

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **107/108 (1936)**

Heft 26

PDF erstellt am: **13.09.2024**

### **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.

gerufene Höhendifferenz der Quecksilberspiegel in den beiden Messrohren wird durch Gewichtbelastung der Waagschalen ausgeglichen, die bei konstantem Querschnitt der Messrohre dem Druckunterschied unmittelbar verhältnisgleich ist. Das genaue Einspielen der Waage wird mittels Lichtzeiger beobachtet. Bei der beschriebenen, für Drücke bis zu 1200 at bestimmten Ausführung entspricht einer Gewichtbelastung von 0,1415 g ein Druckunterschied von 1 mm WS und einem Ausschlag des 1 m langen Lichtzeigers von 1 mm ein Druckunterschied von  $\frac{1}{17}$  mm QS.

G. K.

**Sanierung der rechtsufrigen Genfer Altstadt.** Zu diesem Projekt, das seit Jahren nicht weiterkommt, macht Architekt J. Schorer (Genf) in der Genfer «Revue Polytechnique» vom 25. Mai einen neuen Vorschlag für ein grosses Gesellschaftshaus, das an eine neue Verbindungsstrasse rue de Coutance-rue de la Servette zu stehen kommen soll.

**Zum Städtigenieur von Zürich** ist gewählt worden Dipl. Ing. Hermann Steiner (E. T. H. 1917 bis 1922), bisher Adjunkt des zurücktretenden Städtigenieurs E. Bosshard, der das Amt seit 15 Jahren innegehabt hat.

**NEKROLOGE**

† **Prof. Dr. H. Spangenberg**, Ingenieur, ist am 1. Mai in München gestorben. Geboren am 5. Januar 1879, wurde er nach seiner Ausbildung an der Technischen Hochschule Dresden Regierungsbauauführer, Bauführer der sächsischen Staatsbahn und hierauf Leiter der Zweigniederlassungen Dresden und Karlsruhe der Dyckerhoff & Widmann A.-G. bis zu seiner Berufung als Professor für Eisenbeton- und Massivbrückenbau an der Technischen Hochschule München. Die Technik verdankt ihm vor allem Verbesserungen der Melanbauweise, sowie verschiedene Verfahren zur Berechnung von Eisenbetonquerschnitten bei Biegung mit Axialdruck. Spangenberg war Mitglied der Preuss. Akademie des Bauwesens und des Deutschen Ausschusses für Eisenbeton, sowie Vorsitzender des Fachausschusses für Bauingenieurwesen in der Notgemeinschaft der deutschen Wissenschaft. In Anerkennung seiner hervorragenden Verdienste um Konstruktion und Einführung weitgespannter Massivbrücken hat ihm die T. H. Darmstadt den Dr.-Ing. ehrenhalber verliehen.

† **Fritz Eiselen**, Ingenieur und von 1900 bis 1934 Schriftleiter der «Deutschen Bauzeitung», ist am 29. April d. J. in Berlin gestorben. Eiselen hat seit Jahrzehnten, als Mitarbeiter des früheren Herausgebers der «Deutschen Bauzeitung» Arch. Hofmann, den ingenieurtechnischen Teil der deutschen «Kollegin» unseres Blattes mit grosser Sachkenntnis und Gewissenhaftigkeit betreut, zur Zeit da die «D. B. Z.» noch im alten Gewand erschien. Wir wissen, dass er und seine Arbeit auch in unserm Land geschätzt worden ist. Wie so manchen hervorragenden deutschen Fachkollegen hat auch ihn das Arier-Prinzip beruflich gefällt; das schmälert natürlich das gute Andenken an ihn so wenig, wie das an seinen Schicksalsgenossen Spangenberg.

**LITERATUR**

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten:

**Die Grundlagen der häuslichen Wärmeversorgung.** Sonderdruck aus «Berufsarbeit und Wissen». Inhalt: Wärmetechnische Vorbedingungen für eine wirtschaftliche Gebäudeheizung. Von Dr. Ing. W. R. a. i. s. s. Mit 21 Abb. Der Einfluss des Windes auf den Kaminzug nach Untersuchungen an Kaminköpfen natürlicher Grösse. Von Dr. Ing. M. e. u. t. h. Mit 14 Abb. und 1 Tabelle. Stuttgart 1936, Württ. Wirtschaftswissenschaftenverband.

**Cours de béton armé.** Professe à l'Ecole d'Ingenieurs de l'Université de Lausanne par Adrien Paris, ingénieur, professeur à l'E. I. U. L. Tome I, 17,5 x 25 cm, 460 pages, 122 fig. et 25 tableaux. Lausanne 1936, F. Rouge & Cie., Librairie de l'Université. Prix, relié 28 frs. s., 140 frs. fr.

**Taschenbuch der Farben- und Werkstoffkunde** für Maler, Künstler, Kunstgewerbler, Drogisten, Architekten, Fachlehrer, Farbenhändler u. a. Farbverbraucher. Von Prof. Dr. Ing. H. s. W. a. g. n. e. r., Leiter des Forschungsinstitutes für Farbtechnik an der Kunstgewerbeschule Stuttgart. Zweite Auflage, 271 Seiten mit zahlreichen Abb. und Farbkarten. Stuttgart 1936, Wissenschaftl. Verlagsanstalt. Preis geb. 5 RM.

**Influence des réflexions partielles de l'onde aux changements de caractéristiques de la conduite et au point d'insertion d'une chambre d'équilibre.** Par Jules Calame et Daniel Gaden, ingénieurs. Extrait du «Bulletin Technique de la Suisse Romande». 39 p. avec 6 fig. Lausanne 1936, Librairie F. Rouge & Cie. Prix cart. 2 frs.

**An unsere Leser!**

Die Entwicklung der wirtschaftlichen Verhältnisse wie auch Wünsche aus dem Leserkreis lassen es angezeigt erscheinen, im Inhalt unseres Blattes praktischen Anwendungen einen etwas breiteren Raum einzuräumen, dafür den mehr theoretischen Stoff entsprechend einzuschränken. Mit dieser Vereinheitlichung des Stoffs ergibt sich — bei aller Wahrung des bisherigen wissenschaftlichen Niveau und der fortgesetzten Pflege auch der neuesten Zweige der Ingenieurkunst und der technischen Physik — eine Umbildung der Redaktion. Wir haben uns deshalb

mit unserm geschätzten Redaktionskollegen Dr. K. H. Grossmann dahin verständigt, dass er mit Abschluss dieses Bandes aus der Redaktion ausscheidet; dagegen bleibt er weiterhin unser ständiger Mitarbeiter auf dem bisher von ihm bearbeiteten theoretisch-maschinellen Gebiet, insbesondere der Mechanik und der Elektrotechnik, auf dem uns somit seine wertvolle Mitwirkung erhalten bleibt.

Der Herausgeber der «SBZ»  
Carl Jegher.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:

CARL JEGHER, WERNER JEGHER, K. H. GROSSMANN.

Zuschriften: An die Redaktion der «SBZ», Zürich, Dianastr. 5 (Tel. 34507).

**MITTEILUNGEN DER VEREINE**

**S. I. A. Sektion Bern.**

Mitgliederversammlung vom 20. Februar 1936.

Der Präsident begrüßt 95 Mitglieder und Gäste. Er orientiert über die vom Vorstande behandelten wichtigsten Geschäfte und dankt dem demissionierenden C.-C.-Mitglied, Architekt E. Rybi, für seine langjährige Tätigkeit als Mitglied der Wettbewerbskommission und des C.-C. Hierauf erhält das Wort Ing. R. Walther (Spiez), Ober-Ing. des 1. Kreises der kant. Baudirektion, zu seinem Vortrag:

**Der Ausbau der schweizerischen Alpenstraßen.**

Bundesrat und Parlament anerkennen in ihrer Mehrzahl den Alpenstrassenausbau als eine im nationalen Interesse stehende Pflicht. Die Ausführung geschieht — entgegen dem Vorschlag der erledigten Alpenstrassen-Initiative — durch die beteiligten Kantone unter Aufsicht des Bundes, in richtiger Erkenntnis, dass derjenige ausführen soll, der nachher den Unterhalt zu bestreiten hat. Es entspricht zudem dem grundlegenden politischen Prinzip unserer demokratischen Struktur, dass den Kantonen belassen wird, was sie selbst zu bewältigen vermögen. Die Kantone verdienen Vertrauen: sie haben seit 1921 für ihre Strassen (ohne Gemeinden) rund 756 Mill. Fr. aufgewendet. Sie sind zur Erledigung dieser Aufgaben gerüstet und verfügen über ein Personal, das durch langjährige Erfahrung die besonderen Verhältnisse ihres Bereiches kennt, was besonders im Gebirge unerlässlich ist. Diese Voraussetzung fehlt beim Bund.

Der **Bundesbeschluss vom 4. April 1935** beschränkt sich auf die Strassen im Gebiete der Alpen, die aus Gründen des Fremdenverkehrs oder der Landesverteidigung von Bedeutung sind. Der Bau neuer Fernverkehrsstrassen liegt nicht im Interesse unseres Landes: uns fehlen die Millionenzentren, die solche Strassen zu alimentieren vermögen. Sie für den Güterverkehr zu bauen, kann volkswirtschaftlich nicht verantwortet werden. Der Bundesbeschluss sieht den Bau neuer, der Landesverteidigung und dem Tourismus dienender Strassen vor. Solche sind seit Jahren hängig. Wird ein Kanton über Gebühr belastet, was besonders bei Neuanlagen und Projekten im Interesse der Landesverteidigung der Fall sein dürfte, so kann der Bund über den normalerweise auf  $\frac{1}{2}$  der genehmigten Kostenvoranschläge bemessenen Beitrag hinaus gehen. Die vom Kanton zu bestreitenden Kosten dürfen für die Verteilung des Benzinzollanteils in Rechnung gesetzt werden, so dass schliesslich der Bund indirekt mehr als den prozentual gewährten Höchstbetrag leistet. Der Bund verlangt von den Kantonen Bauprogramm und Baupläne für das kommende Jahr und stellt das nach Massgabe der verfügbaren Mittel endgültige Programm auf. Es wird ihm so möglich, darüber zu wachen, dass durchgehende Strassenstrecken, nach der Dringlichkeit und der volkswirtschaftlichen Bedeutung abgestuft, ununterbrochen zur Ausführung kommen. Zusammen mit der Leistung der Kantone wird es möglich sein, in den zwölf im Bundesbeschluss festgelegten Jahren ein Totalprogramm von 120 bis 125 Mill Fr. auszuführen.

Zur Beurteilung des ganzen Fragenkomplexes, hauptsächlich hinsichtlich der Kosten, ist von der Alpenstrassenkommission der **Vereinigung Schweizerischer Strassenfachmänner** nachstehendes **generelles Ausbauprogramm** geschaffen worden, das alle wichtigen bestehenden Strassen umfasst, deren Ausbau absolut dringlich ist. Die Kompetenzen der zuständigen Behörden sollen dadurch in keiner Weise berührt werden.

	km	Mill. Fr.
1. Grosser St. Bernhard (Martigny-Landesgrenze)	44,6	3,200
2. Simplon (Brig-Landesgrenze)	42,3	2,100
3. Gotthard (Brunnen-Biasca)	114,1	20,028
4. Julier (Chur-Castasegna)	105,0	4,256
5. Furka-Oberalp (Brig-Andermatt-Chur)	172,0	18,948
6. Grimsel (Meiringen-Gletsch)	37,7	7,126
7. Flüela-Ofen-Umbrail (Landquart-Landesgrenze)	124,0	12,800
8. Pillon (Aigle-Simmmental-Spiez)	98,5	8,411
9. Brünig (Brienzi-Giswil und Meiringen-Brünig)	23,6	2,695
10. Klausen (Altdorf-Linthal)	47,0	9,208
Zuschlag für Unterbringung der Arbeiter im Gebirge, Einrichtung der Baustellen, Fusswege, Parkplätze	rd. 8 %	7,227
<b>Total</b>	<b>808,8</b>	<b>96,000</b>