

Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **91/92 (1928)**

Heft 20

PDF erstellt am: **12.07.2024**

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.

52,7% gestiegen und hat dabei die Produktion Nordamerikas (U. S. A. und Canada), die von 40,8 auf 37,8 Mill. t gesunken ist, überschritten. Die Rohstahlgewinnung belief sich im Jahre 1927 auf 101 Mill. t gegenüber 93,7 Mill. t im Vorjahre. Auch hier hat Europa mit 52,3 Mill. t (41,3 Mill. t) oder 51,7% (44,0%) Nordamerika, das 46 Mill. t (50 Mill. t) erzeugte, überflügelt.

Eine Express-Flugverbindung zwischen Zürich und Berlin ist letzten Montag von der „Ad Astra“ gemeinsam mit der deutschen „Lufthansa“ in Betrieb genommen worden. Dabei wurde die Strecke Zürich-Berlin in 4 h 50 min, die Strecke Berlin-Zürich in 4 h 20 min zurückgelegt. Damit ist der Nachweis geleistet, dass die Reise Zürich-Berlin und zurück (Gesamtenfernung rd. 1400 km) in einem Tag, und zwar innert der Tagesstunden, erledigt werden kann.

Der schweizerische Elektrotechnische Verein und der Verband Schweizerischer Elektrizitätswerke halten ihre diesjährigen Generalversammlungen am 16. und 17. Juni in Baden ab.

Literatur.

Elektrische Vollbahnlokomotiven. Ein Handbuch für die Praxis sowie für Studierende. Von Dr. techn. Karl Sachs, Ingenieur der A.-G. Brown, Boveri & Cie., Baden. Mit 448 Abbildungen im Text und 22 Tafeln. Berlin 1928. Verlag von Julius Springer. Preis geb. 84 M.

Mit dem vorliegenden, 461 Seiten in Lexikon-Format umfassenden Buche will der Verfasser die Entwicklung und den heutigen Stand der elektrischen Vollbahnlokomotive zur Darstellung bringen. In einem ersten Abschnitt betrachtet er „Zugkraft und Leistung“, in einem zweiten Abschnitt den „Wagenteil“, in einem dritten Abschnitt den „elektrischen Teil“, worauf in einem vierten Abschnitt eine Beschreibung von 15 modernen Lokomotiven aller Stromarten gegeben wird. Der heutige Stand der Vollbahnlokomotive findet sich in dem vorliegenden Buche in vorzüglicher Weise behandelt, wobei sich der Verfasser als guter Kenner der einschlägigen Literatur, einschliesslich aller wichtigeren Patentschriften ausweist; es ist dies umso bemerkenswerter, als der Verfasser sich erst seit wenigen Jahren eingehender mit der elektrischen Traktion befasst, da er ja früher in andern Abteilungen der A.-G. Brown, Boveri & Cie. tätig war. Damit hängt es wohl auch zusammen, dass er in bezug auf die Entwicklung der elektrischen Traktion weniger sichere Angaben zu bieten weiss, als bezüglich ihres heutigen Standes. So findet sich schon auf Seite IV des Vorworts die ungenaue Angabe, die Entwicklung der elektrischen Vollbahnlokomotive beginne mit den vor 30 Jahren gebauten Burgdorf-Thun-Lokomotiven zu je 300 PS, während doch allgemein bekannt ist, dass schon drei Jahre früher die ersten Baltimore-Ohio-Lokomotiven zu je 1440 PS in Dienst kamen, die mit ihrer Bestimmung für Anhängelasten von je 1000 t einen geeigneteren Ausgangspunkt der Entwicklung darstellen, als jene kleinen und jüngern schweizerischen Nebenbahn-Maschinen. Demgemäss müssen wir auch (Seite 207) in der historischen Uebersicht der Gleichstromlokomotiven die irriige Angabe beanstanden, in der zweiten Hälfte der neunziger Jahre hätten die damaligen Gleichstrommotoren eine Leistungssteigerung über 40 PS Stundenleistung hinaus nicht zugelassen, da ja z. B. die damaligen Motoren der eben genannten amerikanischen Lokomotiven bereits Stundenleistungen von je 360 PS aufweisen. In Bezug auf die (auf Seite 299) gegebene Entwicklungsgeschichte des Einphasen-Bahnmotors scheint uns die folgende Bemerkung am Platze: Wenn man es heute noch der Mühe wert erachtet, von den Bemühungen von 1901 von G. Winter und F. Eichberg zu reden, denen bekanntlich kein dauernder Erfolg beschieden war, so hätten die Erfindung der Kompensation durch Alexander Siemens und R. Eickemeyer und die Proklamierung der tiefen Frequenz durch B. G. Lamme, denen entscheidende und bleibende Bedeutung zukommt, unbedingt erwähnt werden müssen. In der historischen Darstellung der Drehstrom-Traktion finden wir (Seite 354) die Angabe, dass der — internationale — Simplontunnel deshalb für Drehstrom von 3000 Volt und 15 Perioden elektrifiziert worden sei, um den unmittelbaren Anschluss an das Netz der italienischen Staatsbahnen zu ermöglichen; es ist aber bekannt, dass für jene Systemwahl der S. B. B. von 1905 die zufällige Verwendbarkeit einiger bei der Veltlinbahn entbehrlicher Lokomotiven, sowie der Wunsch, die elektrische Traktion gleich mit der Tunnel-Eröffnung zur Einführung zu bringen, wegleitend waren, wobei dann auch der Schweiz. Bundesrat und die Internationale Simplon-Dele-

gation zustimmten; übrigens lag eine Offerte von Brown, Boveri & Cie. vor, die betreffende Elektrifizierung auf eigene Kosten und eigenes Risiko vorzunehmen, was den Entschluss der Behörden wesentlich erleichterte.

Das ausserordentlich reichhaltige Bildermaterial zeigt die sorgfältige Ausführung, die die im Verlage von Julius Springer erscheinenden Werke ausnahmslos kennzeichnet, und erklärt auch den relativ hohen Preis des vorliegenden Werkes, das wir — ungeachtet unserer Bemerkungen zur Entwicklungsgeschichte — den Interessenten warm empfehlen. W. K.

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

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Mitteilung des Sekretariats.

Vom 3. Juni a. c. an findet in London die Feier des Centenary of the Incorporation by Royal Charter of The Institution of Civil Engineers statt.

Der Schweizerische Ingenieur- und Architekten-Verein wird dabei durch Herrn Ingenieur J. Bichi in Zürich vertreten sein.

Im Anschluss an diese Veranstaltung ist von Dienstag den 5. Juni an die Abhaltung verschiedener Vorträge und Diskussionen vorgesehen, zu welchen auch die Mitglieder des S. I. A. eingeladen sind. Wir bitten die Herren Kollegen, die sich für eine Teilnahme interessieren, ihre Adresse in London dem Sekretariat des S. I. A., Tiefenhöfe 11, Zürich 1, bekannt geben zu wollen, damit ihnen dorthin eine Teilnehmerkarte zugestellt werden kann.

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Jahresbericht der S. T. S. für das Jahr 1927.

In der innern Organisation der S. T. S. traten im Berichtjahre keine wesentlichen Änderungen ein. Die Verwaltungskommission befasste sich in der Hauptsache mit der zur Weiterführung der S. T. S. nötigen neuen Vereinbarung mit dem eidgenössischen Arbeitsamt betreffend Subventionierung des Unternehmens durch den Bund. Es konnte ein neues Abkommen getroffen werden, demzufolge der Bund sich verpflichtet, der S. T. S. eine jährliche ordentliche Subvention von im Maximum $\frac{1}{3}$ der Betriebsauslagen auszusahlen. Die Existenz der S. T. S. scheint dadurch auch für die Zukunft gesichert.

Die Zahl der Angemeldeten hat im Berichtjahre, infolge der günstigeren Lage des Arbeitsmarktes, etwas abgenommen. Die Zahl der Abonnenten auf das vertrauliche Bulletin und das Stellenverzeichnis ist dagegen im Verhältnis zur Zahl der Angemeldeten leicht gestiegen; zu Ende des Jahres bedienten sich 62% der Angemeldeten dieser Bulletins für die Eingabe ihrer Offerten.

Neu eingeführt wurde gegen Ende des Berichtjahres, versuchsweise, die Herausgabe eines Verzeichnisses von Chiffre- und andern Inseraten, die zum Teil vom Sekretariat des S. I. A. zur Verfügung gestellt in- und ausländischen Tages- und Fachblättern entnommen werden. Dieses Verzeichnis gelangt an Bulletin-Abonnenten kostenlos. Es kann aber, von bei der S. T. S. Angemeldeten, auch einzeln, zum Preise von 1 Fr. pro Quartal, bezogen werden. Stellessuchende haben ihre Offerten für die darin enthaltenen Stellen direkt einzusenden, auch fällt jede Vermittlungsgebühr seitens der S. T. S. weg.

Statistisches:

Die Zahl der *Eingeschriebenen* hat, wie schon erwähnt, im Berichtjahre im Vergleich zum Vorjahre abgenommen. Sie betrug zu Anfang des Jahres (Statistik vom 31. Dez. 1926) im ganzen 838, wovon 387 in der Hoch- und Tiefbau-Abteilung und 451 für die übrigen Berufe. Am 31. Dezember 1927 betrug die Zahl der Eingeschriebenen im ganzen 671 und zwar 289 in der Bau-Abteilung und 382 in den übrigen Berufsarten. Davon waren zur Zeit ihrer Anmeldung 363 = 52,6% stellenlos. Die höchste Zahl war Ende Februar zu verzeichnen mit 780 Eingeschriebenen (384 Bau-Abteilung und 436 Maschinen-Abteilung), die tiefste Zahl Ende Juli mit 604 (254 Bau-Abteilung und 350 Maschinen-Abteilung).

Ueber die Vertretung der einzelnen Berufe sowie über das Stellen-Angebot und die erzielten Vermittlungen gibt folgende Tabelle Aufschluss. (A Architekten, B-T Bau-Ingenieure, V-I Vermessungs-Ingenieure, K-I Kultur-Ingenieure, M-I Maschinen-Ingenieure, E-I Elektro-Ingenieure, Ch-I Ingenieur-Chemiker, V Verschiedene, HT Hochbau-Techniker, TT Tiefbau-Techniker, G Geometer, MT Maschinen-Techniker, ET Elektro-, ChT Chemie-, HZT Heizungs-Techniker.)

Akademiker	A	B-I	V-I	K-I	M-I	E-I	Ch-I	V	Total
Eintritte	69	137	3	8	51	63	28	3	362
Offene Stellen	57	63	—	2	71	32	22	2	249
Vermittlungen	32	30	—	—	12	8	1	—	83

(1926 = 64)

damit ist auch eine Verbreiterung der Streitgasse vorgesehen und zwar über die heute bestehende Baulinie hinaus. Auch das „Stöckli“ wird anlässlich dieser Veränderungen nicht bestehen bleiben können. Für den Bau des *Kunstmuseums* am Albangraben ist der Abbruch des alten Wirttembergerhofes notwendig. Das Ausschreiben für die Plankonkurrenz wird in nächster Zeit erfolgen. — Der Bau der *Wasch- und Badeanstalt* auf der Breite ist soweit gediehen, dass sie im kommenden Sommer eröffnet werden kann. — Die Verbreiterung der *Birsbrücke* sollte schon längst ausgeführt werden, bis jetzt konnte jedoch eine Einigung mit dem Kanton Baselland über die Teilung der Kosten nicht erreicht werden. Die bestehende Brücke soll birsaufwärts verschoben und für die „Reding-Brücke“ verwendet werden. Mit der Ausführung der neuen Brücke soll auch eine Verbreiterung der Zufahrtstrassen vorgenommen werden. — Die *Meteorologische Anstalt* bei St. Margarethen soll im Sommer dem Betrieb übergeben werden. Von privater Seite wurde ein Projekt für ein in der Nähe zu errichtendes *Luft- und Sonnenbad* eingereicht, das z. Zt. geprüft wird, insbesondere die Wasserzuleitung vom Wasserturm auf der Batterie. — Infolge der in Angriff genommenen Ausführung des Kraftwerkes Kembs ist in nächster Zeit eine durch den Aufstau des Rheines bedingte Umänderung an der *Kanalisation* auf Kosten des Konzessionärs vorzunehmen.

Von unsern *Rheinbrücken* sind die Verkehrsverhältnisse auf der Johanniterbrücke, wo die Fahrbahn fast vollständig durch die Strassenbahn in Anspruch genommen wird, am schlechtesten. Von der *Dreirosenbrücke* werden in der Projektion verschiedene Vorprojekte gezeigt, die zum Studium der Ausschreibungs-Unterlagen vom Bau-Departement aufgestellt worden sind. Um der Rheinschiffahrt Rücksicht zu tragen, haben die vorgesehenen Konstruktionen keinen oder höchstens einen Pfeiler im Strombett. Die vorgesehene Plankonkurrenz soll auch eine Lösung der Zufahrten bringen, die namentlich am linken Ufer infolge des vorhandenen Schlachthaus-Geleises einige Schwierigkeit macht. Das Bauprogramm ist noch nicht ausgearbeitet, und der Bau soll erst noch durch eine Volksabstimmung beschlossen werden. In der Projektion wird auch ein Projekt der Verbreiterung der Wettsteinbrücke gezeigt, die ohne Verlängerung der Strompfeiler möglich ist. Diese Verbreiterung wird zuerst zur Ausführung kommen, bevor an den Bau einer weiteren Brücke (Hallwilerbrücke) herangetreten wird.

Von privater Seite wurde das Begehren für den Bau eines *Hochbaues* bei der Garage Schlotterbeck gestellt. Eine Kommission studiert z. Z. allgemein die Frage der Hochhäuser, deren Errichtung namentlich im Innern der Stadt mit Schwierigkeiten verbunden ist, namentlich infolge der damit verbundenen Verkehrssteigerung während den Stosszeiten in den benachbarten Strassen, und wegen der Verschlechterung der Lichtverhältnisse für die Nachbarn, sodass für die Errichtung solcher Bauten fast nur freie Plätze in Frage kommen.

In der Diskussion entwirft Ingenieur *Riggenbach* ein Bild der Entstehung unseres Stadtplanes, der hauptsächlich durch den Umbau unserer Bahnhöfe notwendig geworden ist. Er zeigt, wie dann bei der Ausführung namentlich des neuen S. B. B.-Bahnhofes die aufgestellten Projekte oft umgestossen wurden, und man sich mit den heute vorhandenen unzweckmässigen Lösungen begnügte. Diese zu verbessern, so weit es noch möglich ist, ist eine unserer heutigen Aufgaben. Der erste Stadtplan war hauptsächlich ein Werk des Ingenieurs, ohne grosse Rücksichtnahme auf die später zu errichtenden Gebäude. Man legte den Hauptwert auf schlanke Strassenverbindungen. Die in späterer Zeit einsetzende Bewegung im Städtebau, die Städtebilder erzielen wollte, die gar nie erreicht werden konnten, weil die Bauherren und selbst die Architekten sich an die Vorschriften nicht hielten, veranlasste eine Umarbeitung desselben. Später musste man erkennen, dass man in der vom Heimatschutz veranlassten Revision zu weit gegangen war, und man kehrte bei der Projektierung neuer Strassenzüge wieder mehr zu den frühern Grundsätzen zurück. Eine weitere Notwendigkeit, einen Stadtplan zu besitzen, bildete der Bau der Strassenbahnen. Schon die ersten Privaten, die um die Konzession einkamen, erkannten den Marktplatz als das Zentrum, von dem aus die Verbindungen nach den Aussenquartieren gehen mussten. Zu diesem Zwecke wurde schon damals eine Verbindungsstrasse von der Post nach der Gewerbeschule projektiert. Ein Beispiel, wie fiskalische oder persönliche Verhältnisse gute Strassenverbindungen zu Fall bringen können, ist die projektiert gewesene Jakob-Burckhardt-Strasse, eine direkte Verbindung von der Handelsbank nach der Einmündung der Dufourstrasse, in die St. Alban-Anlage, welche die heutigen schlechten Verkehrsverhältnisse an der Handelsbank vermieden hätte. Ing. Riggenbach vertritt die Ansicht, dass der Hallwilerbrücke für den Durchgangsverkehr vom Ausland nach der Schweiz grosse Bedeutung zukommt, auch empfiehlt er angelegentlichst die Ausführung der Verbindungsstrasse Post-Gewerbeschule und ist bereit, uns darüber in einem besondern Referat zu berichten.

Ing. *O. Ziegler* gibt die Resultate der von ihm vorgenommenen Verkehrszählungen an den Zufahrten zu den Rheinbrücken bekannt, aus denen er den Schluss zieht, dass für den Bau der Dreirosenbrücke ein dringendes Bedürfnis vorliegt, während für die obere Verbindung vorläufig eine Verbreiterung der Wettsteinbrücke genügt.

Dir. *J. Christen* empfiehlt die Ausführung einer Tramverbindung von der Schützenmatte, mit Einbeziehung des Binningertrams, nach dem Marktplatz via Schützenmatte-Strasse-Schützengraben-Holbeinplatz und mit einem Tunnel in rd. 4% Gefälle nach dem Rümelinplatz.

Arch. *O. Schmid* betrachtet es als einen grossen Nachteil, dass in Basel die Vororttrams bis in die Stadt hinein geführt werden, wodurch eine starke Ueberlastung der innern Linien eintritt. Im innersten Teil der Stadt (City) sollte mehr gegangen und nur wenig gefahren werden.

Ing. *Riggenbach* teilt diese Ansicht. In der innern Stadt sind einige gute Hauptverbindungsstrassen zu schaffen, die übrigen Strassen können dann unverbreitert gelassen werden. Um die innere Stadt von den Strassenbahnlinien zu befreien, schlägt er die Anlage eines innern Ringes vor: Mittlere Rheinbrücke-Schifflande-Blumenrain-Petersgraben-Leonhardsgraben-Kohlenberg-Steinberg. Diese Linie umschliesst die Altstadt so enge, dass deren einzelne Punkte leicht zu Fuss erreicht werden können. Er empfiehlt das Studium dieser Linie, sowie jenes der Führung der Strassenbahn im Innern der Stadt als Untergrundbahn. — Der *Präsident* erinnert an unsere Eingabe an das Baudepartement betr. Einrichtung eines Stadtplanbureau, das der geeignete Ort wäre, alle diese Fragen zu studieren.

Reg.-Rat Dr. *Brenner* erachtet die Ausführung einer Verbindungsstrasse Post-Gewerbeschule ebenfalls für dringend notwendig in Verbindung mit der Anlage eines Platzes bei der Grundpfahlgasse. Dagegen hält er die Errichtung eines Stadtplanbureau nicht für so wichtig, da der Regierungsrat verschiedene Aufträge für solche Studien an Private erteilt habe. — Schluss der Sitzung um 11 1/2 Uhr.

Der Protokollführer: i. V. A. B.

S. T. S.	Schweizer. Technische Stellenvermittlung Service Technique Suisse de placement Servizio Tecnico Svizzero di collocamento Swiss Technical Service of employment
-----------------	---

ZÜRICH, Tiefenhöfe 11 — Telefon: Selnau 5426 — Telegr.: INGENIEUR ZÜRICH
 Für Arbeitgeber kostenlos. Für Stellensuchende Einschreibgebühr 2 Fr. für 3 Monate.
 Bewerber wollen Anmeldebogen verlangen. Auskunft über offene Stellen und Weiterleitung von Offerten erfolgt nur gegenüber *Eingeschriebenen*.

- 341 *Ingenieur* expérimenté dans l'établissement des devis et de la construction des turbines hydraul. Au plus tôt. Suisse romande.
- 343 *Techniker* mit Erfahrung im Wasserturbinenbetrieb, Bau und Installation von Gas- und Wasserrohrnetzen, als Chef-Monteur für Aussendienst in Gas- und Wasserwerk. Deutsche Schweiz.
- 345 *Maschinen- oder Chemiker-Ingenieur* mit Hochschulbildung u. Sprachkenntnissen, für Patentanwalt. Deutsche Schweiz.
- 349 *Betriebsleiter*, erfahren in Organisation und Kalkulationswesen, zur Entlastung des Techn. Direktors bedeutender schweizer. Nahrungsmittelfabrik. Für energischen, zuverlässigen Schweizer (nicht über 35 Jahre) aussichtsreiche Lebensstellung.
- 532 *Tüchtiger Bauführer* zu baldmögl. Eintritt. Kt. Graubünden.
- 534 *Bautechniker*, guter Zeichner. Sofort. Kt. Zürich.
- 536 *Bautechniker*, guter Zeichner. Sofort. Arch.-Bureau St. Gallen.
- 540 *Architekt-Bautechniker* f. zeichn. Arb. Baldmögl. Arch.-Bur. Zürich.
- 546 *Dessinateur-architecte*, pour béton armé. Français. Genève.
- 548 *Bautechniker* für Bureau. Baldmögl. Arch.-Bureau Kt. Aargau.
- 550 *Bautechniker-Bauzeichner* für baldmögl. Eintritt. Kt. Appenzell.
- 552 *Tiefbau-Techniker*, vorerst f. Mitarbeit im kaufm. Betrieb. Thurgau.
- 554 *Bautechniker* zu baldmögl. Eintritt. Kt. Zürich.
- 556 Erfahrener *Bautechniker* f. Bureau u. Bauplatz. Sofort. Kt. Zug.
- 560 *Bauführer* oder *Bautechniker* zu baldmögl. Eintritt. Zürich.
- 562 *Bautechniker-Architekt* zu baldmögl. Eintritt. Kt. Aargau.
- 564 *Künstler* veranl. *Architekt* f. Durchführung eines gröss. Objektes.
- 566 *Bautechniker* mit Kenntnis der drei Landessprachen für techn. Korrespondenz. Kt. Zürich.
- 570 *Tücht. Bauführer* zu baldmögl. Eintritt. Architekt. Solothurn.
- 572 *Tücht. Architekt* für moderne Innendekoration. Sofort. Zürich.
- 574 *Tücht. Bautechniker-Architekt*. Sofort. Zürich.
- 576 *Ingenieur civil* ou *Architecte* ayant l'habitude des grandes constructions, comme conducteur de travaux pour grand hôtel en France. Urgent.
- 578 jüngerer *Bautechniker-Bauzeichner* mit franz. Sprachkenntnissen für Reisetätigkeit. Sofort. Zürich.
- 580 *Architekt-Bautechniker* mit künstl. Befähigung und weitgehend prakt. Erfahrung. Eintritt baldmögl. Architekturbureau Basel.
- 582 *Tüchtiger Architekt* mit französischen Sprachkenntnissen. Sofort. Architekturbureau Zürich.
- 586 *Tiefbau-Techniker* mit Praxis für Strassenprojekte und Entwässerung Sitten.