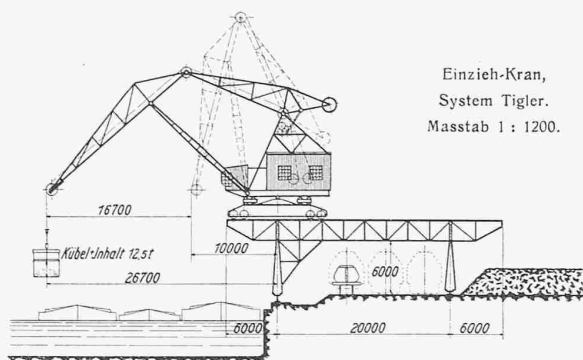
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

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 Einziehkran System 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 Endsalters 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 fahwerkförmigen Versteifungsträger, mit einer nutzbaren Fahrbahnbreite von 17,4 m für den Fuhrwerk- bzw. Motorwagenverkehr in Brückenmitte, während zu beiden Seiten dieses Verkehrstreifens 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.

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 Berufsangehen 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.

Konkurrenzen.

Neubau der Peters-Schule in Basel. Mit Einreichungstermin auf den 30. November 1926 eröffnet das Baudepartement Basel-Stadt einen Wettbewerb unter den Baslern, sowie den seit mindestens 1. August 1925 in Basel niedergelassenen Architekten. Für vier bis fünf Preise sind 8500 Fr. ausgesetzt. Das Preisgericht setzt sich zusammen aus Reg.-Präsident Dr. A. Brenner, Schulinspektor J. Gysin und Hochbauinspektor C. Leisinger, alle in Basel, ferner Architekt L. M. Daxelhofer (Bern) und Architekt Alb. Maurer (Rüschlikon); Ersatzmann ist Architekt Rob. Saager (Biel). Programm und Unterlagen können kostenlos bezogen werden beim Kantonalen Baudepartement in Basel.

Völkerbundsgebäude in Genf (Band 87, Seite 319, Band 88, Seite 91). Anlässlich der Ankündigung dieser Ausschreibung in „S. B. Z.“ vom 31. Juli ist übersehen worden mitzuteilen, dass das Programm mit den sehr schönen und reichhaltigen Unterlagen unsern Lesern zur Einsichtnahme auf der Redaktion zur Verfügung steht.

Literatur.

Das Bürgerhaus im Kanton Basel-Stadt, I. Teil. XVII. Band „Das Bürgerhaus in der Schweiz.“ Herausgegeben vom Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein. 64 Seiten Text mit 15 Abbildungen und 137 Illustrationstafeln in Kunstdruck. Zürich 1926, Verlag Art. Institut Orell Füssli. Preis geh. 36 Fr., geb. 44 Fr. Für Mitglieder des S. I. A. bei Bezug beim Sekretariat 14 Fr.

In Ergänzung unserer eingehenden Würdigung dieses ersten Basler Bandes am Eingang dieser Nummer seien hier noch die hauptsächlichsten Mitarbeiter genannt. Sammlung und Bearbeitung des weitschichtigen Materials leitete Arch. E. B. Vischer persönlich; wertvolle Mitwirkung liehen ferner die Herren Dr. Karl Stehlin und Dr. R. Burckhardt, Konservator am Historischen Museum. An den Aufnahmen und Aufzeichnungen, die bei den Arch. E. & P. Vischer ausgeführt wurden, beteiligten sich in erster Linie Emil Eichhorn und Alfr. Burckhardt. Die photographischen Aufnahmen stammen von B. Wolf, der Text von Dr. K. Stehlin und Dr. Paul Siegfried, alle in Basel. Dem wohlverdienten Dank der Bürgerhauskommission an alle Beteiligten, worunter auch der Vorstand der S. I. A.-Sektion Basel und die Basler Regierung zählen, schliessen wir uns gerne an, gleichzeitig unter Ausdehnung auf den Orell Füssli-Verlag, der sein möglichstes getan, das Werk nicht nur schön, sondern auch noch rechtzeitig zum heutigen Tage herauszubringen.

Der Brückenbau, nach Vorträgen an der Deutschen Technischen Hochschule in Prag. Von Dr. Ing. e. h. *Joseph Melan*. III. Band, 2. Hälfte: Eiserne Brücken, II. Teil, mit 339 Abb. im Text. Zweite Aufl. Preis geh. 15 Fr., geb. Fr. 17,50. II. Band: Steinerne Brücken und Brücken aus Beton und Eisen, mit 393 Abb. im Text. Dritte Aufl. Preis geh. 15 Fr., geb. Fr. 17,50. Beide Werke im Verlag Franz Deuticke, Leipzig und Wien.

Wie der in dieser Zeitschrift bereits besprochene Band über hölzerne Brücken, so zeichnen sich auch die beiden vorgenannten Bände über eiserne, sowie steinerne Brücken und solche aus Beton und Eisen durch eine mit grossem Verständnis für die Bedürfnisse der Baupraxis gepaarte Wissenschaftlichkeit aus; besonders anerkennend zu erwähnen ist das Bestreben, sich den neuesten Forschungsergebnissen aus dem Gebiete der Baumaterialienkunde, das bekanntlich noch in steter Entwicklung steht, engstens anzupassen. Was sodann bei den Büchern Melan's jeweils sehr angenehm berührt, ist die offenbare Freude, die sorgfältigst ausgewählten Beispiele nicht allein innerhalb der Grenzen einer engern Heimat zu suchen; es ist dies mit den unbestreitbaren andern schriftstellerischen Vorzügen des Verfassers mit ein Grund, den Büchern Melan's auch bei uns in der Schweiz grössere Beachtung zu wünschen. F. H.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten.

Veranschlagen von Eisenbetonbauten. Von Prof. Dr.-Ing. A. Kleinlogel, Privatdozent an der Techn. Hochschule Darmstadt. Grundlagen für den Entwurf und für die Kostenberechnung von Tief- und Hochbauten. Mit mehreren der Praxis entnommenen Beispielen. Dritte, vollständig neubearbeitete Auflage. Mit 29 Abb. Berlin 1926. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geh. 9 M., geb. M. 9,90.

Vorschriften für die Lieferung von Farben und die Ausführung von Anstrichen für Eisenbauwerke. Aufgestellt von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Amtliche Ausgabe mit drei

Anlagen. Eingeführt durch Verfügung der Hauptverwaltung vom 3. Mai 1926. Berlin 1926. Verlag Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geh. M. 1,50.

Taschenbuch für Ingenieure und Architekten. Herausgegeben von Ing. Dr. Fr. Bleich und Prof. Dr. h. c. J. Melan. Unter Mitwirkung von Dr. H. Baudisch (Wien), Prof. Dr. Alfr. Haerpfer (Prag), Dozent Dr. L. Huber (Wien), Prof. Dr. J. Kriesmirk (Brünn), Prof. Dr. F. Steiner (Wien). Mit 634 Abb. Wien 1926. Verlag Julius Springer. Preis geb. M. 22,50.

Die Formenlehre des Ornaments. Von Dr.-Ing. e. h. Hermann Pfeifer, Professor an der Technischen Hochschule Braunschweig. Handbuch der Architektur I. Teil, 3. Band. Zweite, neubearbeitete Auflage. Mit 259 Abb. Leipzig 1926. Verlag von J. M. Gebhardt. Preis geh. 16 M., geb. 23 M.

Kran- und Transportanlagen für Hütten-, Hafen-, Werft- und Werkstatt-Betriebe. Von Dipl.-Ing. C. Michenfelder, Direktor der Ingenieur-Akademie Wismar. Zweite, umgearbeitete und vermehrte Auflage. Mit 1097 Abb. Berlin 1926. Verlag von Julius Springer. Preis geb. M. 67,50.

Remscheid. Ein Beitrag zum Gestaltungsproblem einer Industriestadt. Von Ludwig Lemmer, Techn. Beigeordneter der Stadt Remscheid. Mit 93 Abb. Düsseldorf 1926. Lindner-Verlag, Lindner & Braun.

Neue Tabellen und Diagramme für Wasserdampf. Von Dr. Richard Mollner, Prof. an der Techn. Hochschule Dresden. Vierte, durchgesehene und ergänzte Auflage. Mit zwei Diagrammtafeln. Berlin 1926. Verlag von Julius Springer. Preis geh. M. 2,70.

Lastenbewegung, Bauarten, Betrieb, Wirtschaftlichkeit der Lasthebemaschinen. Leichtfasslich dargestellt von Ing. Josef Schoenecker. Mit 245 Abb. Wien 1926. Verlag von Julius Springer. Preis geh. M. 5,70.

Sulla Determinazione degli Sforzi nelle moderne Caldaie a Vapore ad altissima Pressione. Dell'Ing. Gaetano Castelfranchi, Milano. Cenni teorici e pratici con 28 incisioni nel testo. Milano 1926. Ulrico Hoepli, Editore.

Wirtschaftsgeographie des Rheingebietes Basel-Bodensee. Von Dr. H. Krucker, St. Gallen. St. Gallen 1926. Selbstverlag des Nordostschweizer Verbandes für Schifffahrt Rhein-Bodensee. Preis geh. 7 Fr.

Redaktion: CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL.

Dianastrasse 5, Zürich 2.

S. T. S.	Schweizer. Technische Stellenvermittlung Service Technique Suisse de placement Servizio Tecnico Svizzero di collocamento Swiss Technical Service of employment
-----------------	---

ZÜRICH, Tiefenhöfe 11 — Telefon: Selnau 5426 — Telegr.: INGENIEUR ZÜRICH
 Für Arbeitgeber kostenlos. Für Stellensuchende Einschreibgebühr 2 Fr. für 3 Monate.
 Bewerber wollen Anmeldebogen verlangen. Auskunft über offene Stellen und
 Weiterleitung von Offerten erfolgt nur gegenüber Eingeschriebenen.

Es sind noch offen die Stellen: 943, 965, 1035, 1037, 1049, 1053, 1059, 1061, 1062, 1063, 1064, 1065, 1071, 1073, 1093, 1095, 1128, 1132, 1134, 1136, 1140, 1142, 1146, 1150, 1154, 1158.

Werkstattechef für schweizer. Grossunternehmen, zur Leitung der mechanischen Werkstätten von rund 250 Mann. Verlangt: Abgeschlossene techn. Bildung, gründliche Erfahrung in Bau u. Montage von Maschinen, Unterhalt ausgedehnter Maschinenanlagen u. Leitungsnetze, Arbeitsverteilung und Umgang mit Meistern u. Arbeitern. Alter etwa 35 Jahre. Wohnung vorhanden. Ausführliche Offerten. (1069 a)

Heizungstechniker für besseres Unternehmen im Kt. Thurgau. Offerten mit Lebenslauf, Photographie usw. Dauerstelle. (1091)

Jüngerer, tüchtiger **Heizungstechniker**, sicher in Projektierung u. Ausführung, flotter Zeichner. Eintritt 1. September. Französische Schweiz. (1097)

1 bis 2 **Elektro-Techniker** für Unterzentralen, womöglich mit Praxis in Montage von Hochspannungsanlagen. Anstellung etwa 6 Monate. Ost-Schweiz. (1099)

Jüngerer **Elektro Ingenieur** mit guter theoretischer Bildung, der befähigt ist, selbständig und zuverlässig zu arbeiten. Berechnungen für Energieübertragung, event. auch Projektierungsarbeiten für elektr. Einrichtungen. Deutsche Schweiz. Vollständige Offerten. (1101)

Techniker für allgemeinen Maschinenbau mit etwas Praxis, der sich vorerst auf eigene Kosten nach Brasilien begeben will, kann dort Anstellung finden. Arbeitgeber jetzt in Zürich. (1103)

Bautechniker für Bureau und Bauplatz, etwas Praxis, selbständig. Kanton Bern. (1160)

Tüchtiger **Bautechniker**, guter Zeichner. Zürich. (1162)

Bauführer, auch in Ausmass und Abrechnung erfahren, für Umbau eines Hotels im Berner Oberland. Sofort. (1164)

Tiefbautechniker (Bauführer), befähigt unter Aufsicht eines Ingenieurs komplizierte Tiefbauarbeit durchzuführen. Eintritt spätestens innert Monatsfrist. Dauernde Anstellung. Zentral-Italien. (1166)

Tüchtiger **Bauführer** auf Architekturbureau. Zürich. (1168)