

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Band:** 101/102 (1933)  
**Heft:** 3

## Sonstiges

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 22.11.2024

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

späteren Aenderungen des Studienplanes der Kulturingenieure sei in diesem Zusammenhange nicht eingetreten, da durch sie die Lehrtätigkeit von Prof. Zwicky nicht mehr betroffen worden ist; es sei bezgl. der Revision von 1920 auf einen Aufsatz verwiesen, den ich in der «Schweiz. Zeitschrift für Vermessungswesen und Kulturtechnik» im Jahrgang 1921 habe erscheinen lassen<sup>1)</sup> und eines demnächst in der gleichen Zeitschrift erscheinenden Aufsatzes über die Studienplanänderung vom Jahre 1933.

Mit vorbildlicher Treue hat der Jubilar zwei Generationen der Kulturingenieure und der Förster, sowie eine grosse Zahl von Vermessungsingenieuren und Grundbuchgeometern in nimmer müde werdender Tätigkeit auf ihre praktische Arbeit vorbereitet. Er war ihnen dabei nicht nur ein gewissenhafter, geduldiger und grundgütiger Lehrer, sondern auch ein abgeklärter, wohlwollender Freund. Die ehemaligen Schüler Prof. Zwickys bewahren ihm daher die grösste Dankbarkeit und Verehrung. Dies ist in äusserst herzlicher Weise bei dem zu Ehren des die akademische Lehrtätigkeit Verlassenden von den Förstern veranstalteten Festkommers vom 8. Juni zum Ausdruck gebracht worden. Dass jene Veranstaltung sechs Wochen vor Schluss des Semesters und damit etwas vor dem Zeitpunkt seines Ausscheidens stattgefunden hat, liegt darin begründet, dass zu jener Zeit ein Fortbildungskurs für praktische Forstingenieure an der E. T. H. stattgefunden hatte. Wenn bei jener Veranstaltung nur die ehemaligen Schüler Prof. Zwickys von der Abteilung für Forstwirtschaft zu Worte gekommen sind, so hegen doch auch die Kulturingenieure, die Vermessungsingenieure und die Grundbuchgeometer, die unter Prof. Zwicky studiert haben, nicht weniger dankbare Gefühle für ihren verehrten Lehrer.

Die Dozenten der E. T. H., die ihren lieben Kollegen am Schluss dieses Semesters aus dem aktiven Lehrkörper ausscheiden sehen, drängt es, ihm von Herzen zu danken, für alles, was er in der langen Zeit seines Wirkens für die Hochschule getan hat, insbesondere für die treue Kollegialität, die er allen seinen Kollegen entgegengebracht, und für die vorbildliche Pflichttreue, mit der er sich an den amtlichen und ausseramtlichen Konferenzen beteiligt hat; seine langjährige verdienstvolle Tätigkeit als Präsident der «Ständigen Kommission», die die ausseramtlichen Angelegenheiten der Dozenten betreut, ist allen Kollegen noch in bester Erinnerung.

Die Ingenieure im S. I. A. und vor allem im Z. I. A. möchten nicht zurückstehen, um dem verehrten Kollegen, der sich auch der Berufsorganisationen warm angenommen hat und der einst den Z. I. A. in vorbildlicher Weise präsidiert hat, herzlich zu danken.

Alle zusammen, die ehemaligen Schüler, die Kollegen von der Hochschule und vom Berufsverband vereinigen sich, um ihrem lieben Prof. Zwicky einen frohen Lebensabend zu wünschen, den er noch lange in voller Gesundheit mit seiner treuen Gattin möge erleben können. Sie werden sich immer herzlich freuen, ihn froh und munter in ihren Kreisen begrüßen zu dürfen.

Ad multos annos!

C. F. Baeschlin.

## MITTEILUNGEN.

### Die Generalversammlung der G. E. P. in Basel am 8./9.

Juli hat zwischen Blitz und Donner, Wolkenbruch und Sonnenschein 510 „Ehemaligen“ zwei herrliche Tage altbewährter G. E. P.-Fröhlichkeit beschert, ist somit wunschgemäss verlaufen. Aus den Verhandlungen sei, dem Protokoll vorgehend, erwähnt die Neuwahl von sieben Mitgliedern des Ausschusses anstelle der zurücktretenden (H. Naville, G. Guillemin, Ed. Locher (+), Dr. C. Moser, Dr. A. Schraffl, L. Flesch und Dr. E. Hauser): Dr. *Gadient Engi* (Deleg. der „Ciba“, Basel), Dr. *Max Furter* (Chemie-Assistent E. T. H.), Dipl. Masch.-Ing. *E. A. Kerez* (BBC, Baden), Dr. Ing. *Karl Kobelt* (Reg.-Rat, St. Gallen), Dipl. Ing. *Karl Schneider* (Dir. der Eidg. Landestopographie, Bern), Dr. *Otto Stadler* (Chem. an der E. M. P. A., Zürich) und Prof. Dr. Ing. *A. Stucky* (Ecole d'Ingénieurs, Lausanne). Zum Präsidenten wurde erkoren Prof. Dr. *Fritz Baeschlin* von der E. T. H., und als Rechnungsrevisoren gewählt Arch. R. Christ (Basel) und Masch.-Ing. El. Wirth (Winterthur). Ferner nahm die Versammlung zustimmend

<sup>1)</sup> F. Baeschlin, Die Neuordnung der Ausbildung für Vermessungs- und Kultur-Ingenieure und für die Geometer an der E. T. H. in Zürich. — „Z. f. V. u. K. T.“ 1921, Seiten 166 ff.

Kenntnis von dem Beschluss des Ausschusses, künftig stets zwei Delegierte der E. T. H.-Studentenschaft zu seinen Beratungen einzuladen, um dadurch den „Jungen“ Einblick auch in den Faktor „Arbeit“ unserer Devise, überhaupt in das Wesen der G. E. P. zu verschaffen und damit die Absolventen noch fester an uns zu ziehen. Eine weitere eindruckliche Bekundung der Anteilnahme der „Ehemaligen“ am Leben der Studierenden ist der Beschluss der Generalversammlung, unsern, den Lehrkörper im Ausschuss vertretenden Kollegen Prof. Dr. F. Baeschlin und Prof. H. Jenny-Dürst an die eingeleitete Hilfsaktion für schweiz. Absolventen sowie für Studierende kurz vor dem Studienabschluss zur Linderung dringender Not einen einmaligen Beitrag von 20000 Fr. aus dem Vermögen der G. E. P. zu treuen Händen zu spenden. Sodann ernannte die Generalversammlung, auf Vorschlag des Ausschusses, mit Akklamation zu *Ehrenmitgliedern* unsere Basler Senioren Masch.-Ing. *Emil Bürgin* (Eidg. Polytechnikum 1868 bis 1871) „in Anerkennung seiner vor 50 Jahren bahnbrechenden Leistungen auf dem Gebiet des Elektromaschinenbaues und der elektrischen Beleuchtung“<sup>1)</sup>, sowie den aus der Mech.-techn. Schule des Polytechnikums 1877 (mit dem seltenen „Diplom mit Auszeichnung“) hervorgegangenen Physiker Prof. Dr. *Louis Zehnder* „in Anerkennung seines 50jährigen überzeugungstreuen Kampfes für die Klarstellung einfachster physikalischer Grundbegriffe“<sup>2)</sup>. Ferner wurde übungsgemäss auch der abtretende Präsident Ing. *Henri Naville* als Dank für sein Wirken der Ehrenmitgliedschaft teilhaftig. Ein interessanter Vortrag von Prof. Dr. F. Mangold (Basel) über „Wandlungen in der schweiz. Industrie“ beschloss die Sitzung. — Auf all das in reichem Mass von den Basler Kollegen Gebotene kommen wir wie üblich in Protokoll und Festbericht noch zurück. Für heute müssen diese kurzen Angaben genügen, denen aber jetzt schon im Namen Aller der Ausdruck herzlichsten Dankes beigelegt sei!

C. J.

**Fahrtreppen im Bahnbetrieb.** Seit der Pariser Weltausstellung vom Jahre 1900, durch die die aus den Bandförderern weiterentwickelten Fahrgehwege (trottoirs roulants) und Fahrtreppen (escaliers roulants) allgemein bekannt wurden, fanden sie steigende Verwendung in Grosstadtbahnhöfen. Im Hinblick auf die, in Berliner Bahnhöfen der Untergrundbahn und der Reichsbahn seit 1925 zur Anwendung gelangten Typen von Fahrtreppen hat Schmelzer (Berlin) vor der Deutschen Maschinentechnischen Gesellschaft kürzlich einen aufschlussreichen Vortrag über die Entwicklung der Rolltreppen gehalten, der in „Glasers Annalen“ vom 15. Mai und 1. Juni veröffentlicht wurde. Alle Bauarten stimmen insofern überein, als die Fahrtreppe aus einem Traggerüst mit obenliegendem Antrieb und unten liegender Umkehrstelle besteht. Die einzelnen Stufen ruhen auf vier Laufrädern und sind durch das Stufenband miteinander verbunden. Die an den Antriebs- und Umkehrstellen befindlichen Umleit- und Kurvenführungen haben für richtige Stufenbildung zu sorgen, worin, sowie auch in der Stufenkonstruktion selbst, die wesentlichen Abweichungen der einzelnen Bauarten begründet sind. In seitlichen Holzverkleidungen läuft eine endlose Gummihandleiste mit gleicher Geschwindigkeit wie die Stufenkette. Bei der, einer Motorleistung von 20 PS entsprechenden, meist üblichen Geschwindigkeit von 0,5 m/sec kann bei Ueberwindung einer Höhe von 6 m bei stillstehenden Personen eine Intensität der Förderung von 8000 Personen pro h, bei mitgehenden Personen eine solche von 12000 bis 16000 pro h erreicht werden. Um bei einer täglichen Gebrauchszeit im Bahnbetrieb von bis zu 22 h den Arbeitsbedarf der Anlage auf das genau notwendige zu beschränken, lässt man etwa die Fahrtreppen der Bahnhöfe nur in verkehrsreichen Stunden dauernd laufen; zwischen diesen Zeiten läuft die Fahrtreppe nur durch eine automatisch, beim Herankommen von Fahrgästen bewirkte Ingangsetzung des Antriebs und auch nicht länger, als die Benutzungszeit durch Fahrgäste es erfordert. Eine mustergültige Anlage dieser Art weist der Berliner Bahnhof „Schöneberg“ der Reichsbahn auf.

**Die Gleitbahn-Drehbrücke der Schiffswerft Lorient.** Für die Arbeiten zur Instandstellung der bretonischen Fischerei-Flotte befindet sich in Lorient eine Schiffswerft mit sternförmig angeordneten Reparaturplätzen auf dem Festland im Einrichtungsstadium, deren bemerkenswertester Teil eine im Sternzentrum liegende Gleitbahn-Drehbrücke darstellt, von der „Engineering“ vom 26. Mai und 9. Juni 1933 eine eingehende Beschreibung gibt. Mit

<sup>1)</sup> Vergl. „Eisenbahn“, Juni 1882, sowie „S. B. Z.“ vom 31. Dez. 1932 (S. 366).

<sup>2)</sup> Vergl. „S. B. Z.“, Band 1 (1883) und Band 100 (1932, S. 350); ferner die Besprechung von Zehnders jüngster Arbeit: „Der Aether im Lichte der klassischen Zeit und der Neuzeit“ durch Prof. Dr. W. Kummer in Bd. 101, S. 256 (27. Mai 1933).

dem Meere ist die Drehbrücke durch eine 162 m lange, geneigte Gleitbahn verbunden, deren Axe zugleich die Symmetrieaxe der anschliessenden Drehbrücke mit den links und rechts von ihr angeordneten Reparaturplätzen bildet, die bei Vollausbau in der Zahl von zehn, zur Zeit in der Zahl von zwei Plätzen vorhanden sind. Da die Reparaturplätze alle in der gleichen Ebene, rund 7,4 m über Meer, angeordnet sind, muss die Drehbrücke, die im Anschluss an die Gleitbahn wie diese in 6,25 % Neigung liegt, zur Bedienung der Reparaturplätze in Horizontallage gekippt werden. In ihrem Drehpunkt musste sie daher eine schaukelartige Auflage, an ihren Enden Angriffspunkte für die, in der Symmetriestellung mittels hydraulischer Hubvorrichtungen vorzunehmende Lageänderung erhalten. Zur Einbringung in die Reparaturplätze für die Fischereidampfer von 650 t und 350 t fahren die Dampfer auf die am untern Ende der Gleitbahn wartende Fahrplattform auf, die dann mittels Seilzug über Zahnstangen auf die Drehbrücke gebracht und, nach Horizontalstellung und Abdrehung der Drehbrücke, neuerdings, und zwar mit der besondern Seilförderung jedes Reparaturstandes in diesen hinein befördert wird. Zur stabilen Auflagerung des Schiffsbodens auf der Fahrplattform ist diese mit zwei Reihen von passend geneigten Tragschemeln ausgerüstet. Die Förderung auf der Gleitbahn erfolgt mit 2,3 m/min Geschwindigkeit bei einem Effektbedarf von rund 55 PS. In die Reparaturplätze, die für den grössten Dampfertyp 64 m, für den kleinern 53 m Länge aufweisen, wird mit 3 m/min Geschwindigkeit bei einem Aufwand von rund 25 PS gefördert.

**Spannungs-Prüfstation für 3 Millionen Volt.** Zur Prüfung von Isolatoren gegen einen Spannungsschlag, wie er beim direkten Blitzschlag in eine Hochspannungsleitung zu erwarten ist, hat die „Compagnie générale d'Electrocéramique“ in ihrem Laboratorium „Ampère“ in Ivry-Port bei Paris eine auf höchst eigenartiger Grundlage arbeitende Spannungsquelle für 3 Millionen Volt Gleichstrom eingerichtet, über die *J. Dumas* in „Génie civil“ vom 1. Juli 1933 Bericht erstattet. Unter Benutzung einer mit 150000 V Wechselstrom gespeisten Kenotron-Gleichrichterröhre werden die Elemente einer Kondensatorenbatterie, die durch Zwischenfunkenstrecken unterteilt ist, über Ohm'sche Widerstände aufgeladen; sobald eine genügend hohe Ladespannung erreicht ist, treten an den Zwischenfunkenstrecken Entladungen auf, die die Reihenverbindung aller Einzelkapazitäten der Kondensatorenbatterie herstellen, worauf diese sich als Gesamtspannungsquelle über den als Prüfobjekt benutzten Porzellanisolator brüsk entladet. Bei 0,005 Mikrofarad Gesamtkapazität der Batterie können im Entladungsstoss bei 3 Millionen V Intensitäten von 3000 A, d. h. momentane Leistungen von 9 Millionen kW, erreicht werden. Der Aufbau der Kondensatorenbatterie aus 100 Einzelkondensatoren, die zu je fünf in 20 Lagen übereinander, gut isoliert aufgebaut werden mussten, erfolgte in einem Gestell von 12,2 m Höhe, das ein Kondensatorenge wicht von rund 6 t zu tragen hat; die einzelnen Kondensatoren besitzen ölisierte Papierschichten in Metallfassungen und haben bei einer Einzelkapazität von je 0,5 Mikrofarad eine elektrische Festigkeit gemäss einer Prüfspannung von je 30000 V. Die 20 Zwischenfunkenstrecken sind über zwei Reihen von Porzellanwellen von total 24 m Länge miteinander verbunden; ihre Schlagweite kann mittels elektrischer Fernsteuerung eingestellt werden. Die Messung der Gesamtspannung beim Entladungsstoss geschieht durch eine Kugelfunkenstrecke; diese ist durch zwei über einander angeordnete Kugeln aus Messingblech von je 2 m Durchmesser und je 500 kg Gewicht gebildet, wobei die untere Kugel durch einen Kolbenmotor in der Höhe feinst einstellbar ist.

**Wirtschaftspolitische Orientierung der deutschen Ingenieur- und Architektenverbände.** Die „VDI-Nachrichten“ vom 28. Juni veröffentlichten eine Proklamation, der zu entnehmen ist, dass sich die bedeutendsten technisch-wissenschaftlichen Vereine aller Fachrichtungen in der *Reichsgemeinschaft der technisch-wissenschaftlichen Arbeit* zu einem Arbeitsblock der Technik zusammengeschlossen haben, der unter nationalsozialistische Führung gestellt ist. Die Reichsgemeinschaft verfolgt das Ziel, die technisch-wissenschaftliche Arbeit in den Dienst nationalsozialistischer Wirtschaftsordnung zu stellen und die mit der Gestaltung der neuen Wirtschaftsform beauftragten Stellen zu unterstützen. Es gehören dieser Reichsgemeinschaft u. a. an: der VDI mit 53 Bezirksvereinen, die Schiffbautechn. Gesellschaft, die Automobil- und Flugtechn. Gesellschaft, der Verband deutscher Elektrotechniker mit 33 Einzel-

vereinen, die Deutsche Gesellschaft für Bauwesen mit 52 Bezirksvereinen, die führenden Fachvereine für Berg- und Hüttenwesen usw. usw. Ferner hat sich schon seit Monaten der Bund Deutscher Architekten (BDA) in nationalsozialistischem Sinne neu organisiert und tritt mit dem Anspruch hervor, eigentliche Ständesvertretung der Architektenschaft zu werden, worüber in seinem Organ, der „Baugilde“, laufend berichtet wird. Dass aber alle diese Dinge noch im Fluss sind, ist der „D.B.Z.“ zu entnehmen, wonach ein sog. „Kampfbund der deutschen Architekten und Ingenieure“ die einzige parteiamtlich anerkannte Sammelorganisation der Architekten und Ingenieure bedeute. „Versuche der alten, noch durchaus liberalistisch eingestellten Verbände, durch Zusammenschlüsse sich den Anschein parteiamtlicher Funktionen zu geben, sind unzulässig“, sagt dort Dipl. Ing. Gottfr. Feder, der neuernannte Staatssekretär des Reichswirtschaftsministeriums. Es ist zu hoffen, dass bei diesen anscheinend ebenso turbulenten wie divergierenden „Umbau“-Bestrebungen nicht allzuviel bewährtes Erfahrungsgut unter Eis gerate, und wir wünschen dem Fachgenossen Gottfried Feder, es möchte ihm dies gelingen nach dem Worte seines auch in deutschen Landen geschätzten ältern Namensvetters Gottfried Keller:

Reich immer froh dem Morgen, o Jugend, deine Hand,

Die Alten mit den Sorgen lass auch bestehn im Land!

#### Basler Rheinhafenverkehr. Güterumschlag Juni 1933.

Schiffahrtsperiode	1933			1932		
	Bergfahrt	Talfahrt	Total	Bergfahrt	Talfahrt	Total
	t	t	t	t	t	t
Juni . . . . .	204 397	7 171	211 568	189 162	6 769	195 931
Davon Rhein	81 222	6 762	87 984	76 146	6 508	82 654
Kanal	123 175	409	123 584	113 016	261	113 277
Januar bis Juni	791 517	28 631	820 148	626 713	29 781	656 494
Davon Rhein	122 415	14 913	137 328	104 852	15 517	120 369
Kanal	699 102	13 718	682 820	521 861	14 264	536 125

Der Juni 1933 ist für die Basler Rheinschiffahrt insofern von besonderer Bedeutung, als die Güterschiffahrt zum ersten Mal über Basel hinaus stromaufwärts vorgestossen ist, nämlich bis nach Badisch-Rheinfelden, wo eine provisorische Quai-Umschlagstelle gebaut worden ist, die durch einen Schwimmkran bedient wird. Die erste Fahrt von Basel nach Badisch-Rheinfelden fand am 9. Juni statt. Sie wurde mit dem eigens für diese Strecke gebauten Motorschlepper „Konstanz“ der „Rhenus“ A.G. für Schiffahrt und Spedition (Basel) und dem Rheinkahn „Baden 64“ ausgeführt. Das Boot „Konstanz“ hat eine Länge von 33,5 m, eine Breite von 5,9 m und eine Maschinenleistung von 600 PS, sein Tiefgang beträgt 1,0 m. Der Kahn „Baden 64“, der eine Tragfähigkeit von 990 t, eine Länge von 65,30 m und eine Breite von 8,19 m besitzt, wurde bergwärts leer befördert und hatte auf der Talfahrt eine Ladung Aetzatron und Holz von 214 t. Am 17. Juni wurde der noch grössere Kahn „Baden 48“ mit einer Tragfähigkeit von 1350 t mit einer Ladung Borkalk von 221 t nach Badisch-Rheinfelden geschleppt.

**Architekten-Monographien.** Diese, vom S. I. A. und B. S. A. ihren Mitgliedern verbotene Propaganda-Publikationsform (Gratislieferung an den Architekten — auf Kosten der übermässig teuer inserierenden Unternehmer und Handwerker) taucht in veränderter Finanzierungsform neuerdings auf. Die Firma PROVAG, Propaganda-Verlag A.G. in Zürich lässt die Architekten grosser Bauten besuchen und ihnen folgenden Vorschlag machen: Die Provag erstellt pro Neubau eine grosse Anzeigentafel mit dem Namen des Architekten sowie aller Unternehmer, die pro Zeile an die Provag dafür zahlen; als Beispiel wird auf die Sammelauffiche beim Viktoria-Neubau am Bahnhofplatz Zürich verwiesen. Nach einer gewissen Anzahl derartiger Tafel-Erstellungen erhält der Architekt (als Gegenleistung für seine Monopolgewährung) eine illustrierte Broschüre mit seinen Werken, *ohne* Inserate, aber doch *gratis!* — Die ziemlich plumpe Umgehung der verpönten bisher üblichen Finanzierungsform liegt auf der Hand: die Inserate stehen eben auf den Tafeln am Bau und müssen von den Unternehmern dort bezahlt werden. Die Architektenschaft sei daher auch vor diesem neuen Propagandatrick eindringlich gewarnt.

**Die Entwicklung der Gleichstrom-Dampflokomotive** in 25 Jahren, seit ihrem ersten Gebrauch auf der Bahn Moskau-Kasan, bildet den Gegenstand einer Arbeit von F. Meineke (Berlin) im „Organ“ vom 15. Juni 1933. Für Heissdampf sind im ganzen 25, für Nassdampf total 15 Maschinen der Gleichstrombauart erstellt

worden. Unter den ältesten Ausführungen sind auch zwei 1910 für die S.B.B. in Winterthur gebaute Heissdampf-Maschinen, die in unserer Zeitschrift auf S. 149\* von Bd. 57 (am 18. März 1911) beschrieben wurden, von besonderem Interesse. Da bisher nur Dampfdrucke von rund 12 kg/cm<sup>2</sup> (in einem einzigen Fall 14 kg/cm<sup>2</sup>) verwendet wurden, gelangten die Vorzüge der Bauart, die in der Unempfindlichkeit gegen Abkühlung und Dampfnässe liegen, nur unvollkommen zur Geltung. Mit wachsendem Dampfdruck dürfte die Bauart wesentliche Ersparnisse im Dampfverbrauch ermöglichen, weshalb die Deutsche Reichsbahn nunmehr den Bau solcher Maschinen für 25 kg/cm<sup>2</sup> Dampfdruck beabsichtigt.

**Strassenbau und Strassenverkehr.** Sämtliche Vorträge des Zürcher Vortragszyklus vom März d. J. (vergl. Bd. 101, S. 96) werden in einer Sammelbroschüre herausgegeben, die die Vorträge ungekürzt in der Originalsprache enthält. Dieser wertvolle Überblick über den gegenwärtigen Stand der Strassenprobleme kann für nur rd. 6 Fr. (Subskriptionspreis bis zum 22. Juli) bestellt werden bei der Vereinigung schweizerischer Strassenfachmänner, Waisenhausstrasse 2, Zürich.

## NEKROLOGE.

† Giovanni Bertola, Masch.-Ingenieur, Vertreter der G. E. P. für Italien, ist am 8. Juli in Mailand, erst 55 Jahre alt, gestorben.

## LITERATUR.

**Gli elementi dell' architettura funzionale.** Sintesi panoramica dell' architettura moderna. Dell' Architetto *Alberto Sartoris*. 56 Seiten Text, 676 Abb. Mailand 1932, Verlag Ulrico Hoepli. Preis geb. 180 L.

Der unsern Lesern wohlbekannte Autor entwickelt in acht kurzen Kapiteln seine Auffassung vom Wesen der modernen Architektur: Er spricht über „die mechanisierte Welt“, von der die moderne Architektur nur eine der vielen Auswirkungen darstelle, vom „rationalistischen Programm“, in dem er dem Architekten die Rolle eines geistigen Erneuerers zuteilt. Er spricht „vom Wesen der funktionellen Architektur“, über „die Theorie der modernen Architektur“ und — anhand soziologischer Ueberlegungen — von den verschiedenen „Systemen der neuen Architektur“, um mit einer Ausführung über die Mittel und Baustoffe der rationalistischen Architektur und einer Abhandlung über „die Formeln des Rationalismus“ zu schliessen.

Unter dem Titel „Sintesi panoramica dell' architettura moderna“ bietet er in einer Fülle von Abbildungen das vollständige Bild der neuen Welt des Bauens. Das Panorama ist nach Ländern geordnet, es zeigt ausgeführte Bauten in Photos und — wenigstens teilweise — in Grundrissen und Schnitten, wie Modelle und Zeichnungen von Projekten. Die Auswahl der Arbeiten entspricht der im Text vertretenen Auffassung: Die ernsthaften Sucher sind in den Vordergrund gestellt wie billig, die geschickten Dekorateur und gewandten Ritter von der herrschenden Windrichtung sind diesmal zwischen die Stühle gefallen. So kommt es, dass viele Autoren nur durch Projekte vertreten sind — Auftrag und Ausführung bedeuten eben leider nicht immer die Bestätigung der besten Leistung.

Durch diese nur an wenigen Stellen gelockerte strenge Auswahl stellt das Buch von Sartoris die Bewegung um ein neues Bauen als eine machtvolle und geschlossene Aktion dar, die die nationalen Grenzen mit Eleganz durchstösst und ihren Gesetzen überall unwidersprochen Geltung verschafft als den Gesetzen des modernen Menschen.

H. Bernoulli.

**Il cemento armato,** monografie di costruzioni italiane civili ed industriali (Eisenbetonkonstruktionen für Hoch- und Industriebauten) von Prof. *L. Santarella*. 3. Band, 3. Auflage mit besonderem Band, enthaltend 80 Tafeln von konstruktiven Zeichnungen. Mailand 1932, Verlag Ulrico Hoepli, geh. 100 L. für beide Bände.

Das Textbuch mit 400 Figuren auf 521 Seiten und die Sammlung der Tafeln bilden zusammen eine Beschreibung von 55 Bauwerken Italiens, Wohn- und Geschäftshäuser, öffentliche Gebäude (wie das Postgebäude des neuen Bahnhofs in Mailand), Industriebauten, Autogaragen, Theater- und Kinogebäude, Museen, Kirchen, Kraftwerkbauten, Sportplatzbauten, Silos und Leuchttürme. Neben Neukonstruktionen werden auch Verstärkungsarbeiten besprochen. Anhand der vorliegenden Beschreibungen, teilweise ergänzt durch statische Berechnungen, von Photographien und von klaren Uebersichts- und Anordnungsplänen ist es dem Leser ein leichtes, die verschiedensten Konstruktionen des Hochbaues im allgemeinen und in besonderen Einzelheiten zu studieren. Zweifellos wird diese Arbeit das Interesse weiter Kreise auf dem Gebiete des Eisenbetonbaues finden.

**Ponti italiani in cemento armato,** von *L. Santarella* und *E. Miozzi*, 2. Sammlung mit 69 Tafeln und 247 Photographien und Textfiguren; in zwei Teilen, Textband und Tafelband. 2. Auflage, Mailand 1932, Verlag Ulrico Hoepli. Preis steif broschiert 90 L. für beide Bände.

Als Fortsetzung der ersten Sammlung von 57 Brücken, die im Jahre 1924 erschien, beschreibt das vorliegende Textbuch auf 339 Seiten 31 Brücken in Eisenbeton, die in den letzten Jahren in Italien gebaut wurden. Jedes dieser Beispiele stellt einen bestimmten Typ von Strassen-, Autostrassen-, Eisenbahn- und Kanalbrücken dar. Photographien und statische Berechnungen im Textbuch und die besonderen Tafeln beschreiben die einzelnen Objekte eingehend. Dass neben sehr interessanten Ausführungen auch einige Lösungen auftreten, die nicht ohne weiteres als zweckmässig erscheinen, schmälert den Wert dieser Arbeit in keiner Weise. In Verbindung mit den oben genannten Büchern betreffend den Hochbau bilden die vorliegenden Bände eine eingehende Beschreibung des Standes der Eisenbetonkonstruktion in Italien.

K. Hofacker.

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten.

**Zeitgemässe Beleuchtung.** Von Ing. *Joh. Weil*. Wirkungsvolles Licht und rationeller Stromverbrauch in Mietwohnungen, Eigenheimen, Wochenendhäusern. Mit vielen Abbildungen. Leipzig 1933. Michael Winkler-Verlag. Preis kart. 3 M.

**Progettazione ed Esecuzione delle Opere marittime.** Dell' Dott. Ing. *Pietro Periani*, Ispettore superiore al Ministero del LL. PP. Riforma sulle Opere eseguite nei Porti Italiani. Parte prima: *La Regolazione dei Porti*. Con 7 figure e 24 tavole f. t. Parte seconda: *Le Opere portuarie*. Con 112 figure e 8 tavole f. t. Milano 1933, Ulrico Hoepli Editore. Prezzo: Parte prima 18 Lire, parte seconda 22 Lire.

**Pavimentazioni cementizie.** Dell' Ing. Prof. *Italo Vandone*, Direttore dell' Istituto Sperimentale Stradale del Touring Club Italiano e del R. Automobile Club d'Italia. Ricerche e Studi sperimentali. Con 26 figure e 3 tavole f. t. Milano 1933, Ulrico Hoepli Editore. Prezzo 8 Lire.

**Vom wirtschaftlichen Bauen.** Zehnte Folge. Herausgegeben von Regierungsbaurath *Rudolf Stegemann*, unter Mitarbeit von Dipl. Ing. *Hünnebeck*, Arch. *Otto Seewald*, Arch. *E. Wedepohl* und Dipl. Ing. *A. Weiss*. Dresden 1932, Verlag von Oscar Laube. Preis geh. M. 6,50.

**Ein Schütter Tisch und seine Anwendungsmöglichkeiten.** Von Dr. *F. Gassmann*, Privatdozent an der E. T. H. (Mitteilung aus dem Laboratorium der Beratungsstelle für Schwingungs- und Erschütterungsmessungen der Firma Trüb, Täuber & Cie., Zürich.) Mit 2 Abb. Aarau 1933, zu beziehen beim Verfasser, Herzogstr. 48.

**Schraubensicherungen.** Von Dr. Ing. *Hugo Schoeneich*, Oberregierungsrat und Mitglied des Reichspatentamts. Mit vielen Abbildungen. Berlin 1933, Carl Heymanns Verlag. Preis kart. 10 M.

**Schweizerische Eisenbahn-Statistik 1931.** Band LIX. Herausgegeben vom Eidg. Post- und Eisenbahndepartement. Bern 1933, zu beziehen bei diesem Departement. Preis geh. 10 Fr.

**Schuchardt & Schütte's Technisches Hilfsbuch.** Herausgegeben von Dr. Ing. *E. H. J. Reindl* †. Achte, verbesserte Auflage. Mit 500 Abb. Berlin 1933, Verlag von J. Springer. Preis geh. 8 M.

**Rudolf Saliger 25 Jahre Professor für Eisenbetonbau und Statik 1908 bis 1933.** Herausgegeben von den Assistenten der Lehrkanzel für Eisenbetonbau und Statik der T. H. Wien. Dr. Ing. *Friedr. Baravalle*, Dr. Ing. *Herm. Ertl*, Dr. Ing. *Ernst Bittner*. Wien 1933, Verlag der Zeitschrift für „Architektur und Bautechnik“.

**House Design, Construction and Equipment.** By *William Stanley Parker*, *Albert P. Greensfelder*, *Collins P. Bliss*, Washington, D. C. 1932, Edited by John M. Gries and James Ford.

**Die Glasdachspresse.** Von Dr. Ing. *Th. Vogel*. Stuttgart 1933, Akadem. Verlag Dr. Fritz Wedekind & Co. Preis kart. M. 3,30, geb. M. 3,80.

**Der Eisenbeton in Beispielen.** Herausgegeben von Prof. Dr. Ing. *A. Kleinlogel*. Heft 1: *Eisenbetonrippendecken*. Mit 19 Abb. Berlin 1933, Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geh. M. 4,20.

**Der Eisenbetonbau.** Ein Leitfaden für Schule und Praxis. Von *C. Kersten*, Studienrat. Teil I: *Ausführung und Berechnung der Grundformen*. Mit 298 Abb., 23 Zahlentafeln und 28 Zahlenbeispielen. 14. neubearbeitete Auflage. Berlin 1933, Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geh. M. 7,20, geb. 8 M.

**Die Grundgesetze der Wärmeübertragung.** Von Dr. Ing. *H. Gröber*, o. Prof. der T. H. Berlin und Dr. Ing. *S. Erk*. Mit 113 Abb. Berlin 1933. Verlag von Julius Springer. Preis geh. M. 22,50.

Für den vorstehenden Text-Teil verantwortlich die Redaktion:  
CARL JEGHER, G. ZINDEL, WERNER JEGHER, Dianastr. 5, Zürich.