

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **97/98 (1931)**

Heft 1

PDF erstellt am: **08.08.2024**

### **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.

courbe était de 115 mm de Hg. Cette pression équivaut à une altitude fictive de 13320 mètres, d'après la formule de la F.A.I. La cause de cette indication si surprenante est due au déplacement du stylet qui s'est produit, probablement lors des chocs de l'atterrissage. Un étalonnage de ce barographe antérieur au vol permet d'évaluer la hauteur atteinte à 16000 mètres environ.

La cloche ayant donné satisfaction pendant les 10 heures de l'étalonnage du barographe secondaire, le barographe principal fut taré. Après 3 h d'expérience le verre de la cloche s'est fendu; l'étalonnage selon les prescriptions de la F.A.I. dut être arrêté.

Toutes corrections faites, la pression minimum mesurée fut de 78,4 mm de Hg, correspondant à une altitude fictive de 15781 mètres d'après la F.A.I. Bien malheureusement, cet étalonnage est défavorable à Mr. Piccard. D'après mon estimation, le point le plus élevé de la courbe correspond à une pression qui est inférieure de 3 à 4 mm à celle mesurée.

## MITTEILUNGEN.

**Oberleitungs-Omnibus-Linien.** In Ergänzung der auf S. 356 von Band 96 (27. Dezember 1930) erschienenen Notiz über den Oberleitungs-Omnibus-Betrieb Mettmens-Gruiten mag erwähnt werden, dass besonders in England, seit Kriegsende, der Trolleybus unter seiner modernen Form eine weite Verbreitung erfahren hat, namentlich in über 20 Städten, wobei insgesamt weit über 300 solche Wagen in Betrieb stehen. In Wolverhampton und Ipswich wurde sogar das gesamte Geleisenetz der Strassenbahn abgeschafft und durch Trolleybuslinien ersetzt. Diese rasche Verbreitung lässt sich meist dadurch erklären, dass die notwendige Erneuerung der Tramgeleise sich nicht lohnte oder dass entsprechend den lokalen Verhältnissen die zu bedienenden Strassen für einen störungsfreien Trambetrieb zu eng waren. Im Wettbewerb zwischen Strassenbahn, Trolleybus und Autobus stellt sich der Trolleybus besonders günstig für einen mittelmässigen Verkehr, der indessen zur Verzinsung des für eine Strassenbahn erforderlichen Anlagekapitals noch nicht ausreicht. Für den Kostenvergleich spielen natürlich noch andere Faktoren mit, die sich von Stadt zu Stadt und von Land zu Land stark ändern können, wie Konzessionsverhältnisse, Steuerbelastung, Strassenzustand usw. Gegenüber dem Autobus wird am Oberleitungs-Omnibus besonders die Geruchlosigkeit, das geräuschlosere und gleichmässigeres Anfahren und die im Voraus etwas besser zu schätzenden Energiekosten hervorgehoben. Die Vorteile des Trolleybus zeigen sich besonders ausgeprägt in Ipswich, einer Stadt von 85 000 Einwohnern mit einer Betriebslänge des Trolleybus-Netzes von 27 km mit 41 in Betrieb stehenden Wagen zu je 34 Sitzplätzen. Ausser der Amortisation des eigenen Kapitals wird dort, wie berichtet wird, auch noch die Tilgung der Schulden des früheren Trambetriebes herausgewirtschaftet. — Abgesehen von verschiedenen Orten in Deutschland hat sich der Trolleybus auf dem Kontinent beispielweise auch in Savoyen als Ersatz einer Nebenbahn mit 600 mm Spurweite im Vorortverkehr der Stadt Chambéry, und in Lüttich als Ersatz einer erneuerungsbedürftigen Strassenbahnlinie (Linie 20 nach Cointe) Eingang verschafft.

Man hört häufig die Aeusserung, der zukünftige Stadtverkehr fordere eine Abschaffung der Tramgeleise und ein Ersetzen derselben durch Autobusse oder Trolleybusse. Dies ist u. E. falsch und kann nur in einzelnen Fällen, immer je nach lokalen Verhältnissen, zutreffen. Es wäre ein grosser Fehler, daraus eine Regel machen zu wollen; die richtige Lösung wird zweifellos in der Mehrzahl der Fälle, namentlich bei starkem Personenverkehr, in der eigentlichen Strassenbahn bleiben. Ein Beispiel, wie gefährlich es ist, in solchen Sachen zu kategorisch vorzugehen, zeigt der jetzige Betrieb in der Stadt Rom, wo vor einiger Zeit im ganzen Stadtzentrum die Strassenbahn durch Autobusse ersetzt wurde. Es hat sich sehr rasch gezeigt, dass die Autobusse den starken Stossverkehr nicht aufnehmen können und auch dass sie in den engen Strassen des Stadtzentrums sich nicht die nötige freie Bahn verschaffen können. Die Zustände liegen augenblicklich so, dass man den Bau der geplanten Untergrundbahn möglichst zu fördern sucht.

A.-M. Hug, Ing.-Conseil.

**Stadtplanbureau Basel.** Wir erhalten aus Fachkreisen folgende Zuschrift, der wir gerne Raum geben:

In Basel erwartet man die Vollziehung der Wahl eines Leiters des neuen Stadtplanbureau, dessen erste Aufgabe es sein wird,

die endgültigen Pläne für die Korrektur der Innerstadt auszuarbeiten. Der Erfolg der Tätigkeit dieses Bureau hängt wesentlich davon ab, dass der richtige Mann an seine Spitze gestellt wird, und es ist daher die Bedeutung dieser Wahl nicht zu unterschätzen. Glücklicherweise ist Basel in der Lage in dem Architekten und Städtebau-Dozenten der E.T.H. Prof. H. Bernoulli einen allseitig anerkannten Fachmann auf dem Gebiet des Städtebaues zu seinen Bürgern zu zählen, der, wie kaum ein zweiter, zur Leitung des Stadtplanbureau befähigt ist. Aussenstehende und Kollegen dieses bekannten Architekten befremdet es daher, dass die Stelle zur öffentlichen Bewerbung ausgeschrieben wurde und Prof. Bernoulli nicht durch Berufung mit der Leitung dieses Bureau betraut worden ist. Erinnert man sich beispielsweise daran, welche Dienste Bernoulli der Stadt Zürich bei der Durchführung des Wettbewerbes für einen Gesamtbebauungsplan geleistet hat, so gibt man sich gerne der Hoffnung hin, dass er, trotzdem der direkte Weg nicht beschritten worden ist, als der richtige Mann an den richtigen Platz gestellt werde. Seine Wahl würde im Interesse der städtebaulichen Entwicklung Basels von allen, jedenfalls von allen unbefangenen Fachleuten als die gegebene begrüsst werden.

**Nachweisstelle für betriebswissenschaftliche Literatur.** Das Betriebswissenschaftliche Institut der Eidgenössischen Technischen Hochschule hat eine Nachweisstelle für betriebswissenschaftliche Literatur eingerichtet. Sie umfasst folgende Gebiete: Allgemeine Betriebsorganisation; Organisation der Aufgabenkreise; Leitung, Einkauf, Fertigung (Auftragswesen, Arbeitsverteilung, Zeitstudien, Material- und Lohnwesen der Werkstatt usw.), Lager, Verkauf, Rechnungswesen, Verwaltung (Personalwesen, Schriftverkehr usw.); Organisationsmittel; Grenzgebiete: Wirtschaftswissenschaft, Arbeitswissenschaft. Die Nachweisstelle wird allen Interessenten, die sich für Fachliteratur aus obigen Gebieten interessieren. Auskunft über die wichtigsten Publikationen geben, soweit sie von der Nachweisstelle erfasst werden. Dies betrifft sowohl Buch- als auch Zeitschriften-Literatur. Eventuell können die betreffenden Original-Publikationen Interessenten zur Verfügung gestellt werden.

**Wasserlose Gasbehälter.** Seitens der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg (M.A.N.) ist vor etwa zehn Jahren die Bauart von Gasometern ohne Wasserbassin entwickelt worden, über die unsere Leser durch den Aufsatz auf Seite 333 von Band 90 (am 24. Dez. 1927) ausführlich unterrichtet wurden. In „Génie civil“ vom 13. Juni 1931 lesen wir, dass heute schon 236 Gasometer der neuen Bauart mit einem Gesamt-Fassungsvermögen von rund 18 Millionen m<sup>3</sup> im Betriebe sind. Davon befinden sich 98 Gasometer mit 5 Millionen m<sup>3</sup> in Deutschland, 46 Gasometer mit 8,5 Mill. m<sup>3</sup> in Amerika, 31 Gasometer mit 2,1 Mill. m<sup>3</sup> in England und seinen Kolonien, 18 Gasometer mit 0,4 Mill. m<sup>3</sup> in Frankreich; die übrigen 43 Gasometer mit rund 2 Millionen m<sup>3</sup> verteilen sich auf verschiedene Länder.

**Flugzeuge besonderer Art,** wie das Cierva-Schraubenflugzeug mit seinem langsam rotierenden horizontalen Windmühlensrad, die scheinbar rückwärts fliegende Focke-Wulf „Ente“, das Soldenhof-Flugzeug, ferner von Motorflugzeugen und Automobilen geschleppte Segelflugzeuge werden Sonntag 5. Juli nachmittags auf dem Flugplatz Dübendorf vorgeführt, worauf Freunde des Flugwesens aufmerksam gemacht seien.

**Eidgen. Technische Hochschule.** Die Konferenz der ordentlichen Professoren wählte zum Rektor für die Amtsperiode Oktober 1931 bis Oktober 1933 Prof. Dr. M. Plancherel aus Bussy (Freiburg), Professor für höhere Mathematik an der E. T. H.

## WETTBEWERBE.

**Neubau eines Bank- und Verwaltungsgebäudes der Solothurner Kantonalbank in Grenchen.** Zu diesem Wettbewerb sind die seit mindestens einem Jahr im Kanton Solothurn niedergelassenen sowie die auswärtigen, im Kanton heimatberechtigten Architekten zugelassen. Als Einlieferungstermin ist der 20. Oktober 1931 festgesetzt. Das Preisgericht besteht aus den Architekten Ernst Bützberger (Burgdorf), Friedrich Saager (Biel) und Edgar Schlatter (Solothurn), Bankpräsident H. Obrecht und Landammann F. von Arx, beide in Solothurn. Ersatzmann ist Kantonsbaumeister Fritz Hüsler. Für die Prämierung von drei oder vier Entwürfen steht dem Preisgericht eine Summe von 7500 Fr. zur Verfügung. Falls der Verfasser des in den ersten Rang gestellten,