Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 93/94 (1929)
Heft: 22

Sonstiges

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 16.07.2025

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

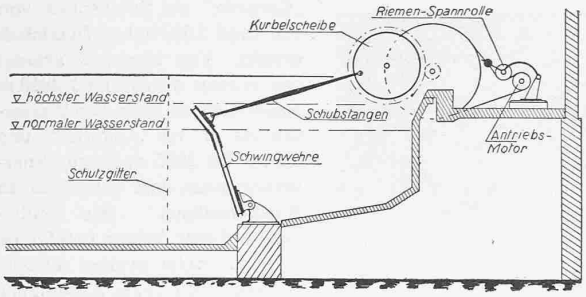


Abb. 1. Schematische Darstellung des Bamag-Wellenerzeugers.

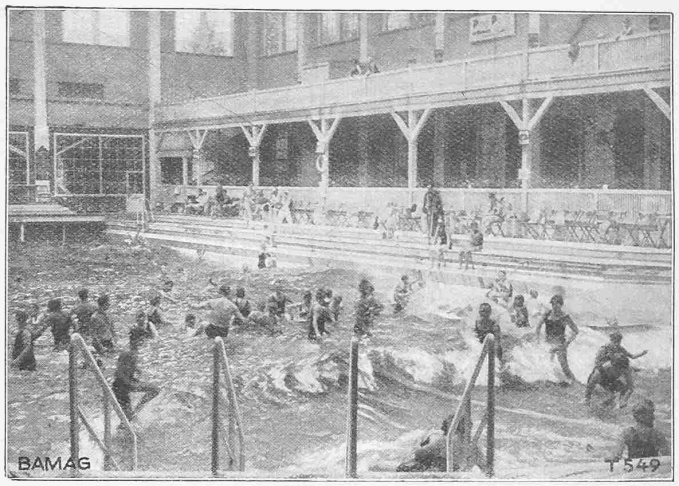


Abb. 2. Hallen-Schwimmbad mit Bamag-Wellenerzeuger im Lunapark Berlin.

B. mit dem Bremsapparat Drolshammer:

a) mindestens 70% der bestehenden Güterwagen der Hauptbahnen;

b) mindestens 70% der in den Wagenpark aller schweizerischen Normalspurbahnen eingestellten Privatwagen;

c) alle neu zu erstellenden Güterwagen, einschl. Privatwagen.

Wagen mit mehr als 15 Tonnen Ladegewicht sind mit der Einrichtung für Lastabbremsung zu versehen.

Der Bundesrat behält sich vor, den Prozentsatz der mit vollständigem Bremsapparat auszurüstenden Wagen später zu erhöhen und die Grenze des Ladegewichtes, oberhalb welcher Lastabbremsung vorhanden sein muss, herabzusetzen, wenn sich das Bedürfnis hierzu einstellen sollte.

Art. 4. Die Ausrüstung des normalspurigen Güterwagenparkes mit den in Art. 3 genannten Einrichtungen soll im Jahre 1929 beginnen und bis Ende des Jahres 1935 vollzogen sein. Jede Bahnverwaltung hat für die Durchführung ein Programm aufzustellen, das dem Eisenbahndepartement vor Ende 1929 vorzulegen ist.

Art. 5. Diese Verordnung tritt sofort in Kraft. Das Eisenbahndepartement wird mit deren Vollziehung betraut.

MITTEILUNGEN.

Eidgen. Technische Hochschule. *Ehrung von Professoren.* Anlässlich ihrer Jahrhundertfeier hat die Technische Hochschule Stuttgart an Prof. Dr. P. Niggli, derzeitigen Rektor der E. T. H., sowie Prof. Dr. H. Weyl die Würde eines Dr. Ing. ehrenhalber verliehen. Gleichzeitig ernannte sie Prof. Dr. A. Stodola zum Ehrenbürger der Hochschule. Seitens der Technischen Hochschule Prag erhielt ferner Prof. Dr. Stodola anlässlich seines 70. Geburtstages die Würde eines Dr. Ing. honoris causa.

Diplomerteilung. Die E. T. H. hat nachfolgenden Studierenden auf Grund der abgelegten Prüfungen das Diplom erteilt:

Diplom als Architekt: Henri de Heller, Architekt, von Aubonne (Waadt); Fritz Lodewig, von Basel.

Diplom als Bauingenieur: Ugo Balestra, von Gerra Gambarogno (Tessin); Werner Burkhart, von Müntschemier (Bern); Franco Ender, von Castagnola (Tessin); Alexander G. Tsatsos, von Athen.

Diplom als Ingenieur-Chemiker: Ferdinand Alisson, von Couvet (Neuenburg); Kristian Olav Berg, von Vestre Aker (Norwegen); August Brunner, von Hemberg (St. Gallen); Hans v. Christian-Száraspatak, von Budapest; Adam Deutsch, von Pécs (Ungarn); German Escribano-Ortega, von Madrid; Jakob Feldmann, von Glarus; Hans Geret, von Mellingen (Aargau); Max Hoffer, von Stiedra (Tschechoslovakei); Hans Jenny, von Iffwil (Bern) und Aarau; László Karlovitz, von Pápa (Ungarn); Silvio Molinari, von Tirano (Italien); Wolfgang Moser, von Luzern; Pierfrancesco Orsi Mangelli, von Osio Sotto (Italien); Sylvester Schaffhauser, von Oberbüren (St. Gallen); Emil Schlittler, von Mitlödi (Glarus); Francisco Soler, von Badalona (Spanien); Ladislaus Terebesi, von Budapest; Karl Vogler, von Frauenfeld; Alfred Wiegner, von Zürich; ferner mit Ausbildung in Elektrochemie Paul Farkas von Bisztra, von Budapest.

Diplom als Forstingenieur: Eduard Ammann, von Matzingen (Thurgau); Elie Gaillard, von Ardon (Wallis).

Diplom als Ingenieur-Agronom: Ernst Ammann, von Frauenfeld; Charles de Blonay, von Blonay und Vevey (Waadt); ferner mit Ausbildung in molkereitechnischer Richtung Oskar Langhard, von Oberstammheim (Zürich).

Diplom als Kulturingenieur: Hans Lüthy, von Muhen (Aargau); Eugen Meyer, von Nieder-Gösgen (Solothurn).

Diplom als Fachlehrer in Mathematik und Physik: William Brunner, von St. Gallen; Rodolfo Olgiati, von Poschiavo (Graubünden).

Diplom als Fachlehrer in Naturwissenschaften: August Wick, von Niederbüren (St. Gallen).

Ein Wellenerzeuger für Schwimmbäder. Es ist eine allgemein bekannte Tatsache, dass das Seebad mit seinem erfrischenden Wellengang der Gesundheit besonders zuträglich ist. Für die soziale Hygiene wie auch für den Wassersport hat es viel zu bedeuten, dass es nunmehr möglich ist, in Hallen- und Freibädern des Binnenlandes ähnliche Badeverhältnisse vorzufinden, wie in Seebädern. Die Arbeitsweise dieser Wellenerzeuger, die die Bamag-Dessau baut, ist grundsätzlich die, dass eine oder mehrere Metallflächen, sogenannte Schwingwehre, an einem Ende drehbar gelagert, am andern Ende mit ihren breiten Flächen im Wasser hin und her bewegt werden (Abbildung 1). Vom Baderaum sind sie zum Schutz der Badenden durch eine Drahtwand getrennt. Die Wehre werden durch kräftige Kurbelgetriebe (Zahnrad und Riemenübersetzung) und durch einen regulierbaren Motor angetrieben. Durch versetzbare Kurbelzapfen ist weiter dafür gesorgt, dass die Grösse der Wellen auch durch verschieden grossen Ausschlag der Wehre reguliert und mit dem jeweiligen Wasserstand in ein günstiges Verhältnis gebracht werden kann. Ferner können die einzelnen Wehre voneinander abgekuppelt oder auch gegeneinander versetzt werden, um einen in der Richtung veränderten Wellenschlag zu ermöglichen. Die erforderliche Leistung ist nicht hoch; so besitzt die Anlage im Lunapark, Berlin, die grösste dieser Art in Europa (Abb. 2), nur einen Motor von 70 PS.

Eine Uebersicht über die gewölbten Brücken von mehr als 80 m Spannweite gibt Prof. Spangenberg (München) in „Beton und Eisen" vom 20. September 1928. Die Tabelle enthält die wichtigsten Abmessungen und charakteristischen Angaben von insgesamt 35 Brücken, von denen je zehn in Frankreich und den U. S. A., fünf in der Schweiz, je drei in Deutschland und Italien, und je eine in England, Schweden, der Tschechoslowakei und Neuseeland erstellt worden sind. Es handelt sich in der Mehrzahl um eingespannte Bogen; nur sechs Brücken sind Dreigelenkbogen: Grafton-Brücke in Auckland (Neuseeland), Aare-Brücke in Olten, Oere-Aelv-Brücke (Schweden), Seine-Brücke bei St. Pierre-du-Vauvray, Vesubie-Brücke (Frankreich) und Lech-Brücke bei Augsburg, nur zwei Zweigelenkbogen mit aufgehobenem Horizontalschub (Brücke über den Oued-Mellègue bei Tunis und Brücke in Bagneux bei Paris). Bei fünf Brücken ist das Pfeilverhältnis kleiner als 1 : 7 (Tiber-Brücke in Rom, Aare-Brücke bei Olten, Rhône-Brücke in La Balme, Tweed-Brücke bei Berwick, und Lech-Brücke bei Augsburg). In der Aufzählung fehlt die noch im Bau befindliche Brücke über den Elorn bei Brest, mit drei Eisenbetonbogen von je 180 m Stützweite (s. Bd. 83, Seite 272, 7. Juni 1924, und Seite 252 lfd. Bandes), sowie die gleichfalls im Bau begriffene Lorraine-Brücke in Bern mit einem Betonbogen von 82 m Spannweite (siehe Band 90, S. 142, 10. Sept. 1927 Band 92, S. 246, 10. Nov. 1928, und Bd. 93, S. 140, 16. März 1929).

Die Deutsche Gesellschaft für Bauingenieurwesen wird ihre diesjährige ordentliche Mitgliederversammlung am 21. und 22. Juni in Verbindung mit einzelnen Teilsitzungen der 48. Hauptversammlung

des Vereins deutscher Ingenieure in Danzig abhalten, Die Veranstaltungen des ersten Tages beginnen mit einem Festakt anlässlich des 25-jährigen Bestehens der Technischen Hochschule. Im Rahmen einer ebenfalls in Gemeinschaft mit dem Verein deutscher Ingenieure veranstalteten *Verkehrstagung* wird der bekannte Verkehrsfachmann Prof. Dr.-Ing. Pirath von der Technischen Hochschule in Stuttgart über „Verkehrsprobleme der Gegenwart", Prof. Dr. Fassbender (Berlin), über ein Sondergebiet des Signalwesens, nämlich über „Die Hochfrequenztechnik im Dienste der Verkehrssicherung" sprechen.

Die eigentlichen Vorträge der Deutschen Gesellschaft für Bauingenieurwesen finden am Nachmittag des 21. Juni statt und werden sich mit den Hafen- und Flussmündungen im Osten befassen. Hafenbaurat Zöllner (Danzig) wird den Ausbau der Schiewenhorster Weichselmündung, bekanntlich eines grossen Durchstiches, behandeln, Stadtbaurat Dr.Ing. E. h. Kutschke (Königsberg) die Frage der für alle Häfen wichtigen Speicherbauten, während Hafenbaudirektor Bruns (Danzig) sich kurz über die Anlagen und Sonderheiten des Danziger Hafens äussern wird. Am 22. Juni werden der Danziger Hafen, insbesondere neue Bauausführungen in Weichselmünde und die Hafeneinfahrt, die jetzt umgebauten Schöpfwerke der Danziger Niederungen, die dort übliche Deichverteidigung, Durchstiche und andere beachtenswerte Anlagen besichtigt werden. Den Abschluss der Tagung bildet ein Vortrag von Museumsdirektor Prof. La Baume (Danzig) über „Geographie und Geschichte der Weichsel-Nogat-Niederungen".

Internationaler Kongress für Beton- und Eisenbetonbau, Lüttich 1930. Die alte berühmte Universitätstadt rüstet sich zur Hundertjahrfeier der belgischen Unabhängigkeit, die sie im Sommer nächsten Jahres durch eine internationale Ausstellung der Grossindustrie und der angewandten Wissenschaften begehen will. In ihrem Rahmen wird vom 25. bis zum 30. August 1930 der erste internationale Kongress für Beton- und Eisenbetonbau tagen, an dem sich berufene Vertreter dieses Faches aus allen Ländern zu den aktuellen Fragen, sowohl theoretischer als praktischer Natur, äussern werden. Als offizieller schweizerischer Delegierter ist vom Bundesrat Prof. Dr. Max Ritter, Zürich, bezeichnet worden; von Vertretern anderer Länder seien die Namen Mesnager, Feret, Gehler, Emperger, van der Kloes, Rieger erwähnt. — Auskunft über den Kongress erteilt M. John Soubre, ingénieur, 67 rue Paradis, Liège.

Die Vereinigung schweizer. Strassenfachmänner hielt am 25. und 26. Mai in Lugano ihre diesjährige Hauptversammlung ab. Am Samstag Vormittag berichtete Ing. R. Maillart über die Ergebnisse seiner Studien über die Materialbeanspruchung bei Betonstrassen; der Nachmittag war der Besichtigung des Tracés der projektierten Gandriastrasse gewidmet. Sonntag Vormittag fand die Hauptversammlung statt; nach Erledigung der geschäftlichen Traktanden sprachen Prof. Dr. P. Schläpfer über die Eigenschaften der Teer- und Asphaltmischungen und Ing. Hohl, Vizedirektor der „Sesa", über Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Automobil. Am Montag schloss sich der Tagung eine Besichtigung der oberital. Automobilstrassen an.

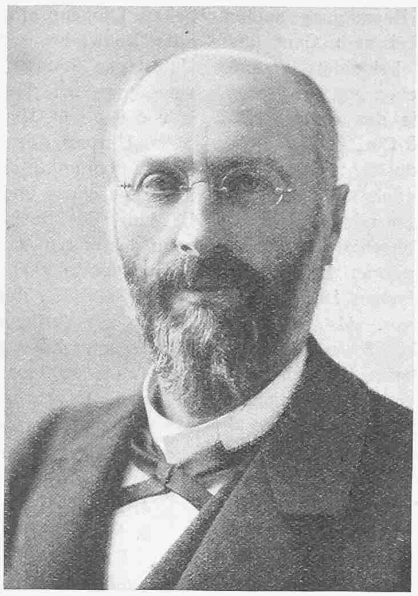
Drei neue Bundesverordnungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens sind in den letzten Wochen in Kraft getreten: am 24. April die auf Seite 273 abgedruckte Verordnung betr. Einführung der durchgehenden Güterzugbremse (Bauart Drolshammer) im Bereich der S. B. B. und der normalspurigen Privatbahnen, am 15. Mai eine neue Verordnung betr. Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen, und heute die Verordnung betr. den Abschluss und die Signalisierung der Niveaukreuzungen der Eisenbahnen mit öffentlichen Strassen und Wegen. Wir kommen darauf zurück.

Das Berner-Alpen-Relief von Ing. S. Simon †, im Massstab 1 : 10000 nach der von Prof. Albert Heim begründeten Technik der geologisch präzisen Reliefdarstellnng erstellt, ist bis zum 9. Juni im Schwurgerichtsaal in Zürich ausgestellt, wo es täglich bis 22 Uhr besichtigt werden kann.

NEKROLOGE.

† Julien Chappuis. Nous empruntons au „Bulletin Technique" la notice nécrologique suivante sur Julien Chappuis, décédé à Lausanne le 3 avril de cette année.

Né le 15 septembre 1846, à Rivaz, Julien Chappuis avait fait ses études à „l'Ecole Spéciale" de Lausanne, qui lui conféra, en 1867, le diplôme d'ingénieur. Après avoir exécuté le relevé des mines de sel de Bex, il est engagé, comme dessinateur, par l'ingénieur G. Bridel à Yverdon, qui lui confie bientôt l'étude d'ouvrages importants (viaduc de Vallorbe, pont de Couvet, de Môtier, de la Sauge, installation de l'usine et de la mine d'asphalte à Travers), et plus tard, en sa qualité d'ingénieur en chef de la Correction des eaux du Jura, le nomme chef des „Ateliers et du Service mécanique", chargé de l'étude et de la construction d'un puissant matériel de dragage et de transport ainsi que de tous les ouvrages métalliques de cette vaste entreprise. Ces travaux terminés, J. Chappuis, en 1874, en reprend les ateliers, situés à Nidau, et fonde alors la maison J. Chappuis & Cie, plus tard, en 1884, Probst, Chappuis et Wolf, à Berne et Nidau. De 1880 à 1883 J. Chappuis est entrepreneur des terrassements et des dragages du barrage-écluse de Méricourt (Seine-et-Oise), dont il organise et dirige les chantiers avec maîtrise. A cette époque, la Ville de Genève étant en quête d'un entrepreneur pour ses forces motrices, ses délégués: MM. Merle d'Aubigné et Turrettini, après avoir visité les chantiers de Méricourt, passent une convention avec J. Chappuis, qui transfère une partie de son personnel et de son matériel de Méricourt à Genève et prend la direction de la régie co-intéressée des Forces motrices du Rhône.



JULIEN CHAPPUIS
INGENIEUR
15 sept. 1846 3 avril 1929

La correction du bras droit de ce fleuve ayant été heureusement terminée avant la crue du lac, l'événement fut célébré par un banquet servi en plein lit du Rhône, et J. Chappuis fut comblé d'éloges, grandement mérités. Les services qu'il rendit, de 1884 à 1889, à la ville de Genève furent si appréciés qu'elle lui décerna, lors de l'inauguration du „Bâtiment des turbines", une médaille d'or frappée tout exprès.

Ensuite, J. Chappuis fut successivement: directeur de l'entreprise, en régie co-intéressée, du chemin der fer de Viège à Zermatt (1889 à 1891); entrepreneur des travaux du canal et du port d'Interlaken (1891-1892); à la même époque, constructeur du chemin de fer de Monistrol à Monserrat, en Espagne; en 1896-1898, constructeur, avec M. Eifel, du viaduc d'Eglisau; en 1898-1900, constructeur des deux réseaux de la „Société des chemins de fer régionaux de Franche-Comté"; entrepreneur des travaux des „Forces motrices du Rhône", à Saint-Maurice (1902-1904); entrepreneur de la ligne de Chamonix au Montanvers (1904-1907). Il fit des études pour le chemin de fer Beyrouth-Damas et élabora, en collaboration avec le professeur H. Golliez, pour un groupe composé de dix banques russes et de maisons de construction allemandes, françaises et suisses, un grandiose projet de „domestication" du Dniepr qu'il a décrit dans les numéros du 25 mai et du 10 juin 1915 du „Bulletin technique".

Telles sont, trop sèchement résumées, les principales étapes de cette belle carrière au cours de laquelle J. Chappuis fit preuve d'une brillante intelligence, alliée à de rares qualités de loyauté, de droiture et de bienveillance. Tous ceux qui ont connu cet alerte octogénaire, resté extraordinairement lucide et „vert" jusqu'aux derniers jours de sa vie, évoquent, non sans émotion, le charme de sa conversation empreinte d'une savoureuse bonhomie, relevée de traits spirituels et malicieux, mais jamais blessants, car cet homme était la bonté même.

Caspar Baur. Am 15. Mai 1929 verlor die schweizerische Technik einen ihrer Pioniere auf dem Gebiete der elektrischen Anlagen. Caspar Baur, am 11. Mai 1857 in Birmensdorf bei Zürich geboren, beendigte 1879 seine 1875 an der Fachlehrer-Abteilung am Eidgenössischen Polytechnikum begonnenen Studien mit