

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 95/96 (1930)
Heft: 19

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: 18.05.2025

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

† **Otto Brumann**, von Jona (St. Gallen), wurde am 29. Sept. 1876 geboren. Versehen mit dem Maturitätszeugnis des Gymnasiums St. Gallen bezog er im Herbst 1896 die mechanisch-technische Abteilung der E.T.H., die er im März 1900 mit dem Diplom als Maschineningenieur verliess. Nach einjähriger Tätigkeit als Assistent von Prof. Dr. A. Stodola für Dampfmaschinen und von Prof. Dr. W. Wyssling für Dynamobau trat er als Ingenieur für elektrische Bahnen in den Dienst der Maschinenfabrik Oerlikon. Der Drang nach Erweiterung seiner Kenntnisse und seines Arbeitsfeldes zog ihn aber bald nach den U.S.A., wo er zunächst vier Jahre lang bei der General Electric Co. in Schenectady, dann weitere zwei Jahre bei der Rateau Turbine Co. in Chicago wirkte. 1908 kam er nach Europa zurück. Bis 1912 finden wir ihn als Obergeringenieur bei der Sächsischen Maschinenfabrik vorm. Richard Hartmann in Chemnitz, von 1912 bis 1918 in gleicher Eigenschaft bei den Maffei-Schwarzkopff-Werken in Berlin. Die Entbehrungen der Kriegsjahre hatten jedoch seiner Gesundheit stark zugesetzt, sodass er sich 1919 genötigt sah, zu einer längeren Kur in die Heimat zurückzukommen. Nach seiner Wiederherstellung liess er sich in Zürich nieder, wo er 1922 eine kleine Maschinenfabrik gründete, in der er u. a. den Bau von Draisinen aufnahm. Schon nach ein paar Jahren gab er jedoch diese Werkstätten wieder auf, um die Vertretung verschiedener bedeutenden Maschinenfabriken zu übernehmen. Doch nagte eine bisher verborgen gebliebene Krankheit an seiner Gesundheit, und nach ganz kurzem Kranklager erlag er am 10. März 1930 den Folgen einer Magenoperation.

Otto Brumann war nicht nur ein schaffensfreudiger Ingenieur, sondern auch ein gemütlicher und geselliger Kollege. Bald nach seiner Rückkehr in die Schweiz suchte er Anschluss an die Maschineningenieur-Gruppe Zürich der G.E.P., in der er ein eifriges Mitglied wurde. Viel Freude bereitete er dort und auch in andern Kreisen, noch wenige Wochen vor seinem Tode, durch von ihm, in Mussestunden, vertonte Verse von Wilhelm Busch. Auch sonst trug Otto Brumann im Kollegenkreise viel zur Unterhaltung bei. Schon dies allein würde genügen, um bei Freunden und Kollegen eine freundliche Erinnerung an den lieben Verstorbenen auf immer wachzuhalten. G. Z.

† **Max Weiss**. Unerwartet starb am 29. Oktober, nach kurzem Kranklager, Obergeringenieur Max Weiss, ehemaliger Obermaschineningenieur und seit kurzem technischer Berater der Generaldirektion der S. B. B. Ein Nachruf mit Bild wird folgen.



OTTO BRUMANN
MASCHINENINGENIEUR

29. Sept. 1876

10. März 1930

Wenn von Zürich einzelne Linien abgelenkt oder Linienprojekte ab Zürich ganz unterdrückt werden müssten, so dürfe man bei erst späterer Erfüllung der Konzessionsverpflichtungen nicht ohne weiteres mit einer Rückgängigmachung dieser Ablenkung rechnen. Zum mindesten müsse das Eidgenössische Luftamt die Erstellung eines den Verhältnissen entsprechenden Stationsgebäudes und die Beschaffung geeigneter Unterkunft für die Flugzeuge des gewerbmässigen Verkehrs verlangen. Ähnliche Erklärungen habe der Bund seinerzeit auch von Genf und Basel verlangen müssen. Die Forderungen des Eidg. Luftamtes gehen dahin, dass bis 1. Mai 1931 auf dem neuen kantonalen Flugplatz folgende Einrichtungen betriebsbereit sein müssten:

1. Aufnahmegebäude, enthaltend Start-, Funk-, Wetter-, Zoll-, Post-, Telegraphen- und Telephondienst, sowie Räume für die Unternehmungen und für Sanitätsdienst; ferner ein Restaurant. Wenn für gute Verbindung (z. B. Rohrpost) zwischen dem bisherigen Funkergebäude und dem neuen Aufnahmegebäude gesorgt werde, könne einstweilen die geplante Einmietung des Funkdienstes in bisherigem Gebäude erfolgen.
2. Ein Hangar für zwei Grossflugzeuge mit 40 m Torweite.
3. Ein Hangar für gewerbmässigen Verkehr in bisherigem Umfange, mit Werkstätte. Die bestehende hölzerne Halle für die Unterbringung von Privatflugzeugen könne man am bisherigen Orte lassen und alle übrigen Bauten dürften vorläufig als Provisorien erstellt werden. — Dies seien die durch materielle Notwendigkeiten diktierten Minimalforderungen, die der Bund stellen müsse, wenn nicht eine Beschränkung des Linienprogrammes 1931 eintreten solle. Eine definitive Lösung der Flugplatzbaufrage ist dadurch natürlich noch nicht geschaffen.

Abbruch des „Tivoli“ in Zürich. Welchem „Ehemaligen“ der E.T.H. ist das „Tivoli“ an der Sonneggstrasse nicht noch in Erinnerung! Nun hat dieses alte Zentrum studentischen Treibens den Erweiterungsbestrebungen des Maschinen-Laboratoriums weichen müssen. Ende letzten Monats haben Abbruch-Honegger's Horden kurzen Prozess damit gemacht. Die „N.Z.Z.“ bringt bei diesem Anlass die folgenden rückblickenden Betrachtungen, die auch manchen ehemaligen Polytechniker interessieren dürften.

Es dürfte nicht viele Häuser in unserer Stadt geben, in denen die Fröhlichkeit eine freiere Stätte hatte als da. Hier war der bekannteste Sammelpunkt der studentischen Jungmannschaft. Kommers und Kränzchen, zwangloses Beisammensein und ernste Versammlungen, alles gab es im Tivoli. Hier war es auch, wo das Korps der Teutonen lange Zeit seinen Stamm hatte. Und welch treffliche Gestalten tauchen in der Erinnerung auf, ein Otto Erich Hartleben, ein Otto Julius Bierbaum, ein Bölsche, Richard Avenarius usw. Sie alle haben es verstanden, der Geselligkeit Geist und Kunst beizumischen, und ihre oft sehr langen Unterhaltungen wurden keineswegs durch die rauchige Luft verübert. In ihre Nähe gehören aber auch noch zwei Frauengestalten, deren Namen nachher besten Klang erhielten: Ilse Frapan-Akumian und Ricarda Huch. Dass auch Fritz Marti lange Zeit zu den Stammgästen des Tivoli gehörte, sei nur nebenbei erwähnt.

Während die hier genannten Schriftsteller häufig gerade in diesem Lokal ihre neuesten Dichtungen sich gegenseitig vorlasen oder ihre Pläne im Freundeskreis berieten, brachten die russischen Studenten als hauptsächlichsten Gesprächsstoff Probleme der Politik mit. Mancher, der im Tivoli während seiner Studienzeit seinen Mittag- und Abendtisch hatte, der hier mit seinen Büchern und Freunden die kalten Winterabende in der Nähe des Ofens verbrachte, ist, in die Heimat zurückgekehrt, an einen wichtigen Posten gekommen oder hat sich als Dichter einen Namen geschaffen.

Schon seit langer Zeit war der grosse schattige Garten ein beliebter Aufenthaltsort im Sommer, und wer nicht unter dem jungen Grün eine Maibowle erlebt, der weiss nicht, was in Zürich akademische Fröhlichkeit bedeutete. Ob die Studenten auszogen, um einen Alten Herrn zu bestatten, ob sie sich zu einem Fackelzug oder zum Stiftungsfest der Hochschule rüsteten, immer fand sich ein grosser Teil vor- und nachher im Tivoli ein. Begehrt war die

MITTEILUNGEN.

Zur Sicherstellung des zürcherischen Flugverkehrs für 1931. Nachdem in der Volksabstimmung vom 14. September 1930 der vom Regierungsrat geforderte Kredit für die Erstellung von Hochbauten auf dem neuen Zivilflugplatz Wangen-Dübdorf im Betrage von 3,6 Mill. Fr. mit einem starken Mehr abgelehnt worden war¹⁾, brachte Oberst H. Kern schon am folgenden Tage im Kantonsrat eine Motion ein, die den Regierungsrat einlud, Mittel und Wege zur Aufrechterhaltung des Zivilflugverkehrs ausfindig zu machen. Nun liegt bereits der vom 20. Oktober datierte bezügliche Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat vor betr. Bewilligung eines Kredites von 500 000 Fr. für die Erstellung einer Doppelflugzeughalle samt Platzinstallationen und Umgebungsarbeiten. Wie die regierungsrätliche Weisung ausführt, erkundigte sich schon am 19. September das Eidgenössische Luftamt bei der Baudirektion, wie der Kanton Zürich seine Verpflichtungen als Flugplatzunternehmer künftig konzessionsmässig zu erfüllen gedenke. Angesichts der Tatsache, dass für das englische Linienflugzeug in Zürich keine Unterkunftsgelegenheit geschaffen sei, und dass das Stationsgebäude in seiner jetzigen Gestalt als durchaus ungenügend bezeichnet werden müsse, seien die Konzessionsbedingungen als nicht erfüllt zu betrachten. Für 1931 könne man Zürich mit nur so vielen Linien bedienen, als es seine Flugplatz-Verhältnisse gestatten.

¹⁾ Vergl. Seiten 138 und 152 laufenden Bandes (13./20. Sept. 1930).

schöne Kegelbahn und dann vor allen Dingen der grosse Saal, in dem im Laufe der Jahre ungezählte Tanzkurse abgehalten wurden.

Nun ist das freundliche Haus als ein Opfer der Zeit gefallen. Schon vor vielen Jahren hatte es der Bund erworben, um den Platz für die Erweiterung der E.T.H.-Bauten zu benützen. Und jetzt kurz vor dem Jubiläum der Hochschule hat man das Tivoli einfach weggeräumt und an seiner Stelle wird ein Teil des 12 Millionen-Kredites verbaut, der für sie ausgesetzt ist.

Der Nordostschweizerische Schifffahrtsverband hielt am 5. Oktober in Kreuzlingen unter dem Vorsitz seines Präsidenten, Dr. Hautle, seine Jahresversammlung ab. Die Jahresgeschäfte waren rasch erledigt. Bei den Neuwahlen in den Zentralaussschuss wurde u. a. an Stelle von Ingenieur Vogler Ingenieur Bühler in Schaffhausen gewählt. Im Mittelpunkt der Sitzung stand die Frage des Reichsbahndumpings gegen die Rheinschifffahrt; Direktor Grosschopf aus Basel referierte über die Folgen, die die Massnahmen der Reichsbahn für die Reedereivereinigung in Basel haben werden. Regierungsrat Riegg aus St. Gallen erklärte, der Zentralaussschuss habe beschlossen, der Versammlung zu beantragen, gegen das Vorgehen der Reichsbahn zu protestieren und den Standpunkt des Verbandes in einer Eingabe an die Behörden klarzulegen.¹⁾ Der Rheinschifffahrtsverband Konstanz, der gleichzeitig tagte, hat in einer Resolution ebenfalls gegen die Massnahmen der Reichsbahn Stellung genommen. Der Antrag des Zentralaussschusses wurde einstimmig gutgeheissen. Dann zog die Gesellschaft ins Konziliumgebäude nach Konstanz zur Gemeinschaftstagung mit dem Rheinschifffahrtsverband Konstanz. Dort hielt Prof. Dr. Zoepel aus Wien ein eingehendes Referat über den Ausbau des Oberrheins als Grossschiffahrtstrasse bis zum Bodensee im Rahmen der mitteleuropäischen Wasserstrassenprobleme. Nach ihm sprach Ingenieur F. Kuntschen, Sektionschef im Eidg. Amt für Wasserwirtschaft, über den gegenwärtigen Stand der Frage der Oberrheinschifffahrt Basel-Bodensee. Dr. C. Mutzner, Chef dieses Amtes, wies auf die Fortschritte hin, die die Frage des Rheinausbaues und der Bodenseeregulierung im letzten Jahre gemacht hat. Dann sprach noch kurz Direktor Leo Frey über die Tarifmassnahmen der Reichsbahn gegen die Rheinschifffahrt. An die Versammlung schloss sich ein gemeinsames Mittagessen und eine Dampferfahrt nach Meersburg.

Diskussions-Versammlung des S. E. V. in Olten. Auf den 15. November hat der Schweiz. Elektrotechnische Verein eine Diskussions-Versammlung angesetzt, an der Obering. W. Grob (Baden) über „Spannungsregulierung mit Transformatoren und unter Last schaltbaren Stufenschaltern“ und Ing. Ernst Besag (Baden-Baden) über „Schutzmassnahmen gegen zu hohe Berührungsspannung in Niederspannungsanlagen“ (mit Demonstrationen an einem Netzmodell) sprechen werden. Die Versammlung findet vormittags 9 h im grossen Saal des Hotel Schweizerhof in Olten statt. Nichtmitglieder des Vereins, die an der Versammlung teilzunehmen wünschen, haben sich vorher von einem Mitglied beim Generalsekretariat anmelden zu lassen.

WETTBEWERBE.

Dreirosenbrücke in Basel (Band 94, Seite 244). Zu diesem internationalen Wettbewerb sind insgesamt 70 Entwürfe eingegangen. Das Urteil wird voraussichtlich im Dezember fallen.

LITERATUR.

Der durchlaufende Träger. Von Prof. Dr. Ing. A. Kleinlogel und Bauingenieur G. Sigmann. Berlin 1929, Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geh. M. 15,50, geb. 17 M.

Die Verfasser wollen dem in der Praxis tätigen Ingenieur ein Hilfsmittel in die Hand geben, um auch den durchlaufenden Träger in der Weise in kurzer Zeit berechnen zu können, wie dies mit den Rahmenformeln und die Arbeit über die mehrstieligen Rahmen schon früher für Rahmen gemacht werden konnte. Im Gegensatz zu den früheren Sammlungen, die mehr nur eine Zusammenstellung fertiger Ergebnisse waren, soll hier in einem ersten Teil, ausgehend von der genauen Betrachtung des einfachen Balkens und mit Hilfe der Sätze von Mohr, die Grundlage für die allgemeine Behandlung des durchlaufenden Trägers geschaffen werden. Hierbei wird neben dem Einfluss der äusseren Belastung auch die Wirkung

von Stützensenkungen und Temperaturänderungen berücksichtigt. Was die Steifigkeitsverhältnisse betrifft, sind die Trägheitsmomente feldweise als verschieden vorausgesetzt, ohne aber auf Vouten Rücksicht zu nehmen. Das Hauptkapitel des durchlaufenden Trägers zerfällt in die Unterabschnitte a) Allgemeines, b) Kontinuitätsbedingung (in dem auf Grund der für den einfachen Balken abgeleiteten Deformationen übergegangen wird zum kontinuierlichen Träger), c) Dreimomentengleichung (Aufstellung der Elastizitätsgleichungen), d) Berücksichtigung von Stützensenkungen, und e) Berücksichtigung ungleichmässiger Erwärmung. Der Betrachtung des Momentenverlaufes und der Festpunkte einerseits und der symmetrischen durchlaufenden Träger andererseits ist je ein Kapitel gewidmet. — Der zweite Teil zerfällt in drei Abschnitte, von denen der erste eine reichhaltige Formel-Zusammenstellung der Belastungsglieder für verschiedene Belastungsmöglichkeiten eines Feldes darstellt, während der zweite, bezw. dritte Abschnitt die eigentliche Formelsammlung für durchlaufende Träger beliebiger Systeme bezw. Tabellen der Stützmomente für durchlaufende Träger gleicher Feldsteifigkeit und gleicher Belastungswerte enthält. Den Schluss der Arbeit bilden fünf mit Hilfe der Formelsammlungen und Tabellen durchgerechnete Zahlenbeispiele.

Das vorliegende Buch reiht sich würdig an die beiden vom gleichen Verfasser schon vor Jahren herausgegebenen Hilfsbücher und wird sicher von jedem Ingenieur studiert und gerne verwendet werden, der sich die zeitraubende Zwischenarbeit ersparen will, die eine genaue Berechnung von durchlaufenden Trägern für ruhende Lasten mit sich bringt.

K. Hofacker.

Die kompressorlose Dieselmachine. Von Ludwig Hausfelder. Mit 256 Abb. Berlin 1928, Verlag von M. Krayn. Preis geh. 20 M., geb. 22 M.

Nach dem Untertitel geht die Absicht des Verfassers dahin, die „Entwicklung der kompressorlosen Dieselmachine auf Grund der in- und ausländischen Patentliteratur“ zu verfolgen. Damit stellt sich das Buch in die Linie der Schriften von Büchner und von Bielefeld. Es kann wohl gesagt werden, dass der Verfasser die Aufgabe, die er sich gestellt hat, auch erfüllt. Was damit erreicht ist, muss aber sehr verschieden bewertet werden, je nach dem Leserkreis, den sich der Verfasser erhofft. Sicher werden die Patentabteilungen aller Motorenfirmen mit Interesse und Nutzen das Buch zur Hand nehmen, denn es gibt nicht nur eine chronologische Aufzählung, sondern arbeitet die charakteristischen Merkmale der verschiedenen Vorschläge mit einem unverkennbaren Geschick heraus, das nur aus einer langjährigen Beschäftigung mit der Materie fliessen kann. Für Studierende aber führt das Buch viel zu sehr in unabgeklärte Einzelheiten und spitzfindige Unterscheidungen hinein, als dass es nach dieser Richtung hin empfohlen werden könnte.

G. Eichelberg.

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten.

Geschäftsbericht der Schweizer. Vereinigung für Innenkolonisation und industrielle Landwirtschaft in Zürich 1929. — **Ergebnisse des Katasters für Innenkolonisation im Aargauer Jura.** Bearbeitet von Dr. Hans Bernhard. Mit 4 Karten. Nr. 41 der Schriften der Schweizer. Vereinigung für Innenkolonisation und industrielle Landwirtschaft. Zürich 1930.

Chemismus schweizerischer Gesteine. Von P. Niggli, F. de Quervain und R. U. Winterhalter. Mit ausführlicher Analysentabelle, einer Orientierungskarte und 59 Figuren. Beiträge zur Geologie der Schweiz, Geotechnische Serie, XIV. Lieferung. Bern 1930, Kommissionsverlag Kümmerly & Frey. Preis geh. 50 Fr.

Erzvorkommnisse des Bündner Oberlandes und ihre Begleitgesteine. Von C. Friedlaender. Mit 8 Figuren und 3 Tafeln. Beiträge zur Geologie der Schweiz, Geotechnische Serie, XVI. Lieferung, Heft 1. Bern 1930, Kommissionsverlag Kümmerly & Frey. Preis geh. 8 Fr.

Tätigkeitsbericht über das Jahr 1929 des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft in Wien. Wien 1930, Wirtschafts-Zeitungs-Verlagsgesellschaft.

Ein Weg aus dem Wirrwarr. (A business man looks at the World). Von Edward A. Filene. Zweite unveränderte Auflage. Frankfurt a. M. 1926, Verlag der Frankfurter Societäts-Druckerei.

Ausstellung der Entwürfe der studierenden Architekten der Budapester Kgl. Ungarischen „Josef“ Polytechnischen Hochschule 1930.

Für den vorstehenden Text-Teil verantwortlich die REDAKTION: CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL, Dianastrasse 5, Zürich.

¹⁾ Es handelt sich um Kampf-Tarifreduktionen, die die Reichsbahn für den Güterverkehr nach der Ostschweiz gewährt, um die Schifffahrt auszuschalten.