

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 117/118 (1941)
Heft: 16

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: 16.05.2025

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

sitzen, ist begreiflich. Das gilt z. B. für die Bibliothek der Technischen Hochschule in Berlin wie für die Science Library in London mit einem Bestand von mehreren Millionen Karten. Noch bleibt freilich viel zu tun: Bereits liegt ein grosszügiger Plan des englischen Schriftstellers und Soziologen H. G. Wells vor, der nichts anderes bezweckt als einen möglichst engmaschigen Ausbau eines Weltnetzes für Literaturnachweis. Nur damit wäre es wohl möglich, das ungeheure, wertvolle Geistesgut unserer heutigen Welt für alle Zeit zu erhalten.

Automatische Streckenblockanlage zwischen Lausanne und Renens. Die Ueberdeckung der Verkehrsströme Simplon-Lausanne-Vallorbe und Bern-Lausanne-Genf ergibt in der 4,5 km langen Gemeinsamstrecke Lausanne-Renens die grösste Verkehrsdichte des ganzen SBB-Netzes, die z. B. am 6. Juli 1940 durchschnittlich einem Zug in 7 min entsprach. Die Sicherungsanlagen dieser Strecke sind daher von grösster Bedeutung. Ing. C. Desponds beschreibt im «SBB-Nachrichtenblatt» vom Juni 1941 die bezügliche Streckenblockanlage, die eine $2\frac{1}{2}$ Minuten-Zugsfolge mit selbständiger Fernsteuerung der Signale der Zwischenblockstation Malley und auch die selbsttätige sichere Blockierung und Lösung der Stellwerke in Lausanne und Renens bei erheblicher Personalreduktion ermöglicht. Im Prinzip liegen elektrische Stromkreise unter Verwendung der Bahnschienen als Leiter vor, wobei der eine, als Rückleitung dienende geerdete Schienenstrang vom andern elektrisch isoliert sein muss. Es bedingt das die Verwendung von Holzschwellen, mit denen aber nur das eine Geleise, Richtung Renens-Lausanne, mit den zwei Isolierstrecken Renens-Malley von 1887 und Malley-Lausanne von 1884 m ausgerüstet ist. Die Geleiserelais sind wie üblich am Anfang, die Batterien am Ende der Blockstrecken eingebaut. In dem anderen, auf Eischwellen verlegten Geleise werden die seit Jahren erproben und für die vorliegenden Zwecke weiter ausgebauten Achsenzähler verwendet, über die hier in Bd. 116, S. 259* (7. Dez. 1940) durch Ing. R. Zaugg eingehend berichtet worden ist (vgl. dort auch Näheres über die Schienenstromkreise).

Eine neue Verkehrslinie nach Nordeuropa. Die momentanen politischen Verhältnisse und die neu erstellte, 3,2 km lange Storströmbrücke¹⁾ bei Vordingborg haben die längst bestehenden Bedürfnisse einer besseren Eisenbahnverbindung von Hamburg bzw. Lübeck nach Oslo stark gefördert. Zu deren Befriedigung beabsichtigen die deutsche und die dänische Verwaltung die Erstellung einer neuen Linie, die, von der Linie Kopenhagen-Giedser abzweigend bei Nykøbing, mittels einer neuen Brücke über den Guldborgsund nach Rødby auf Laaland und nach Ueberquerung mittels Fährschiff nach der Fehmarninsel zum Anschluss an die von Lübeck kommende Strecke führt. Die neue Bahnlinie soll nach der «Z.VMEV» vom 10. Juli eingleisig, mit den notwendigen Betriebs-Kreuzungsstellen, ohne schienengleiche Strassen-Kreuzungen gebaut werden. Die Ueberfahrt über den Fehmarn-Belt (18 km) dauert nur 50 Minuten gegenüber 2 Stunden Fährbootfahrt der jetzt benützten Linie über Warnemünde-Giedser. Die Gesamtstrecke Hamburg-Oslo wird sich durch die neue Verbindung auf 353 km verringern.

Widerstandsfähigkeit von Baustoffen und Bauteilen gegen Feuer und Wärme. In der «SBZ» vom 31. Dez. 1938 wurde über die Feuersicherheit von Stahlskelettbauten aus den Untersuchungen der Techn. Kommission des Verbandes Schweiz. Brücken- und Stahlhochbau-Unternehmungen eingehend berichtet. Hinsichtlich des Verhaltens der übrigen Baukonstruktionen, im besonderen aus Eisenbeton, seien Interessenten auf die neuesten Veröffentlichungen des Deutschen Normenausschusses mit den Techn. Baupolizeibestimmungen in der «Z.VDI» vom 26. Juli 1941 aufmerksam gemacht.

Richtlinien für den Betrieb von Kompressoren und Druckluftwerkzeugen gibt Oblt. W. Christen (Bern) im Augustheft 1941 der «Techn. Mitteilungen für Sappeure». Die gründlichen Anweisungen werden auch auf zivilen Baustellen mit Nutzen verwendet werden können.

WETTBEWERBE

Erweiterung der Gerichtsgebäude Basel. Wettbewerb für ein Bauprojekt und zur generellen Abklärung späterer Baumöglichkeiten zwischen Bäumlein- und Rittergasse (rückwärtig begrenzt durch Domhof und Realgymnasium) und der damit zusammenhängenden stadtbaulichen Fragen. Teilnahmeberechtigt sind die im Kanton Basel-Stadt seit mindestens 1. Januar 1940 niedergelassenen Architekten schweiz. Nationalität, sowie auswärts wohnhafte, jedoch im Kanton Basel-Stadt heimatberechtigte Architekten. Für zugezogene Mitarbeiter gelten die gleichen Teilnahmebedingungen. Im übrigen sind die Grundsätze sowie

¹⁾ «SBZ» Bd. 102, S. 25; Bd. 103, S. 106 (1937).

das Merkblatt für das Verfahren bei architektonischen Wettbewerben, aufgestellt vom S. I. A., massgebend.

Zur Prämierung von je drei bis vier Entwürfen des *Bauprojektes* und der *generellen Studien* steht dem Preisgericht die Summe von 18000 Fr. zur Verfügung, für Ankauf und Entschädigung weiterer 15 bis 25 Arbeiten mit wertvollen Ideen weitere 18000 Fr. aus den Mitteln eines Bundesbeitrages. Im übrigen wird auf die Bestimmungen des Wettbewerbsprogramms verwiesen, das nebst den Planunterlagen gegen Hinterlage von 10 Fr. bei der Kasse des Baudepartements (Münsterplatz 11, Zimmer Nr. 32) bezogen werden kann. Die Barhinterlage wird den Bewerbern, die einen programmgemässen Entwurf einreichen oder nachträglich auf die Beteiligung verzichten und die Unterlagen bis spätestens 30. Nov. in unversehrtem Zustand zurücksenden, zurückerstattet. Einreichungstermin 16. Februar 1942; Anfragen bis spätestens 17. Nov. an Reg.-Rat Dr. F. Ebi, Vorsteher des Baudepartements, Jurypräsident. Als Architekten gehören dem Preisgericht an P. Trüdinger und J. Maurizio (Basel), A. Höchel (Genf) und O. Pfister (Zürich), als Ersatzmann mit beratender Stimme H. Baur und O. Jauch (Basel).

Bemerkenswerte Programmbestimmung: «Von einer genauen Festlegung der Baulinien (an der Rittergasse) wird absichtlich abgesehen, da die Anregungen dieses Wettbewerbes zur Abklärung dieser Fragen verwertet werden sollen.» Es handelt sich um das Stück Rittergasse zwischen dem Eckhaus an der Bäumleingasse, dem «Delphin», diesem Juwel der altbasler Bürgerhäuser (Bürgerhaus Bd. XXIII), und dem Münster, einschliesslich dem Ramsteinerhof (Bürgerhaus Bd. XXII). Diese stadtbaulichen Studien betreffen somit eine der empfindlichsten Stellen der baugeschichtlich so reichen Basler Altstadt.

Genfer Verbindungsbahn-Rhonebrücke (Bd. 116, S. 295; Bd. 117, S. 146, 250, 306). Die preisgekrönten Entwürfe sind mit Schnitten und Ansichten veröffentlicht im «Bulletin Technique» vom 4. Okt. Wir werden das Wichtigste davon unsern Lesern demnächst ebenfalls zeigen.

Brücke über den Nidau-Büren-Kanal (Seite 35). Der Einreichungstermin ist vom 31. Oktober auf den 31. Dezember 1941 erstreckt worden.

NEKROLOGE

† **Rudolf Wildi**, Bauingenieur, von Suhr (Aargau), geb. 16. Okt. 1880, E. T. H. 1900/02 und 1903/05, ist am 18. Sept. nach kurzer Krankheit einem Herzschlag erlegen. Nach Abgang von der Hochschule entwickelte er eine abwechslungsreiche Baupraxis, die ihn zu Projektierungs- und Bauarbeiten an der Albulabahn, der Martigny-Châtellard-Bahn, an das Kraftwerk der A. I. A. G. Vissoye-Chippis und zu Anfang 1907 an die Lötschbergbahn führte. Hier stand Wildi in Diensten der franz. Baugesellschaft auf der Südseite des grossen Tunnels, mit Sitz in Goppenstein, wo er am Schalttag des Jahres 1908 mit knapper Not in dem grossen Lawinenunglück, das 12 Opfer gefordert, dem Tode entging. Nach Abschluss des Baues nahm ihn die Unternehmung nach Paris mit, wo er am Bau des Métro-Seine-Tunnels Invalides-Concorde mitwirkte. In die Schweiz zurückgekehrt, arbeitete unser G. E. P.-Kollege auf dem Baubureau der Kreises V der SBB und als Bauoffizier der Gotthard-Südfront, bis er 1906 seine endgültige Lebensstellung als Professor am Technikum Winterthur fand.

LITERATUR

Dams and Control Works, constructed by the bureau of reclamation. Described by John C. Page, Commissioner. USA, Department of interior. 261 S., mit vielen Bildern und Plänen. Washington 1938, Government printing office. Preis 1 \$.

Dieses billige, mit vielen Bildern, Zeichnungen, Diagrammen und Tabellen erstklassig ausgestattete Werk enthält im ersten und zweiten Teil eine Beschreibung von 15 der bedeutendsten Stauanlagen (Boulder Dam, Grand Coulee Dam, usw.) und von sechs charakteristischen Wehranlagen, die durch das «Bureau of reclamation» erstellt worden sind. Von jedem Objekt werden die Charakteristiken gegeben, besondere Details mit vielen Konstruktions-Zeichnungen beschrieben über Fundationen, Dammkonstruktionen, Ueberläufe und Entlastungsorgane, Bauausführung, geologische, hydraulische und statische Fragen; sodann ist jeweils eine Kostenanalyse beigefügt. Die beschriebenen Werke umfassen alle denkbaren Typen von Talsperren, Dämmen und Wehren. Der dritte Teil behandelt besondere Teilprobleme: Hochdruck-, Absperr- und Regulierorgane, teilweise mit Konstruktionszeichnungen; hydraulische Modellversuche an Entlastungsorganen und Einläufen; Modellversuche über das statische Verhalten von Staumauern; Berechnungsverfahren für

massive Bogenmauern (trial load); Probleme des Baues kleinerer Erddämme; Untersuchungen des Zement-Beton-Labors des Bureau of reclamation; Probleme der Abundwärme großer Betonmassen; Untersuchungsmethoden des Erdbau-Labors des Bureau of reclamation. Das Werk enthält auch einen reichen Literatur-Nachweis des amerikanischen Schrifttums über diese Probleme und bietet dem Wasserbauer eine wahre Fundgrube.

Zürich, September 1941

Th. Frey

Lichtbogenschweissung. Herstellung, Konstruktion und Berechnung von Schweissverbindungen. Von Dipl. Ing. R. u. d. Albrecht, Baurat an der Staatsbauschule München. Mit 67 Abb. Berlin 1940, Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis kart. etwa Fr. 4,50.

Nach einer kurzen Uebersicht der Schweissverfahren beschränkt sich die Arbeit auf die Lichtbogenschweissung, wofür Angaben über die zulässigen Baustoffe und Elektroden, sowie die Durchführung der Schweissarbeit und deren Kontrolle, besonders für den Brückenbau, gemacht werden. Ein zweiter Teil der Schrift behandelt die Berechnung der Schweissquerschnitte, wobei die zulässigen deutschen Normen zahlenmässig angeführt sind und zahlreiche Beispiele an Hand von Bildern und Skizzen behandelt werden. Ein Anhang verweist auf die Vorschriften, sowie einige einschlägige Arbeiten auf dem Gebiet der Schweissttechnik. Als Anleitung für Studierende und Konstrukteure dürfte die Schrift ihre Aufgabe erfüllen.

R. Liechty.

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten:

Vermessung, Grundbuch und Karte. Festschrift zur Schweizerischen Landesausstellung in Zürich 1939. Zürich 1941, Verlag des Schweizer. Geom. Vereins, Adr.: E. Rüegger, Hammerstr. 117. Preis geb. 6 Fr.

Gute Schriftformen. Eine Beispielsammlung für Zeichner, Maler und Bildhauer, herausgegeben von der Allg. Gewerbeschule Basel. Von Jan Tschichold. Heft I. und II. Format A 4, je 16 Seiten. Basel-Stadt 1941, Lehrmittelverlag des Erziehungs-Departements. Preis kart. Fr. 2,50 pro Heft.

KORRESPONDENZ

Wir erhalten folgende Richtigstellung zu unserer Mitteilung

Ingenieur und Techniker:

In Nummer 15 des laufenden Bandes der «SBZ» finden sich in der Mitteilung «Ingenieur und Techniker» mehrere Angaben, die ich wie folgt richtigstellen möchte.

1. Auf Seite 179 muss es auf der 8. Zeile von unten «1937» statt «1940» heissen.

2. Auf Seite 180 steht in der linken Spalte in der 29. bis 31. Zeile von oben: «Dabei gibt aber Landolt selbst zu, dass die deutschen «Ingenieurschulen» immerhin ein höheres Bildungsniveau vermitteln als unser Technikum.»

Dieser Satz verdreht mir meine ständige Feststellung in ihr Gegenteil. Ich zitiere nachstehend den einschlägigen Textabschnitt meines Aufsatzes «Zur Bedeutung des Begriffes Techniker», der in Heft 4 der Jahresschrift «Das Technikum Winterthur. Berichte aus dem Leben der Schule» erschienen ist.

«Es muss hier noch besonders darauf hingewiesen werden, dass weder die deutsche Ingenieurschule, noch die Staatsbauschule ein höheres Bildungsniveau vermittelt als unser Technikum. Die Reichslehrpläne gehen nicht über das hinaus, was im Lehrplan unserer Schule steht und an ihr unterrichtet wird. Zwar werden bei der Aufnahme in die Ingenieurschule an der Ausleseprüfung etwas höhere Anforderungen gestellt als an der Aufnahmeprüfung unseres Technikums. So wird insbesondere in der Algebra das Rechnen mit Potenzen, Wurzeln und Logarithmen, sowie die Kenntnis der Gleichungen ersten Grades mit mehreren und der Gleichungen zweiten Grades mit einer Unbekannten verlangt. Auch erstreckt sich die Ausleseprüfung noch auf Physik, Chemie, Geschichte und Erdkunde und auf Zeichen. Dagegen umfasst die Ausbildung in der Ingenieurschule nur fünf, am Technikum dagegen sechs Semester, sodass der anfängliche Unterschied reichlich ausgeglichen werden kann. Die Lehrpläne unterscheiden sich noch darin, dass an den deutschen Schulen mehr Fächer unterrichtet werden als an unserem Technikum, dass dafür aber bei uns die Fächer weit reicher mit Unterrichtsstunden dotiert sind. Dies ist ein organisatorischer Unterschied, dem keine grosse Bedeutung zukommt, wobei uns aber unsere Lösung als die bessere erscheint.»

3. Auf Seite 180 steht in der linken Spalte in der 43. bis 45. Zeile von oben: «Hierauf folgen drei Jahre technische Mittelschule und zwei Jahre Werkstatt-Lehre, sodass der Bau- oder Maschinen-Techniker sein Diplom schon mit 20 Jahren erhält.»

In Wirklichkeit absolviert der künftige Schüler des Technikums in der Regel eine vollständige Berufslehre vor dem Schuleintritt. Eine solche dauert normalerweise drei Jahre, im Gebiet des Maschinenbaues oft vier Jahre. Tatsächlich erreichte in den Jahren 1935/40 das Durchschnittsalter der Absolventen in

Winterthur: Hochbau 21,7 bis 23,0; Tiefbau 21,5 bis 23,8; Maschinenbau 22,6 bis 23,7; Elektrotechnik 22,7 bis 23,4 und Chemie 21,1 bis 22,9 Jahre.

Ich begnüge mich mit diesen Richtigstellungen und behalte mir vor, auf den Inhalt der Mitteilung in einem mir passend erscheinenden Zeitpunkt zu entgegnen.

Max Landolt, Dipl. Ing. E. T. H.

Hierzu habe ich folgendes zu bemerken:

Zu 1. und 2. nehme ich von meinem ziffermässigen und buchstäblichen Irrtum Kenntnis. Liest man indessen den von Landolt ausführlich zitierten Abschnitt, so erkennt man doch einen beträchtlichen Unterschied in den Aufnahmebedingungen von Technikum und deutscher Ingenieurschule: diese prüft in Algebra, Physik, Chemie, Geschichte, Geographie, setzt also ein wesentlich höheres *Allgemeinbildungs-Niveau* voraus, als unsere dreiklassige Sekundarschule, die Vorstufe zum Technikum, sie bietet. Das wollte ich in den beanstandeten irigen drei Zeilen, allzu knapp zusammenfassend, zum Ausdruck bringen. Der Leser wolle sie auf Seite 180 einfach streichen, sie sind ja, so oder anders, ohne Einfluss auf das Ergebnis unserer Ausführungen.

Zu 3. Ich wusste in der Tat nicht, dass der Technikumschüler nicht nur zwei, sondern drei bis vier Jahre einer *vollständigen* Werkstattlehre, also z. B. bis zum fertigen Maschinenschlosser zu absolvieren hat. Das¹⁾ erhöht natürlich sein Alter, unterstreicht aber noch stärker als ich es zum Ausdruck brachte den *grundlegenden Unterschied* zwischen der auf praktische Tätigkeit, auf Ausführung und sofortige Verwendungsmöglichkeit abzielenden Ausbildung des *Technikers* und der theoretisch-wissenschaftlichen des *Ingenieurs*, nach *schweizerischem* Begriff. Das ist für uns das Entscheidende.

Carl Jegher

¹⁾ Sowie seit zwei Jahren auch der Militärdienst!

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:

Dipl. Ing. CARL JEGHER, Dipl. Ing. WERNER JEGHER

Zuschriften: An die Redaktion der «SBZ», Zürich, Dianstr. 5. Tel. 34 507

MITTEILUNGEN DER VEREINE

S. I. A. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein

Bericht über das Vereinsjahr 1940/41

1. Mutationen und Mitgliederbestand

Bestand am 1. Oktober 1940			574
Eintritte	14		
Uebertritte aus andern Sektionen	5		
Austritte (auch aus dem S. I. A.)		7	
Uebertritte in andere Sektionen		9	
Gestorben		10	
	+ 19	— 26	— 7

Bestand am 30. September 1941

567

Aufteilung in Berufsgruppen: Architekten 182, Bau-Ingenieure 188, Elektro-Ingenieure 58, Maschinen-Ingenieure 114, Kultur-Ingenieure 14, Chemiker 11. Zahl der Ehrenmitglieder 4, der emeritierten Mitglieder 31, der Mitglieder über 30 Jahren 523 und der Mitglieder unter 30 Jahren 9. Durch den Tod haben wir im abgelaufenen Vereinsjahr verloren die Kollegen: Arch. W. Bodmer, Arch. V. Flück, Arch. Max Haefeli, Arch. Ch. Hoch, Arch. Prof. O. R. Salvisberg, Bau-Ing. F. Boesch, Bau-Ing. H. Lichtenhahn, Bau-Ing. J. Wyrsh, Masch.-Ing. F. Rudolphi, Masch.-Ing. W. Wolf.

2. Während des Wintersemesters fanden zehn ordentliche Vereinsversammlungen statt:

23. Okt. 1940 Hauptversammlung mit Vortrag von Prof. Dr. W. Hünerwadel, Winterthur, über «Technik und Weltanschauung».

6. Nov. Vortrag von Prof. Dr. h. c. Stepanow, Capri, über «Die Etrusker und ihre Kunst».

30. Nov. im Auditorium III der E. T. H. Zürich Heizungs-tagung, gemeinsam mit dem Verein Schweizerischer Centralheizungs-Industrieller (VSCI) und dem Schweiz. Verband für die Materialprüfungen der Technik (SVMT) mit Referaten von Prof. Dr. P. Schläpfer, Zürich, über «Brennstoffversorgung und Sparwirtschaft», von Ing. H. Lier, Zürich, über «Betrieb häuslicher Feuerungen», von P. D. Ing. M. Hottinger, Zürich, über «Beantwortung heiztechnischer Fragen an Hand der Gradtagtheorie» und von Dr. O. Stadler, Zürich, «Grundsätzliches über die Wahl von Zusatzheizungen und den Einbau von Sparapparaten».

4. Dez. Vorträge von Prof. Dr. med. W. v. Gonzenbach, Zürich, und Arch. E. Wührmann, Zürich, über «Tageslichttechnik (Hygienische Grundlagen — Technische Ausführung)».

22. Jan. 1941 Vortrag von Prof. Dr. E. Fiechter, Zürich, über «Der St. Galler Klosterplan und die vieltürmigen mittelalterlichen Dome».

5. Febr. Vortrag von Dr. M. Ninck, Riehen/Basel, über «Unternehmer und Forscher im Spiegel ihrer Handschrift».

19. Febr. Vortrag von Arch. R. Steiger, Zürich, über «Quartierplanung» (Städtebaul. Betrachtungen mit einem Beispiel einer Quartiersanierung in Zürich).

5. März im Hörsaal 22c des Physikgebäudes der E. T. H. Experimentalvortrag von Prof. Dr. P. Scherrer, Zürich, über «Farben und farbig sehen».