Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **89/90 (1927)**

Heft 16

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

wühlen, ihn sentimental auszubeuten. Also Unaufrichtigkeit auf allen Seiten, Mangel an Mut, den Trauernden zu führen, sentimentale Nachgiebigkeit gerade an *der* Stelle, wo man die Situation beherrschen müsste.

Mit der Architektur hängt aufs Engste zusammen die Tracht des Friedhofpersonals. Auch hier hält man das unvermeidlich und bald schäbig werdende Schwarz für unumgänglich; man kleidet das Personal in die Farbe der Trauer, obwohl es so wenig Ursache zur Trauer hat als der Arzt die Schmerzen seines Patienten fühlt. Schwarz trägt das Trauergeleit, das den Toten von aussen her dem Friedhof überantwortet, das ihn verliert. Die Totenstadt dagegen empfängt einen neuen Bürger, ihre Beamten sollen also keine Trauer heucheln, die sie nicht empfinden und nicht zu empfinden brauchen. Jch erinnere mich an eine Beerdigung in Graubünden: da trugen Angehörige einer katholischen Bruderschaft eines ihrer Mitglieder zu Grab, und dazu hatten sie weisse, gegürtete Mäntel über ihre Kleider gezogen, und dieses Weiss kleidete jene Bergbauern vorzüglich, es vergeistigte die harten Gesichter, die im sonst üblichen Bratenrock und Zylinder wohl eher leise komisch ausgesehen hätten.

*

Mit den Verbesserungen im einzelnen ist nichts getan, so dankenswert sie sind; es gilt die abgestorbenen Konventionen des klassischen Pompes, die einmal ihren guten Sinn gehabt haben, für uns aber schal geworden sind, ganz im Grossen und Prinzipiellen aufzugeben, die wuchernden Nebenzweige zurückzuschneiden bis zum absolut Nötigen, die Einfachheit bis zur Askese zu treiben, bis an den Punkt, wo man sie als schmerzlich empfindet, wo ein lebendiges Gefühl dagegen protestiert: dort wird dann der feste Grund sein, auf dem man später, nach Jahrzehnten vielleicht, wieder eine reichere Formenwelt aufbauen mag, sofern man dann noch ein Bedürfnis darnach hat; sehr wahrscheinlich wird man es nicht haben, sondern die Einfachheit als Erlösung und Befreiung empfinden. Peter Meyer.

Mitteilungen.

Ueber die zukünftige Entwicklung des Eisenbahn-, Signal- und Sicherungswesens berichtet Dr. Karl Günther, Aschaffenburg, in der „Z. V. D. I." vom 22. Januar 1927. Die notwendigen und gebräuchlichen Signalbegriffe werden heute noch durch die verschiedensten Arten und Formen dargestellt, doch ist glücklicherweise die Tendenz vorhanden, die Signale auf psychologische Grundlage zu stellen, womit die dringend notwendige Vereinheitlichung unterstützt wird. Diese Entwicklung zum Einheitsignal ist umso leichter möglich, als es sich im Eisenbahnwesen stets um nur wenige und klare Signalbegriffe handelt, und zwar je ein Haupt- und Vorsignal für drei Signale: Volle Fahrt, Langsame Fahrt, Halt. Einen Schritt zur Signal-Vereinfachung bedeuten die Bestrebungen zum „Lichtsignal bei Tag und Nacht", wodurch endlich die bisherige Verschiedenheit der Signale, bei Tag als Form-, bei Nacht als Lichtsignale, beseitigt wäre. Hand in Hand mit der Verbesserung des Signalwesens muss aber auch das Nachrichtenwesen verbessert und dessen neuzeitliche Hilfsmittel nutzbar gemacht werden. Es genügt nicht mehr, dass alle Dienststellen durch bahneigene Telegraphen- und Fernsprechnetze jederzeit miteinander in Verbindung treten können, sondern es muss die Lokomotivbesatzung durch drahtlosen Fernspruch von den vor- und rückwärtsgelegenen Fahrdienstleitern erreichbar sein. Auf dem Verschiebebahnhof Tankow bei Berlin wurde erstmalig eine solche drahtlose Telephonanlage auf einer Verschiebelokomotive eingeführt. Solche Einrichtungen sind umso wichtiger, als die durch persönliche Unachtsamkeit verursachten Eisenbahnunfälle infolge „Fahrt auf besetztem Geleiseabschnitt" sehr häufig sind. Einen weitern Schutz dagegen bilden die Fahrschautafeln mit den Weichen und Signalen der ganzen Bahnhofanlage. An beleuchteten und unbeleuchteten Geleisestreifen kann jederzeit kontrolliert werden, ob ein Geleiseteil frei oder besetzt ist, auch kann die Signalstellung überprüft werden. Eine örtliche Ueberprüfung entfällt damit, sie ist auch bei den ausgedehnten Geleiseanlagen grosser Bahnhöfe nicht mehr möglich, und es ist damit die Lage des Stellwerks unbeschränkt. Die Zweckdienlichkeit dieser Fahrschautafeln hat sie bei Grosstadtschnellbahnen (z. B. Berlin und London) bereits unentbehrlich gemacht; es liegt der Gedanke nahe, durch dieses Mittel auch dem Betriebsbeamten den Ueberblick über ein ganzes Betriebsgebiet zu verschaffen.

Was das Eisenbahn-Sicherungswesen anbelangt, so werden die handbedienten Stellwerke durch die elektrischen Kraftstellwerke verdrängt, deren Entwicklung trotz hoher Leistungsfähigkeit noch nicht zum Abschluss gekommen ist. Einige schwere Eisenbahn-Unglücke der letzten Jahre haben gewisse Unvollkommenheiten aufgedeckt, wobei allerdings nicht die Sicherheitseinrichtungen, sondern der sie bedienende Mensch versagt hat; das Bestreben geht daher stets auf die Erreichung selbsttätiger Sicherungen, und auf dem Wege dahin, die Zahl der Bedienungsgriffe im Sicherheitswesen einzuschränken. Da dieses letzte im Ausbau von den Zugsgeschwindigkeiten abhängig ist, so wird das Ziel der selbsttätigen Sicherungen erleichtert, wenn die zulässigen Zugsgeschwindigkeiten nicht überschritten werden. Diese betragen heute im Schnellzugverkehr der Hauptbahnen 70 bis 125 km/h; es muss daher verlangt werden, dass durch entsprechende einfache Vorrichtungen das Einhalten der erlaubten Höchstgeschwindigkeit erzwungen wird.

Pompes funèbres. Anlässlich einer Kremation erlebte ich kürzlich eine so eindrucksvolle Bestätigung für die Richtigkeit der Ausführungen von P. M. über die Stimmungssurrogate (Seite 217 dieser Nummer), dass ich nicht umhin kann, sie hier mitzuteilen. Offenbar infolge einer Störung der Stromzufuhr erlosch während der Ansprache plötzlich alles elektrische Licht in Opferschalen und Wandfackeln, und mit einem Mal war der Raum, nur noch von oben matt erleuchtet, von einer wunderbar beruhigenden, weihevollen Stimmung erfüllt. Die Wände traten zurück, der Raum weitete sich, es wurde feierlich. Unwillkürlich glitt der Blick nach oben, dann wieder herunter auf den in Blumen gebetteten Sarg; erst jetzt gewahrte man die Schönheit und den Sinn dieser Blumen — es war weihevoll, wie sonst nie in jenem Raum. Da plötzlich ward die Störung behoben: alle die grellen Lichtpunkte zerrissen wieder das vorher so schön auf den Toten konzentrierte Bild und die daraus erwachsenden Gedanken — alle Stimmung war zerschlagen. Es ist den Friedhofverwaltungen, mehr noch den dafür zuständigen höhern Stellen dringend zu empfehlen, den Versuch einer nur natürlich beleuchteten Kremation zu machen; sie dürfte alsbald zur Regel werden. C. J.

Eine Ausstellung im Kunstgewerbemuseum Zürich findet zur Zeit bis 8. Mai statt; sie umfasst Schülerarbeiten der Kunstgewerbeschule, die den Ruf eines ungewöhnlich hohen Niveau, den dieses Institut geniesst, aufs Beste bestätigen. In der „Wegleitung" betont Direktor A. Altherr, dass es sein besonderes Anliegen war, von dem System einer nur auf dem Papier sich betätigenden Erziehung loszukommen, wie sie auch heute noch vielerorts üblich ist; die Zeichnungen, die sonst den Charakter solcher Ausstellungen bedingen, können in Mappen besichtigt werden, während die Säle mit Arbeiten gefüllt sind, die in lebendiger Werkstattarbeit am Material selber entstanden sind. Wenn dem Referenten die anspruchslos-sauberen Möbelentwürfe und Gartenhäuschen der Klasse Kienzle, und die vorzüglichen Schriften der Klasse Keller besonders sympathisch sind, so ist das seine private Liebhaberei, ohne Präjudiz für die andern Arbeiten. — Die ganze Ausstellung wird später in München, in den neuen Räumen für Kunstgewerbe im Bayerischen Nationalmuseum gezeigt werden; man darf gespannt sein, welches Echo sie dort finden wird. P. M.

Städtebauliche Studienreise durch die nordischen Länder. Ausser der Studienreise, die die „Deutsche Gartenstadtgesellschaft" vom 26. Mai bis 4. Juni 1927 nach Holland und England unternimmt, wird sie in diesem Jahr zum ersten Male, und zwar im Anschluss an ihre *Mitte August* in Kiel stattfindende Jahrestagung, eine nordische Studienreise unternehmen. Es ist die Besichtigung nachfolgender Städte geplant; Lübeck, Kopenhagen, Gothenburg, Oslo (event. Karlstadt), Stockholm, Helsingfors, Reval, Riga, Königsberg, Danzig. Die Studienreise wird dadurch einen besondern Reiz erhalten, dass die Fahrten vorzugsweise mit dem Dampfer zurückgelegt werden und vielfach durch Landschaften von eigenartiger Schönheit führen. Nach den bisherigen Berechnungen werden die Kosten für die auf etwa 23 Tage veranschlagte Reise ungefähr 850 M betragen. In diesem Preis wären die Bahn- und Dampferfahrten, die Autofahrten, Uebernachtungskosten, Mahlzeiten (Frühstück-, Mittag- und Abendessen), die Gepäckbesorgung und die Trinkgelder inbegriffen. Anmeldungen und Anfragen sind zu richten an: Dr. Hans Kampffmeyer, Wien XVII, Nachreihengasse 48.

Eine betriebswissenschaftliche Bücherstube hat, in Verbindung mit der „Kommission für Rationelles Wirtschaften" der S. F. U. S. A., der Verlag Hofer & Cie. A.-G., Mühlesteg 8 in Zürich, eingerichtet. Sie enthält eine vollständige Literaturschau der wichtigsten Werke, Bücher und Fachschriften über rationelles Arbeiten und Wirtschaften in Industrie, Handel, Gewerbe und öffentlichen Betrieben, sowie für Betriebswissenschaft. Interessenten können sich in dieser Bücherstube über die wesentliche Literatur orientieren lassen. Bestellungen vermittelt der Verlag Hofer & Cie. A.-G. zu den Bedingungen des Buchhandels und der Verleger. Ein gedrucktes *Bücher- und Fachschriften-Verzeichnis* der einschlägigen Literatur kann dort von Interessenten gratis bezogen werden. Sie können jederzeit vom Verlage Hofer & Cie. auch fachgemässe Auskünfte, Hinweise usw. erhalten über Spezialliteratur und -Veröffentlichungen, da seiner Bücherstube und Literaturschau, in Verbindung mit obiger Kommission, überdies eine *Literatur-Beratungsstelle* angegliedert ist, worauf auch hier aufmerksam gemacht sei.

Betonstrassen. Zwischen Malmö und Lund ist kürzlich eine Betonstrasse mit einer neuen Deckungsart aus Betonwürfeln erstellt worden. Diese wurden laut „Byggnadsvärlden" aus Steinmehl und Zement unter hohem Druck gepresst und auf einer Betonunterlage verlegt. An Orten mit Mangel an guten Pflastersteinen könnte, im Falle günstiger Resultate der Probestrecke, diese Deckungsart die technischen und finanziellen Vorzüge der Kleinpflästerung miteinander verbinden. Es sei noch darauf hingewiesen, dass die je länger je mehr zur Anwendung kommenden Verkehrszeichen auf dem Strassenbelage im vorliegenden Falle dadurch berücksichtigt wurden, dass die Strassenmitte mit rot gefärbten Würfeln bezeichnet ist. In englischen städtischen Strassen und anderswo sind weisse Strasseneinlagen gebräuchlich; nach den bisherigen Erfahrungen scheint sich Kautschuk für diese Zwecke am besten zu bewähren.

Arnold Böcklin-Gedächtnis-Ausstellung in Basel. Wenn auch reine Kunst mit dem realen Arbeitsgebiet der „S. B. Z." nichts zu tun hat, so wollen wir doch unsere Leser auf die reichhaltige Ausstellung aufmerksam machen, mit der in der Basler Kunsthalle (vom 10. April bis 6. Juni d. J.) das Gedächtnis des 100. Geburtstages Arnold Böcklins gefeiert wird. Der Mensch lebt nicht von Brot allein, und so will auch der höhere Techniker, wo sich Gelegenheit dazu bietet, den Blick auf Höheres richten. Wir folgen in dieser Auffassung den verehrten Gründern unseres Fachorgans, die anlässlich des Todes A. Böcklins auch an dieser Stelle ihrem persönlichen Freunde die gebührende Ehre erwiesen, und verweisen auf das Bild und den Nachruf durch Prof. F. Bluntschli in Band 37, Seite 65 (1901).

Basler Rheinhafen-Verkehr. Das Schiffahrtsamt Basel gibt den Güterumschlag bis und im Monat März 1927 wie folgt bekannt:

Schiffahrtsperiode	1927			1926		
	Bergfahrt	Talfahrt	Total	Bergfahrt	Talfahrt	Total
	t	t	t	t	t	t
März	15 381	1656	17 037	6 438	972	7 410
Januar bis März	21 706	1863	23 569	14 378	2971	17 349
Davon Rhein			520			10 309
Kanal			23 049			7 040

Die Hafenbautechnische Gesellschaft Hamburg hält ihre Hauptversammlung am 27. und 28. Mai d. J. in Duisburg ab, mit Fachvorträgen über „Die Steinkohle als Umschlagsgut des rheinisch-westfälischen Industriegebietes". Es schliessen sich an: Hafenbesichtigungen in Düsseldorf, Wanne und Duisburg-Ruhrort am 28. Mai, und am 29. Mai eine Zusammenkunft mit dem Kgl. Holländ. Institut der Ingenieure im Haag, endlich eine Besichtigung des Hafens von Rotterdam. Auskunft erteilt die Geschäftsstelle der Gesellschaft in Hamburg 14, Dalmannstrasse 1.

Ueber die Schreibweise physikalischer Gleichungen hat der deutsche Ausschuss für Einheiten und Formelgrössen (A E F) vor kurzem einen Entwurf zu einer Norm ausgearbeitet. Der Entwurf ist in der „E. T. Z." vom 10. März 1927 veröffentlicht. Die Notwendigkeit, die Bedeutung der in physikalischen Gleichungen vorkommenden Formelzeichen eindeutig festzulegen, wird darin an einigen einfachen Beispielen erläutert.

Die elektrischen Anlagen Norwegens, deren Zahl sich im Laufe des Jahres 1926 von 2623 auf 2763 erhöht hat, weisen zu Ende 1926 eine gesamte Generatorenleistung von 1 525 147 kW auf gegenüber 1 476 384 kW am Ende des Vorjahres. Davon beanspruchte die elektrochemische Industrie 614 473 kW (Ende 1925 582 895 kW).

Wettbewerbe.

Wandmosaik in der Rosenberg-Friedhofkapelle Winterthur. In einem vom Kunstverein und dem Stadtrat in Winterthur ausgeschriebenen Wettbewerb für ein Wandmosaik an der Friedhof-Kapelle im Rosenberg [1]), den als Preisrichter die Herren Prof. R. Rittmeyer, Dr. P. Fink, Stadtrat A. Messer, Bildhauer H. Hubacher und Kunstmaler E. Linck beurteilten, ist nach zweitägiger Begutachtung bei 86 eingereichten Entwürfen folgendes Resultat erzielt worden:

1. Rang (1000 Fr.), Entwurf von K. Hügin, Zürich.
2. Rang (700 Fr.), Entwurf von E. Staub, Thalwil.
3. Rang (500 Fr.), Entwurf von K. Pflüger, Basel.
4. Rang (400 Fr.), Entwurf von E. Roesch, Diessenhofen.
5. Rang ex aequo (je 300 Fr.), Entwürfe von G. F. Bretscher, Wohlen, und M. Tobler, Zürich.

Eine Ehrenmeldung erhielt der Entwurf „Jovis dies". Mit dem im 1. Rang stehenden Künstler werden demnächst die Verhandlungen zwecks Ausführung des Wandmosaiks aufgenommen. Die Entwürfe sind bis und mit 24. April in der neuen Turnhalle hinter dem Stadthaus in Winterthur ausgestellt.

Gewerbeschule und Kunstgewerbemuseum in Zürich (Band 88, Seiten 57, 67, 81, 173*, 184*, 358). Die am 15. März eingereichten Entwürfe des engern Wettbewerbs wurden am 11. April 1927 durch die Baukommission für das Gewerbeschulhaus als Preisgericht beurteilt. Die Baukommission beantragt dem Stadtrat, die Verfasser des Projektes „Winkel", Steger & Egender, Architekten in Zürich, mit dem Auftrag zur Ausarbeitung des endgültigen Bauprojektes zu betrauen. Die Entwürfe sind von heute an bis und mit 27. April im Kunstgewerbemuseum ausgestellt, wo sie täglich (ausgen. Ostersonntag) von 10 bis 12 und 14 bis 17 Uhr besichtigt werden können.

Völkerbundsgebäude in Genf. Im Anschluss an unsere Mitteilung auf Seite 203 letzter Nummer wird uns aus Genf berichtet, dass, da das „Bâtiment électoral" nicht gross genug sei zur Aufnahme aller Pläne, noch ein provisorischer Annexbau errichtet worden sei. Je nach Dauer der Beurteilung wird die Ausstellung Ende April oder dann erst Anfang Juni eröffnet werden können, da das Bâtiment électoral vom 5. bis Ende Mai durch einen internationalen Kongress beansprucht werde. Also Geduld!

Literatur.

Personenbahnhöfe. Grundsätze für die Gestaltung grosser Anlagen. Von Prof. Dr. Ing. *W. Cauer* (Berlin). II. Auflage, mit 142 Abb. Berlin 1926. Verlag von Julius Springer. Preis geb. M. 22,50.

Ein Buch Cauers über Bahnhöfe bedarf eigentlich keiner Empfehlung, auch in der Schweiz nicht, wo Cauer durch sein Bahnhof-Projekt für Zürich ja bestens bekannt ist. Dass sein 1913 erschienenes Buch über Personenbahnhöfe trotz der Kriegszeit, die, wie einige der Nachkriegsjahre, für den Absatz nicht voll gerechnet werden darf, einer zweiten Auflage rief, spricht allein schon für das Buch. Die zweite Auflage ist stark erweitert und umgearbeitet.

In vier Abschnitten werden die bei Bahnhofentwürfen in Betracht fallenden Rücksichten auf den Eisenbahnverkehr, auf den Eisenbahnbetrieb, auf äussere Verhältnisse und auf die Ausführbarkeit besprochen. Naturgemäss sind die beiden ersten Abschnitte, besonders der zweite, am ausführlichsten behandelt. Dem ganzen Werk liegen die deutschen Verhältnisse, bezw. die deutschen Anschauungen über Bahnhof-Anlagen zu Grunde, die sich in neuerer Zeit immer mehr auch über Deutschlands Grenzen hinaus verbreiten. Die eindeutige Zweckbestimmung eines jeden Bahnhofgeleises und jeder Bahnsteigkante hat unter gegebenen Verhältnissen zwar oft den Nachteil geringerer Ausnützung. Cauer stellte aber bemerkenswerte bezügliche Untersuchungen an und weist Wege, diesen Nachteil des für die Klarheit und Sicherheit des Betriebes, wie für die Leistungsfähigkeit des Bahnhofs und damit der Bahn sonst überlegenen Grundsatzes zu beheben. Das Buch ist so reich an interessanten Ausführungen und Beispielen, dass es zu weit führen würde, auch nur einige herauszugreifen. Es sei nur darauf hingewiesen, dass die Besprechung neuester Ausführungen in Deutschland und Ausland, sowie auch von aktuellen Entwürfen, wie z. B. für Zürich und Berlin, dem Werk besondere Anziehungskraft verleihen. C. A.

[1]) Dargestellt in „S. B. Z." Band 64, Seite 277 (27. Dezember 1914).

Redaktion: CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL.
Dianastrasse 5, Zürich 2.