

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: 17.05.2025

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

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.

efh fest

andauf, landab hört man zurzeit von dem am 8. November stattfindenden E.T.H.-Fest reden. Seit Monaten rüsten die Poly-Studenten dazu. Ein Fest wird organisiert, wie es Zürich noch nie gesehen hat, ein Fest, das in seiner Art der verflochtenen 75 Jahre unserer Hochschule würdig sein soll, ein Fest, das nicht nur den zahlreichen in- und ausländischen Jubiläumsgästen, sondern auch der gesamten ballbesuchenden Bevölkerung Zürichs und der Schweiz zeigen soll dass auch der Polystudent von heute Sinn und Geschmack an den Freuden der Jugend nicht verloren hat. Schon der Umfang ist ein aussergewöhnlicher, der Ball findet in 18 verschiedenen Räumen des Hauptgebäudes der E.T.H. statt. Jeder Raum ist einem der Fachschul- oder der nationalen Vereine unserer Hochschule zugewiesen.

Die Studentenvereine der Ägypter, Franzosen, Griechen, Holländer, Italiener, Polen, Reichsdeutschen, Rumänen, sowie unsere West- und Südschweizerischen Kommilitonen und Miteidgenossen setzen alles daran, in ihren Sälen in Dekoration, Kapelle und Bewirtschaftung nationale Eigenart zum Ausdruck zu bringen. Ihnen stehen die Fachvereine unserer Architekten, Bau-Ingenieure, Maschinen- und Elektro-Ingenieure, Chemiker, Naturwissenschaftler, Landwirte und Förster im Wettkampf um Originalität und Geschmack der Dekoration nicht nach. Wir hoffen, dass unsere E.T.H. in der Nacht vom 8. auf den 9. November über 4000 Personen aus Kreisen Ehemaliger, Studierender beider Hochschulen und vor allem auch grosser Kontingente zürcherischer und schweizerischer Nicht-akademiker Gaststätte sein dürfte. Die Studentenschaft hat sich die Erfahrungen des letzten E.T.H.-Festes zu Nutze gemacht. Sie hält z. B. die Preise gegenüber dem ersten E.T.H.-Fest auf wesentlich niedrigerem Niveau und hat zu diesem Zwecke die Bewirtschaftung in eigener Regie übernommen.

Der tanzfreudigen Jugend dürfte unser Anlass bei den Klängen unserer 18 erstklassigen Kapellen nur zu rasch vorbeiziehen. Aber auch die älteren Semester werden es kaum fertigbringen, sich zu langweilen; von 22.00 bis 03.00 h wickelt sich in der Haupthalle, im Auditorium Maximum, im Auditorium II und in den einzelnen Sälen das reichhaltige Programm ab. Prominente Zürcher Künstler, zahlreiche dramatische und künstlerische Vereinigungen, sowie Damen der Gesellschaft wirken mit.

Eine ganz besondere Note wird die Mitwirkung der Gesellschaft ehemaliger Studierender der E.T.H. in das Fest bringen (siehe die nebenstehende Ankündigung).

*

Ein Fest von den angetönten Ausmassen in einem nicht für diesen Zweck vorgesehenen Gebäude ist mit ungeheuren Unkosten verbunden. Ein allfälliges Defizit trägt der Verband der Studierenden an der E.T.H. Sollte, was wir alle hoffen, trotz der äusserst niedrigen Preise ein Reingewinn erzielt werden, kommt dieser zur einen Hälfte dem Studentenheim, zur andern der Unterstützungskasse des Verbandes für bedürftige Studierende zu gute. Die Studentenschaft der Eidgenössischen Technischen Hochschule erwartet alle ihre Freunde, ob Akademiker oder nicht, zum frohen Feste der E.T.H. am 8. November. Max Eisenring, stud. math.

MITTEILUNGEN DER VEREINE.

S.I.A. Technischer Verein Winterthur.

2. Vortragsabend, Freitag, 17. Oktober 1930.

Ing. J. Ott (Basel) berichtet in unterhaltender Weise über „Binnenschifffahrt und Schiffbau-Versuchswesen“.

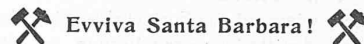
Er zeigt, wie die Flussschifffahrt unter dem Druck der Konkurrenz der Bahntransporte nach höchsten Propulsions- und Schleppwirkungsgraden streben muss. In wenig tiefen Wasserstrassen mit unregelmässigen Strömungen und häufigen Zickzackkursen (wegen der Sandbänke und Felschwellen) spielt die Unterwasserform der Schlepper und der Kähne eine grosse Rolle. Diese Fragen werden heute mit Erfolg mittels Modell-Schleppversuchen ergründet. Die Schweiz besitzt keine Schleppversuchs-Anstalt, dagegen bestehen über 20 solcher Anstalten in den seefahrenden Ländern, wovon die grösste und modernste sich in Hamburg befindet. Die *Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt* hat einen über 350 m langen Schleppkanal mit ausreichender Tiefe und Breite, sodass Schleppversuche mit Modellen für Tiefwasser und Kanalfahrt angestellt werden können. An Hand ausgezeichnete Lichtbilder und Diagramme erläutert der Vortragende, wie die bis 12 m langen Masstab-Modelle

der Schiffskörper aus Paraffin hergestellt, auf genaue Schwimmtiefe tariert und mit einem Messwagen durch das Gerinne geschleppt werden. Die Sohlentiefe und Fahrwasserbreite können den aktuellen Verhältnissen entsprechend adjustiert werden, ebenso sind Vorrichtungen zur masstäblichen Wellenerzeugung vorhanden. Ausser geschleppten Modellen werden auch solche mit eigener Propulsionsmaschinerie verwendet. Zur Auswertung der Versuchsergebnisse und Uebertragung auf das Vollmasstab-Schiff dient das Newton'sche Ähnlichkeitsgesetz. Eine Reihe von Spezialfällen illustrierten die ausserordentliche Vielseitigkeit solcher Versuche, z. B. Meier-Schiffsform (mit vorwiegend geradlinigen Spantenrissen), gekoppelte Schleppzüge, Schrauben- gegenüber Radantrieb, Flugzeug-Schwimmer u. a. Früher war der Modelltischler der Schiffswerft der eigentliche Künstler und Schöpfer der Unterwasserform des Schiffes: von seinem Geschick und Fingerspitzen-Feingefühl hingen fast ausschliesslich die Schwimm- und Fahrqualitäten des Schiffes ab: er schnitzte den Rumpf, der dann in Tranchen zersägt wurde und deren Kurven auf Vollmasstab übertragen die Spantenrisse gab. Mit Einführung der motorischen Propulsion kam das Bedürfnis nach theoretischer und experimenteller Vorbestimmung der Fahreigenschaften, die heute in raffinierter Weise selbst neuartige Unterwasserformen und Antriebsarten für verschiedene Wasserstrassen taxieren kann. Leider sind die Kosten solcher Versuche nur bei grossen Bauten erschwingbar; die Schweizer Fluss- und Binnensee-Schifffahrt musste sich bisher meist an bewährte Formen halten statt eigene, für die Eigenheiten ihrer Fahrwasser entwickelte Schiffs-Unterwasserformen auszubilden.

Nach kurzer Diskussion, an der Direktor Büchi und Obering. Hammershaimb teilnahmen, und Erwidern des Referenten, schloss der stellvertretende Sitzungs-Präsident, Ing. Wachter, unter bestem Dank an den Vortragenden die Sitzung.

F. M. Osswald.

G.E.P. Gesellschaft Ehemaliger Studierender der Eidgen. Techn. Hochschule.



Anlässlich des E.T.H.-Festes am 8. November 1930 treffen sich unsere Kollegen mit ihren Damen zur

Durchschlag-Feier des G. E. P.-Stollens in der Kantine „Al Ritrovo degli Amici“

die wir in der Ecke des Hauptgebäudes gegen die Seilbahn eingerichtet haben. Der Durchschlag dürfte nach geologischer Voraussicht kurz nach 23 h erfolgen und die Ausweitung gegen Mitternacht soweit sein, dass der allgemeine Zutritt gestattet werden kann. Den Weisungen der diensttuenden Ingenieure und Vorarbeiter ist strikte Folge zu leisten; dessenungeachtet lehnt die Unternehmung jegliche Verantwortlichkeit ab, da das Loch ziemlich eng und sehr duster ist. Wer sich hinter den Bauzaun wagt, tut es auf eigene Gefahr.

Die Bauleitung.

Von unsern „Ehemaligen“ in Polen.

Anlässlich des Jubiläums der E. T. H. wurde am 19. Oktober in Warschau von den polnischen Absolventen des Polytechnikums und der Universität in Zürich eine ganztägige Zusammenkunft abgehalten, über die uns der G.E.P.-Vertreter für Polen, Ing. J. Lenartowicz (Warschau) berichtet. Es haben sich 98 Ehemalige versammelt, die eine Huldigung an das Rektorat der E. T. H. zu richten beschlossen, in der die Dankbarkeit für die genossene Bildung und die überaus gastfreundliche Aufnahme im freien Helveterland bezeugt wird, mit dem Glückwunsch der weitem wie bisher glänzenden Entwicklung beider Hochschulen. Aus den vielen Reden, die da gehalten wurden, ging hervor, dass die Ehemaligen polnischer Nationalität sich auf beiden Hochschulen überaus wohl und heimisch fühlten und dass sie noch jetzt im eigenen Heimatland gern der in Zürich verlebten Zeit und der damaligen Kollegen gedenken, besonders der Professoren, die das beste Andenken bei den Ehemaligen hinterlassen haben.

SITZUNGS- UND VORTRAGS-KALENDER.

Zur Aufnahme in diese Aufstellung müssen die Vorträge (sowie auch nachträgliche Änderungen) bis spätestens jeweils Mittwoch 12 Uhr der Redaktion mitgeteilt sein.

10. November. Akad. Maschineningenieur-Verein. 20.15 h, Auditorium I der E. T. H. Prof. K. Wiesinger: „Wirtschaftliche und entgleisungssichere Schnellbahnen bis 360 km/h.“
13. November. Basler I.-u. A.-V. 20.30 h, Brauner Mutz. Prof. A. Abel (München): „Neues Universitätsgebäude Köln“ (Lichtbilder).
14. November. Technischer Verein Winterthur. 20.00 h, Bahnhofsaal. Prof. Dr. G. Bachmann, Direktionspräsident der Schweiz. Nationalbank: „Die Bank für internationalen Zahlungsausgleich“.