

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **95/96 (1930)**

Heft 25

PDF erstellt am: **21.07.2024**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

### **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

## MITTEILUNGEN.

**Schweizerische Portlandzement-Industrie.** Ueber die Entwicklung der schweizerischen Portlandzement-Industrie orientieren die nachstehenden Zahlen, die wir den vom Vorort des Schweizerischen Handels- und Industrievereins herausgegebenen jährlichen Berichten entnehmen. Die *Ausfuhr* nach den nicht angeführten Ländern ist belanglos; nur im Jahre 1917 entfiel auf Italien eine Ausfuhrmenge von 59380 t und im Jahre 1919 eine solche von 4350 t.

	Frankreich t	Deutschland t	Niederlande t	Uebr. Länder t	Total-Ausfuhr t	Mill. Fr.
1913	13 600	19 250	10 580	120	43 550	1,866
1914	18 420	22 020	—	4 880	45 320	1,999
1915	27 850	37 780	—	40	65 670	3,012
1916	105 390	39 810	—	2 150	147 350	6,441
1917	134 920	37 550	—	59 380	231 850	12,960
1918	40 270	13 690	—	320	54 280	4,361
1919	51 000	33 100	5 480	4 420	94 000	8,222
1920	63 700	13 160	41 330	1 390	119 580	12,372
1921	39 030	—	63 250	1 700	103 980	6,302
1922	61 650	17 290	53 830	1 690	134 460	6,212
1923	84 650	8 130	29 960	2 310	119 050	5,024
1924	86 600	11 900	18 720	730	117 950	4,970
1925	88 000	22 120	8 490	3 880	122 490	5,176
1926	42 720	15 900	—	5 953	64 600	2,709
1927	48 850	7 800	—	2 840	59 490	2,300
1928	31 420	7 070	—	1 930	40 420	1,407
1929	62 810	8 670	—	600	72 080	2,402

Die anhaltende lebhaftige Bautätigkeit, insbesondere aber der Bau der beiden grossen Kraftwerke an der Grimsel und bei Ryburg-Schwörstadt beeinflussten den *Inlandverbrauch* günstig, sodass dieser die Rekordzahl des Jahres 1928 (56715 Wagen zu 10 t) sogar etwas überschritt. Gegen Ende 1929 sind zwei neue, dem Syndikat nicht angeschlossene Fabriken in Hausen und Olten in Betrieb genommen worden. Der dadurch entstehende Konkurrenzkampf führte in kurzer Zeit zu einem vollkommenen Zerfall der Preise. Für den Platz Zürich z. B. sank der Stationspreis in 1 1/2 Monaten von 620 auf 395 Fr. für den Zehntonnenwagen; heute beträgt er 355 Fr.

**Schwenktraversen an Fernleitungen im Hinblick auf Rauhreifbelastung.** Zur Speisung der schlesischen Gebirgsbahnen vom Kraftwerk Mittelsteine der deutschen Reichsbahn dient eine, mit 80 kV betriebene Fernleitung, die das Waldenburger Gebirge, sowie das Vorgebiet des Riesen- und Isergebirges durchzieht. Diese Fernleitung, von insgesamt 125 km Länge, hat im abgelaufenen Jahrzehnt besonders schwere Schädigungen durch Rauhreifbelastung, insbesondere in den Jahren 1920, 1921 und 1929 erlitten, die ihrerseits zu besonderen Abwehrmassnahmen führten, über die W. Usbeck (Breslau) im Oktoberheft d. J. der „A. E. G.-Mitteilungen“ Bericht erstattet. Die Bedeutung der Rauhreifbelastung ergibt sich daraus, dass 1929 an einem heruntergefallenen Erdseil bis zu 3,5 kg/m Eislast gemessen werden konnte, wobei es durchaus nicht sicher war, dass lokale Maximalwerte nicht zu noch höheren Werten geführt hätten. Die schwersten Leitungsschäden traten jeweils dann auf, wenn bei einseitigen Leitungsbrüchen die Ueberlast auf der nicht zerstörten Seite der Leitung zum horizontalen Abdrehen der Leitungstraversen und dann zum Torsionsbruch von Leitungsmasten führte; derartige Zerstörungen waren namentlich in den Wintern 1919/20 und 1920/21 festzustellen, wobei z. B. auf einem Streckenabschnitt von rund 1,5 km Länge bei Gaublau fast sämtliche Masten abbrachen. In der Folge wurden nun in den am meisten gefährdeten Strecken die Traversen drehbar angeordnet, derart, dass sie bei einseitig auftretender Belastung aus der Normallage horizontal ausschwenken konnten, ohne den Masten eine verhängnisvolle Torsionsbelastung zu erteilen.<sup>1)</sup> Diese Anordnung hat sich bei den ausserordentlichen Verhältnissen des Winters 1928/29 gut bewährt. Inzwischen hat die A. E. G. die Ausbildung der Schwenktraversen dadurch noch weiter verbessert, dass die ursprünglich eine schräge Unterkante und genau vertikal übereinander liegende Drehpunkte aufweisenden Traversen durch solche mit horizontaler Unterkante und mit schräg gestellter Axe der Drehpunkte ersetzt wurden, wobei die Aufsicht über die Drehpunkte

<sup>1)</sup> Vergl. „S. B. Z.“, Band 84, S. 235 (8. November 1929), wo die bezügliche Konstruktion erwähnt wurde.

erleichtert werden konnte. Die besonders gefährdeten Strecken der genannten Leitungsanlage wurden weiter auch durch Verkleinerung des Mastenabstandes und durch Bemessung des die Mastspitzen verbindenden Erdseils gegen eine Rauhreifbelastung von 5 kg/m gesichert.

**Internationales Abkommen über Automobilverkehr.** Am 23. bzw. 26. September haben Nationalrat und Ständerat nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 16. Juni 1930 das am 24. April 1926 in Paris abgeschlossene internationale Abkommen über Automobilverkehr genehmigt. Der Text dieses Abkommens, der für die Schweiz am 21. Oktober 1931 in Kraft treten wird, ist in Heft 39, vom 3. Dezember 1930, der Eidg. Gesetzessammlung in deutscher Uebersetzung wiedergegeben.

**Eidgenössische Techn. Hochschule.** Die E. T. H. hat auf Antrag der Abteilung III Herrn Ingenieur E. Bitterli, Delegierter der Compagnie Générale d'Electricité in Paris, anlässlich seines 70. Geburtstages die Würde eines Doktors der technischen Wissenschaften ehrenhalber verliehen, „en reconnaissance de son admirable activité comme ingénieur et comme administrateur“.

**Rheinschiffahrts-Direktion Basel-Stadt.** Infolge des Ausscheidens von Regierungsrat Dr. R. Miescher aus dem Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt auf Ende November d. J. ist das Amt des Vorstehers der Rheinschiffahrtsdirektion an Regierungsrat Wenk übergegangen.

**Der Deutsche Beton-Verein** lässt mit Rücksicht auf die wirtschaftliche Lage seine öffentliche Hauptversammlung mit Vorträgen im Frühjahr 1931 ausfallen. Es soll nur eine geschäftliche Mitgliederversammlung stattfinden.

## NEKROLOGE.

† **Albert Nüscheler.** In Zürich starb am 7. November Ing. Albert Nüscheler, der älteste Sohn des vor zwei Jahren verstorbenen ehemaligen Betriebsdirektors der Uetlibergbahn. Albert Nüscheler wurde am 18. August 1870 in Doncaster (England) geboren. Da die Familie 1875 nach Zürich übersiedelte, konnte er die hiesigen Schulen besuchen. Er studierte dann an der Technischen Hochschule in Darmstadt, und war darauf als Ingenieur in der Maschinenfabrik Oerlikon tätig. Später ging er nach Südafrika, wo er zuerst als Vertreter dieser Firma, von 1898 an als Chefingenieur einer grossen Goldbergwerkgesellschaft wirkte. Im Herbst 1901 kehrte Albert Nüscheler nach Europa zurück und bekleidete eine Stelle in der Manchester Filiale der General Electric Company. Gesundheitsrücksichten zwangen ihn aber zur Rückkehr in die Heimat. Wiederum war er in Oerlikon tätig. Dann ging er 1908 im Dienste der Schweizer Handels- und Industriegesellschaft für Brasilien und war dort bei der Anlage von Kraftwerken tätig. Im Sommer 1919 kehrte er als kranker Mann nach Zürich zurück, unfähig weiterhin einer ständigen Beschäftigung obzuliegen. Seine unfreiwillige Mussezeit widmete er nunmehr technischen Studien und nahm besonders an der Radiobewegung regen Anteil. — Am 7. November erlöste ihn der Tod von seinem langjährigen Leiden. J. W.

† **Ci. Bernardazzi.** Im hohen Alter von 92 Jahren ist in Lugano, Ende November, Professor Ingenieur Clodimiro Bernardazzi gestorben. Nach Absolvierung der Ingenieurschule am Eidg. Polytechnikum in den Jahren 1860 bis 1863 war Bernardazzi zuerst beim Bau der tessinischen Talbahnen und beim Baudepartement seines Heimatkantons tätig. Von 1867 bis 1878 amtierte er sodann als Professor der Mathematik am Lyceum in Lugano. Später finden wir ihn wieder als Bahningenieur tätig, und zwar von 1879 bis 1885 bei Vorstudien, Bau und Betrieb der Monte Cenere-Strecke der Gotthardbahn, von 1885 bis 1895 beim Betrieb der Pyräus-Athen-Peloponesischen Eisenbahnen, von 1895 bis 1905 bei Projektierung und Bau der Bahn Tripoli-Kalamata, ebenfalls in Griechenland, von 1905 bis 1908 als Bauunternehmer für ein Loos der Bahn Pyräus-Larissa. Nach zweijähriger Tätigkeit als Bergwerkingenieur in Griechenland kehrte er 1911 nach Lugano zurück, wo er seither lebte. Bis zu seinem Tode gehörte er der G. E. P. an.

† **August Burckhardt,** Direktor der Maschinenfabrik Burckhardt A.-G. in Basel, ist am 27. November, nach kurzer schwerer Krankheit, im Alter von 53 Jahren gestorben. Ein Nachruf wird folgen.

† **Anton Meyer.** Am 12. November starb in Rorschach, nach kurzer Krankheit, Ingenieur Anton Meyer, gewesener Obermaschineningenieur des Kreises V der S. B. B.