Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **68 (1950)**

Heft 3

PDF erstellt am: **04.06.2024**

**Nutzungsbedingungen**

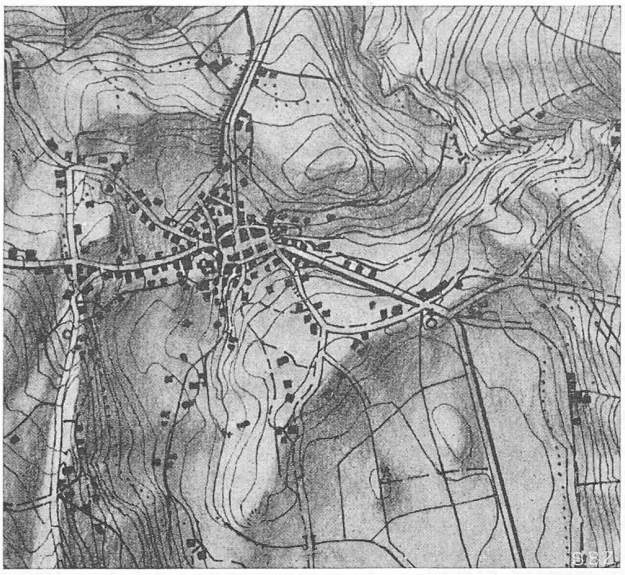
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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**



Beromünster und Umgebung, Masstab 1 : 25000, Nord oben

ein Unternehmen begünstigen könnte; und schliesslich kann man solche Arbeiten auch an bewährte Fachleute vergeben [2]).

II. Der Reliefkatalog

Ich sagte Möister. Ich könnte aber dasselbe Spiel ebensogut mit einem anderen Ortsnamen treiben. Bevor man aber so etwas unternimmt, konsultiere man auf alle Fälle zuerst den neuen schweizerischen Reliefkatalog [3]). Gewiss, man wird die Abgrenzung seines Reliefs selber bestimmen wollen, nach seinen Interessen, ja. Aber vielleicht, wenn man im Katalog sieht, was drumherum schon existiert, kann man sich entschliessen, sich dem Ganzen etwas anzupassen, vielleicht sogar nach Siegfriedblatteinteilung oder deren Unterabteilungen vorzugehen, so wie es Ingenieur Bigler in Schwyz für seine Baureliefs im Masstab 1:10 000 macht. Vielleicht findet man es auch der Mühe wert, die in der Nähe befindlichen, schon bestehenden Reliefs anzuschauen, als abschreckendes Beispiel, so dass man sich sagt, meines muss besser werden. Oder man findet ein Muster, dem man nacheifert. Man studiert die angegebene Literatur, man überlegt sich die Art und den Ort der Aufstellung des zukünftigen Reliefs, die Kosten usw. Dann hätte der Verfasser des Reliefkataloges nicht umsonst gearbeitet, denn der Katalog gibt anhand der aufgeführten Reliefs über all das reichlich Auskunft.

An einem Beispiel sei noch gezeigt, wie der Verfasser seine Aufgabe, den gegenwärtigen Stand des schweizerischen Reliefwesens in einem Katalog festzuhalten, gelöst hat.

Sagen wir, ich interessiere mich aus irgend einem Grunde (Strassenprojekt, geologische Beschaffenheit, Schulunterricht, Militär, Landesplanung usw.) für die Umgebung von Moutier im Berner Jura. Ich finde dort auf der Karte mit den Reliefs im Masstab 1 : 10 000 unter anderen auch einen Perimeter Nr. 86. Das Nummerverzeichnis sagt dazu: «Heim, Alb.: Umgebung von Moutier, 1 : 10 000, 104 × 115 cm, 1901», was weiter keiner Erläuterungen bedarf und manches Mal genügen dürfte. Will ich mehr wissen, so sagt das Erstellerverzeichnis: «Heim, Alb.: 1849—1937. Prof. der Geologie am Eidg. Polytechnikum und an der Universität in Zürich. Begründer der Zürcher Reliefschule mit Imfeld und Becker.

Nr. 86 Umgebung von Moutier, ausmodelliert,
Be., Univ:, Geol. Inst., bem.
Laus., Mus. de géol., bem.
Lu., Kantonssch., Geographiezimmer, bem.
So., Naturhist. Mus., bem.
W'thur, Mus., bem.
Zh., E. T. H., Geol. Inst., bem., ferner 3 Ex. unbem.
Zh., Univ., Geogr. Inst., bem.»

Das letzte sind die Standörter der dem Verfasser bekannten Abgüsse. Wohne ich in Moutier, so ist für mich das Exemplar in Solothurn das nächstliegende. Da es in einem öffentlichen Museum steht, kann ich es ohne weiteres während der Besuchszeiten sehen. Wäre es das Berner Exemplar, so müsste ich zuerst den Direktor des Geolog. Institutes um die Erlaubnis bitten, das Relief benützen zu dürfen, denn es sind lange nicht alle Reliefs im Katalog öffentlich zugänglich. Es interessiert mich auch zu sehen, dass im Geol. Inst. der ETH in Zürich noch drei unbemalte Exemplare auf Lager sind. Da könnte ich also im Bedarfsfalle vermutlich noch eines erwerben.

III. Das Relief als topographischer Kunstgegenstand

Ich rede im Katalog fast nur vom Standpunkt des Reliefbenützers aus und vom Relief als Gebrauchsgegenstand. Das Relief hat nun allerdings noch eine andere Seite, nämlich die rein künstlerische. Ich weiss auch, dass Böcklin zu Imfeld sagte, diese Kunst habe eine Zukunft, aber ich glaube es nicht. Und die Zukunft hat Böcklin keineswegs recht gegeben, sondern eher das Gegenteil bewiesen, hat ergeben, dass diese Zukunft eben keine Zukunft ist. «C'était une manie de nos grand-pères, de mettre la montagne sous verre», scheint mir schon besser; aber auch übertrieben, denn zwischen drin steht ruhig und gelassen das Gebrauchsrelief und wartet auf rege Benützung. Zudem, die verlockendsten Objekte sind in der Schweiz meistens irgendwie modelliert, und was bleibt, ist mehr die Ausfüllarbeit zu den Landesreliefs. Hingegen hat der Himalaya für Reliefkünstler noch jungfräuliches Gebiet! Ich weiss überhaupt noch von keinem Himalaya-Relief. Das gehört eigentlich auch zur Erschliessung dieser Gebirge, an der ja Schweizer mit Pickel und Messtisch schon so weitgehend beteiligt waren. Das schönste mir bekannte Beispiel ist sicherlich der Mustagh Tower im Karakorum. Wenn auch die Nordseite nicht ebenso imposant ist, wie die Südseite, so ergibt es zusammen doch eine überwältigende Form. Oder wäre der Makalu wirklich noch schöner, wie Bruce sich einmal äusserte? So oder so; wird ihn ein Inder, ein Engländer oder ein Schweizer zuerst modellieren? Man kann die Photos von Sella kaum ansehen, ohne dass es einem reizt, mit dem Spachtel in der Hand diesen Turm anzugreifen. Der Flugplatz Srinagar wäre nicht allzuweit entfernt. Und wer ist heute der Hüter der Himalaya-Aesthetik, nachdem Sir Francis Jounghusband nicht mehr unter den Lebenden ist?

Anderseits wäre im Himalaya bereits auch das Gebrauchsrelief am Platz. Die Kartierung ist so weit vorgeschritten, dass man gewiss da und dort bereits an den Hunderttausendstel gehen könnte. Es müsste ein Hochgenuss sein, an einem solchen Relief Grenz-, Explorations-, Verkehrs-, diplomatische und andere Fragen diskutieren zu können. Und solch ein Relief wollte ich gerne einmal neben einen Block des Perron-Reliefs der Schweizeralpen legen, das ja denselben Masstab hat. Dann würde mir erst recht klar, mit was für Dimensionen man im Himalaya rechnen muss. W. Kreisel, Ing.

2) Kosten: Sektion 46 × 72 cm, rd. 3500 Fr.

3) W. Kreisel: Schw. Reliefkatalog. Ein Ueberblick über das schw. Reliefwesen. Mit 14 Abb. von Reliefs und 5 Kartenbeilagen. Herausgegeben mit Unterstützung der Eidgen. Landestopographie. Verlag des Schw. Alpinen Museums, Bern 1947. Der erste Nachtrag ist soeben erschienen.

## MITTEILUNGEN

**Tagung über Halbleiter in Reading.** An der Universität Reading wird vom 10. bis 15. Juli 1950 eine Tagung über die Eigenschaften von Halbleitern stattfinden. Diese von der UNESCO unterstützte Konferenz steht unter dem Patronat der International Union of Physics in Zusammenarbeit mit der Royal Society und wird von Prof. N. P. Mott und Prof. R. W. Ditchburn organisiert. Führende Forscher aus der Tschechoslowakei, Frankreich, Holland, Schweden, der Schweiz, den USA und England haben ihre Teilnahme zugesagt. Die angekündigten Referate werden die Leitfähigkeit nichtmetallischer Festkörper, Photoleitfähigkeit, Sperrschichtgleichrichter, Kristalltrioden usw. und die entsprechenden theoretischen Fragen umfassen. Die Vorträge sollen später in Buchform erscheinen. Ein allgemeines Programm kann beim Sekretär, Dr. H. K. Henisch, Department of Physics, The University Reading (England) verlangt werden.

**Ueber die Ventilation von Kavernen-Zentralen** berichtet Dr. *C. Ritter*, Ing. der Società Adriatica di Elettricità, in «L'Energia Elettrica» Nr. 5 vom Mai 1949. Die Luftführung hängt in hohem Masse von der baulichen Anordnung der Zentrale ab. Bei vertikalachsigen Maschinensätzen, bei denen nur die Generatoren über dem Fussboden des Maschinensaales liegen, genügt in der Regel eine einfache Durchspülung von unten nach oben mit einer Geschwindigkeit von

8 bis 13 cm/s, wobei die Frischluft meist durch den Zugangsstollen eintritt, während die Abluft an den höchsten Stellen von einem oder zwei Ventilatoren abgesogen und durch einen besonderen Stollen ins Freie gefördert wird. Infolge der Wärmeentwicklung der meist mit Luftkühlung in geschlossenem Kreislauf (durch mit Kühlwasser beschickte Luftkühler) arbeitenden Generatoren genügt die natürliche Luftströmung während des grössten Teils des Jahres, so dass die Ventilatoren nur im Winter und bei Ueberlast der Generatoren in Betrieb gesetzt werden müssen. Für den Schaltraum hat sich eine künstliche Luftströmung von oben nach unten als zweckmässig erwiesen, die durch einen besonderen Ventilator erzeugt wird. Da die Raumtemperaturen stets verhältnismässig hoch (zwischen 20 und 26° C) gehalten werden, stellen sich auch ohne besondere Lufttrocknungsanlagen günstige Raumfeuchtigkeiten ein.

**Die Waikato-Wasserkraftwerke in Neu-Seeland.** Das staatliche Hydro-Elektrische Amt von Neu-Seeland hat ein generelles Ausbauprojekt für den Waikato-Fluss aufgestellt, der vom Taupo-See (369 m ü. M.) in der Mitte der Nordinsel nach Norden ins Meer abfliesst. Das Projekt sieht zehn Stufen mit einer gesamten installierten Leistung von über 1 Mio PS vor. Hievon sind heute die zwei untersten Stufen ausgebaut, nämlich das Kraftwerk Arapuni mit vier Einheiten von 17 850 kW und vier von 21 600 kW (alles vertikalachsige Francisturbinen) und das Kraftwerk Karapiro mit drei Einheiten von je 30 000 kW. Von diesem Kraftwerk findet sich eine ausführliche Beschreibung mit Bildern und Schnittzeichnungen durch die Kaplan-Turbinenaggregate in «The Engineer» vom 10. und 17. Juni 1949. Die von der englischen Firma Markham and Co., Ltd., Chesterfield, gelieferten Turbinen weisen fünf verdrehbare Schaufeln auf. Sie ergaben nach den vom Hydro-Elektrischen Amt von Neu-Seeland durchgeführten Versuchen einen günstigen Wirkungsgrad von 93 % bei 30 000 PS.

**Leistungen des Zivilluftverkehrs im Jahre 1949.** Der Generaldirektor der IATA (International Air Transport Association), Sir William P. Hildred, hat vor kurzem bekannt gegeben, dass die Luftverkehrsgesellschaften, welche dieser Organisation angeschlossen sind, im Jahre 1949 mehr als 25 Mio Passagiere befördert haben; das ergibt ein Tagesmittel von 70 000 Passagieren. Durchschnittlich ist alle fünf Sekunden, zur Tages- und Nachtzeit, auf irgend einem der vielen Tausenden von Flugplätzen des Weltluftverkehrsnetzes ein Flugzeug gestartet oder gelandet. Allein auf der Nordatlantik-Route sind 11 000, d. h. täglich rd. 30 Traversierungen zu verzeichnen. Etwa 300 000 Passagiere haben für ihre Reise über den Atlantik in westlicher oder östlicher Richtung die Flugzeuge von Mitgliedgesellschaften der IATA benützt, 50 000 Reisende mehr als 1948. In Europa schliesslich sind täglich mehr als 10 000 Personen mit den regelmässigen Flugkursen gereist.

**Basler Rheinhäfen-Verkehr.** In den Rheinhäfen beider Basel wurden im Jahre 1949 insgesamt 2 252 020 t Schiffsgüter umgeschlagen. Dies entspricht ungefähr dem mittleren Verkehr der letzten Vorkriegsjahre, ist aber rd. 527 000 t weniger als im Jahre 1948. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr ist im wesentlichen aus den gleichen konjunkturellen Erscheinungen zu erklären, wie die allgemeine Verminderung des Verkehrsvolumens bei den Eisenbahnen. Im besonderen haben bei der Rheinschiffahrt nach der Schweiz die sehr schlechten Wasserstände betriebshemmend gewirkt. Der Hafenverkehr verteilt sich richtungsgemäss wie folgt: Bergverkehr (Import) 2 134 778 t, Talverkehr (Export) 117 242 t. Der in den basellandschaftlichen Hafenanlagen umgeschlagene Anteil am gesamten Hafenverkehr beträgt 316 435 t.

**«Zeitschrift für angewandte Mathematik und Physik (ZAMP)».** Im Verlag Birkhäuser, Basel, ist am 15. Jan. 1950 das erste Heft dieser Zeitschrift herausgekommen. In ihr sollen vor allem Forschungsarbeiten veröffentlicht werden, die auf der Anwendung mathematischer oder physikalischer Untersuchungsmethoden und Ueberlegungen beruhen. Daneben soll auch über den jeweiligen Stand der Erkenntnisse auf bestimmten Teilgebieten berichtet werden. Die ZAMP erscheint regelmässig alle zwei Monate. Das vorliegende Heft umfasst 80 Seiten, Format 16 auf 23 cm. Herausgeber sind die folgenden Professoren der ETH: J. Ackeret, E. Baumann, P. Niggli, P. Scherrer, E. Stiefel, F. Stüssi, H. Ziegler; die Redaktion besorgt Prof. Dr. R. Sänger.

**Stadtspital Waid in Zürich.** Das von der Arbeitsgemeinschaft der Architekten *R. Landolt*, *E. Schindler* und *J. Schütz* auf Grund ihrer Wettbewerbserfolge von 1946 (s. SBZ Bd. 128, S. 57*, 72*, 84* und 220*) ausgearbeitete Ausführungsprojekt wird am 29. Jan. der Volksabstimmung unterbreitet. Ausser der amtlichen Weisung gibt eine Ausstellung im Baugeschichtlichen Museum der Stadt Zürich Auskunft über das mit einer Bausumme von 26 Mio Fr. sehr bedeutende Bauvorhaben. Die Ausstellung im Helmhaus ist noch bis und mit Sonntag, 29. Jan., an folgenden Zeiten geöffnet: täglich 10 bis 12 h und 14 bis 18 h, Dienstag und Donnerstag auch 20 bis 22 h, Samstag nur bis 17 h, Sonntag nur bis 16 h.

**Rettung des La-Guardia-Flugfeldes in New-York.** Da sich bekanntlich mehr als die Hälfte des La-Guardia-Flugfeldes etwa 10 cm pro Jahr senkt und bisher bereits 90 cm unter dem ursprünglichen Niveau und damit im Bereich der höchsten Flut von 2,7 m liegt, wurden in den Jahren 1948/49 ausgedehnte Ergänzungsarbeiten durchgeführt, die in «Eng. News-Record» vom 15. Dez. 1949 ausführlich beschrieben sind Zur Hauptsache umfassten die getroffenen Massnahmen den Bau eines meerseitigen, 4,2 km langen Erdschutzdammes, sowie die Erstellung von 4,3 km langen kiesgefüllten Draingräben, die bei Flut das Trockenhalten des Flugfeldes mittels Pumpen gestatten.

**Die Leipziger Frühjahrsmesse 1950** wird als Mustermesse für allgemeine Gebrauchsgüter in 14 Messepalästen der Innenstadt und als Technische Messe in 10 Hallen auf dem technischen Gelände abgehalten. Nach den bisherigen Informationen zu urteilen, darf zu dieser Messe mit etwa 7000 Ausstellerfirmen gerechnet werden. Anmeldungen für den Besuch der Messe werden von Alb. v. Schipper, Zürich, Bahnhofstr. 77, entgegengenommen, der für sämtliche Formalitäten Sorge trägt und auch wieder eine gemeinsame Fahrt in Autocars organisiert.

**Persönliches.** Ende letzten Jahres ist Dipl. Masch.-Ing. *Karl Baumann*, Wilmslow bei Manchester, Direktor der Metropolitan-Vickers Electrical Co., nach vierzigjähriger Tätigkeit im Dienste dieser Gesellschaft zurückgetreten. Unser G.E.P.-Kollege, ehemaliger Assistent von Stodola, hat sich in England auf dem Gebiet des Dampf- und Gasturbinen-Baues ausgezeichnet und geniesst hohes Ansehen in der IME und IEE, wovon der James-Clayton-Preis, den er 1948 erhalten hat, Zeugnis ablegt.

**Eidg. Technische Hochschule.** Der Lehrstuhl für italienische Sprache führt die schon vor einigen Jahren begonnene *Dante-Vorlesung* weiter, und zwar mit der Lektüre des Inferno. Es lesen bis Ende Februar jeden Donnerstag um 20.15 h im Auditorium III des Hauptgebäudes zuerst Prof. G. Zoppi, später Prof. G. Calgari (Locarno) und zuletzt Prof. S. Sganzini (Lugano).

**«Beton- und Stahlbetonbau»** (früher «Beton und Eisen») erscheint seit Neujahr wieder, und zwar monatlich, im Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn in Berlin. Als Schriftleiter zeichnen *E. Bornemann*, Geschäftsführer des Deutschen Beton-Vereins, in Wiesbaden, und *J. Peters* in Berlin, der zugleich Schriftleiter der «Bautechnik» ist.

**Volkshochschule Zürich.** Seit dem 10. Januar und bis am 14. Februar liest P.-D. Dr. *A. von Moos* jeweils Dienstag von 20.30 h bis 21.15 h im Hörsaal 119 der Universität über «Geologie von Zürich».

## LITERATUR

**Der Stahlbetonbau.** Ein Leitfaden für Studium und Praxis. Von C. Kersten. Teil II: **Anwendungen im Hoch- und Tiefbau.** 17. durchgesehene und ergänzte Auflage, 171 S., 605 Abb. Berlin 1949, Verlag Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geh. 7.50 DM.

Die vorgenommene Einteilung der Bauten scheint uns in vielen Fällen recht willkürlich, obwohl es schwierig ist, gewisse Bauten in feste Kategorien einzugliedern. Sehr interessant ist, dass neben älteren Formen und Ausführungen, die wir leider noch heutzutage zu viel treffen (und die Nachahmungen von Bauweisen sind, welche anderen Baustoffen entsprechen), Beispiele der modernen und richtigen Auffassung, nämlich der monolithischen Bauweise mit Fächentragwerken, zu finden sind. Das Buch enthält somit sehr gute Beispiele, aber auch sehr schlechte, die nicht als solche vermerkt sind! Im Abschnitt I finden wir die Anwendungen im Hochbau. Sonderbar ist, dass die Pilzdecken, die dem Wesen des

Stahlbetons entsprechen, in den Sonderbauweisen klassifiziert und nach dem Vierbahnensystem bewehrt sind. Sehr gut behandelt und modern sind die Dach- und Hallenbauten, mit den vielen Schalenbauten, die ein schönes Bild über die Möglichkeiten dieser Bauweise vermitteln. Die weiteren vier Abschnitte behandeln die Anwendungen im Grundbau, im Bau von Rohrleitungen, Kanälen und Behältern (Silos und Kohlenbunker sind modern im Sinne von Flächentragwerken behandelt), im Wasserbau, und in sonstigen Anwendungen, unter anderem die Brücken. G. Steinmann

Neuerscheinungen:

**Metallographie des Magnesiums und seiner technischen Legierungen.** Von Walter Bulian und Eberhard Fahrenhorst. 2. Auflage. 139 S. mit 250 Abb. Berlin/Göttingen/Heidelberg 1949, Springer-Verlag. Preis kart. DM 16.50.

**Die mit dem Oberflächendrücken verbundenen plastischen und elastischen Formänderungen. Spannungskonzentration und Ermüdungsbrüche.** Von O. Föppl. 66 S. mit Abb. Braunschweig 1949, Verlag Friedr. Vieweg & Sohn. Preis kart. 4 DM.

**Neue Erkenntnisse und Entwicklungen beim Schweissen von Eisenwerkstoffen.** Von Karl Ludwig Zeyen. 214 S. mit 65 Abb. und 52 Zahlentafeln. München 1949, Verlag Carl Hanser. Preis kart. DM 10.80, geb. DM 12.80.

**Le pont, élément technique et architectural.** Par Marcel-D. Mueller. 4 p. Extrait de la Revue de l'Université de Bruxelles. Juillet-Septembre 1949.

**Erdmagnetische Messungen in der Schweiz.** Von Hans Röthlisberger. 7 S. mit 4 Abb. Separatabdruck aus der «Neuen Zürcher Zeitung», Beilage «Technik», 9. 3. 1949. Zu beziehen durch das Institut für Geophysik der ETH.

## WETTBEWERBE

**Friedhoferweiterung in Allschwil.** Teilnahmeberechtigt sind alle seit mindestens dem 1. Jan. 1948 in den Kantonen Baselland und Baselstadt domizilierten oder heimatberechtigten Architekten und Gartengestalter schweizerischer Nationalität. Fachleute im Preisgericht: Stadtgärtner R. Arioli, Basel, Arch. H. Baur, Basel, Kantonsbaumeister J. Maurizio, Basel, Arch. J. Stehlin-Gürtler, Allschwil. Für Preise und Ankäufe stehen 10 000 Fr. zur Verfügung. Anfragetermin 31. Jan., Ablieferungstermin 25. April. Verlangt werden Uebersichtsplan 1 : 5000, Lageplan 1 : 200, Risse 1 : 200, Isometrie, Kostenberechnung, Bericht. Die Unterlagen können bis am 15. Febr. gegen Einzahlung von 20 Fr. auf Konto V 1536, Gemeindeverwaltung Allschwil, bezogen werden.

**Heil- und Pflegeanstalt Rosegg, Solothurn** (SBZ 1949, Nr. 29, S. 408). Das Preisgericht hat von den 20 eingereichten Entwürfen folgende 7 prämiiert:

1. Preis (5500 Fr.) Oskar Sattler, Werner Studer, W. Studer jun., Walter Stäuble, alle in Solothurn
2. Preis (2600 Fr.) Bruno Haller, Solothurn
3. Preis (2400 Fr.) Otto Sperisen, Solothurn
4. Preis (2200 Fr.) Heini Niggli, Balsthal
5. Preis (2000 Fr.) Hans Bernasconi, Solothurn
6. Preis (1800 Fr.) H. Frey, Olten
7. Preis (1500 Fr.) Peter Müller, Horgen

Die Projekte sind bis und mit 26. Januar in der alten Kantonschulturnhalle in Solothurn öffentlich ausgestellt. Die Ausstellung ist von 10 bis 12 h und von 14 bis 16 h geöffnet.

## NEKROLOGE

**† Léon Daguet,** Ing.-chem. G. E. P., von Fryburg, geb. am 30. April 1873, Eidg. Polytechnikum 1891—1895, seit 25 Jahren Präsident der Condensateurs Fribourg S. A., ist am 11. Januar gestorben.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:
Dipl. Bau-Ing. W. JEGHER, Dipl. Masch. Ing. A. OSTERTAG
Dipl. Arch. H. MARTI
Zürich, Dianastrasse 5 (Postfach Zürich 39). Telephon (051) 23 45 07

## MITTEILUNGEN DER VEREINE

### S. I. A. Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein
**Mitteilung des Sekretariates**

### Tagung für elektrische Traktion in London

The Institution of Electrical Engineers London veranstaltet vom 20. bis 23. März 1950 eine Tagung in ihrem Vereinshaus mit folgendem provisorischen Programm:

*1. Montag, 20. März, 17.30 h:*
Eröffnungssitzung mit einführendem Referat von Sir *Cyril Hurcomb*, G. C. B., K. B. E. und Vortrag von *C. M. Cock:* «Railway Electrification in Great Britain.»

*2. Dienstag, 21. März, 14.30 h:*
Uebersicht über die elektrische Traktion. *T. S. Pick* und *R. Dell:* «Review of London Transport Railway Practice.» *H. H. Swift:* «The Liverpool Street-Shenfield Electrification.» *E. T. Hippisley:* «Achievements of British Engineering in Overseas Railway Electrification.»

*3. Dienstag, 21. März, 17.30 h:*
Erwägungen für die Projektierung. *F. G. Johansen:* «The Effect of Electric Traction on the Track.» *W. J. Webb:* «Spacing of Sub-stations.» *W. S. Graff-Baker:* «Multiple Unit Trains.» *F. Lydall:* «Tractive Resistance of Electric Trains.»

*4. Mittwoch, 22. März, 14.30 h:*
Ausrüstung. *F. B. Kitchin* und *J. Holland:* «Overhead Equipment Design.» *H. P. Colwell:* «Maintenance of Overhead Equipment.» *C. A. Craig* und *M. E. Constant:* «Conductor rail installation and maintenance. Collector gear for conductor rail.» *W. L. King:* «Lightning Protection on the South African Electrified Railways.» *S. B. Warder:* «Traction Sub-stations, their General Lay-out, operation and maintenance.» *A. J. Gosling:* «The 3000 V Traction Sub-stations of the South African Railways.»

*5. Mittwoch, 22. März, 17.30 h:*
Rollmaterial. *W. J. A. Sykes:* «Electric Locomotives of the British Railways.» *F. A. Harper:* «Diesel-Electric Locomotives of the British Railways.» *E. S. Cox:* «Mechanical Design of Electric and Diesel-Electric Locomotives.» *F. W. Sinclair* und *S. C. Lyon:* «Mechanical Design of Modern Motor Coaches (particularly light weight design).»

*6. Donnerstag, 23. März, 14.30 h:*
Kontroll- und Hilfsausrüstung. *R. Brooks:* «Control and Auxiliary Equipment for Direct Current Electric Locomotives.» *E. T. Hippisley* und *F. E. Butler:* «Control Gear and Auxiliary Machines for Multiple Unit Electric Trains.» *R. I. D. Arthurton:* «Power Operated Doors.» *H. R. Broadbent:* «Electro-Pneumatic Brakes.» *J. W. Grieve:* «Electric Coach Lighting and Heating.» *P. L. Mardis* und *W. G. Jowett:* «Electric Locomotives and Motor Coach Trains.» *F. Whyman:* «Electric Braking Systems.»

*7. Donnerstag, 23. März, 17.30 h:*
Konstruktion und Unterhalt des Materials. *G. H. Fletcher* und *E. A. Binney:* «Features of Modern Traction Motors and Gearing (Mechanical and Electrical).» *David McKenna:* «Running Attention to Electric Rolling Stock.» *H. H. C. Barton:* «The Maintenance of Electric Rolling Stock.» *F. A. Harper:* «Maintenance of Diesel-Electric Equipment.» *L. C. Woodhouse:* «Operating Experience with the Electrical Equipment of Diesel-Electric Motor Coach Trains.»

Die einzelnen, oben aufgeführten Arbeiten sind speziell für die Tagung abgefasst worden, so dass Gewähr für eine interessante Diskussion geboten ist. Sie werden mit den Diskussionsbeiträgen anschliessend an die Tagung in einer Sonderausgabe der «Proceedings of the Institution» veröffentlicht werden. Allfällige Interessenten aus der Schweiz wollen sich beim Zentralsekretariat des S. I. A., Beethovenstrasse 1, Zürich, anmelden.

### S. I. A. Sektion Bern
**Vortragsabend vom 25. November 1949**

Ing. Dr. E. Gerber, Kreis-Oberingenieur, Bern, sprach über

**Deutsche Autobahnen, Eindrücke von einer Studienreise**

Ende Juni 1949 hatte eine schweizerische Delegation von Strassen- und Verkehrsfachleuten Gelegenheit, an einer Tagung der deutschen Forschungsgesellschaft für das Strassenwesen in Stuttgart teilzunehmen und dabei grössere Strecken der süddeutschen Reichs- und Landstrassen und der Reichsautobahnen[1]) von Ulm bis ins Ruhrgebiet kennen zu lernen.

Die deutschen Autobahnen erreichen in der kompromisslosen Ausführung eines übergeordneten Verkehrsnetzes für den reinen Motorfahrzeugverkehr mit ihren niveaufreien Kreuzungen und zweispurigen Richtungsfahrbahnen wohl die bisher vollkommenste Entwicklungsstufe im Autostrassenbau. Bis heute ist in keinem andern Land ein so vollständiges Netz von Autobahnen entstanden. Seine Maschenweite beträgt heute rund 100 bis 200 km und soll im Vollausbau nach bisheriger Planung auf 80 bis 100 km ergänzt werden. Als Bauherr trat das Reich auf, das Projekt, Ausführung und Finanzierung übernahm. Den Ländern wurde der Landerwerb und der Unterhalt überbunden. Von den 7000 geplanten Kilometern waren Ende 1939 rund 4000 betriebsfertig geworden und rund 1000 befanden sich im Bauzustand. Der Kostenaufwand pro Kilometer dürfte nicht ganz eine Million Reichsmark beansprucht haben.

[1]) Siehe SBZ Bd. 108, S. 223* und 233 (21. Nov. 1936).