

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **77 (1959)**

Heft 21

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.

die Originalität des Genies, die bei ihm allerdings nur in einer völlig willkürlichen Originalität der Ornamentik besteht — schon in diesen Entwürfen wird die Architektur zur reinen Grafik. Mit den Revolutions-Architekten Boullé und Ledoux verbindet Piranesi eine Leidenschaft für die abstrakt-stereometrischen Kuben ohne alle Gliederung und Oberflächenmodellierung klassischer Art, auch sind die im «Parere» abgebildeten Entwürfe Piranesis ebensowenig realisierbar wie das Kugelhaus von Ledoux.

Der späte Piranesi stand zweifellos ebenso an der Kippe zum Psychopathischen wie Ledoux, und eben deshalb konnten beide bestimmten Zeittendenzen hemmungslos einen extrem deutlichen Ausdruck geben, wie es sich besser equilibrierte Naturen nicht erlaubt hätten. Aldous Huxley spricht im Hinblick auf Piranesi von «obscure and terrible states of spiritual confusion and aecidia». Wir sind heute ganz generell in Gefahr — und auch der Wiederentdecker von Ledoux, Kaufmann, ist ihr erlegen —, die symptomatische Bedeutung eines Künstlers mit seiner Qualität zu verwechseln. Die Produzenten interessanter Kuriositäten werden zu Genies befördert, so etwa in der Malerei Arcimboldo und Magnasco und der ausgefallene «Ornemanist» Meissonnier, oder in der Architektur Ledoux und der Catalane Gaudí. Die «Zeitlosigkeit» Piranesis ist gewiss zum grossen Teil identisch mit der Entfremdung des Psychopathen gegenüber seiner Umwelt.

Historisch gesehen seien Piranesis Entwürfe im «Parere», «ein grossartiges Bekenntnis zum Stilpluralismus, der nun zum Zeitstil des ausgehenden achtzehnten Jahrhunderts geworden ist». Damit führt die Betrachtung unmittelbar in Gegenwartsprobleme der Architektur, denn dieser Stilpluralismus beherrscht in Form des Historismus auch noch das ganze neunzehnte Jahrhundert bis zum Jugendstil, und dieser stand auf einer viel zu schmalen Basis, als dass er ihn mehr als nur programmatisch überwunden hätte. Nicht überwunden, aber auf die Seite gestellt und mit einem Tabu versiegelt hat ihn erst der ästhetische Materialismus des technischen Zeitalters — aber geistig verarbeitet ist er bis heute nicht, und darum wird es interessant sein, zu sehen, wie lange die Verfemung halten wird.

Auch unter diesem Gesichtspunkt ist dieses gescheite Buch gebildeten Architekten angelegentlich zu empfehlen.

Peter Meyer

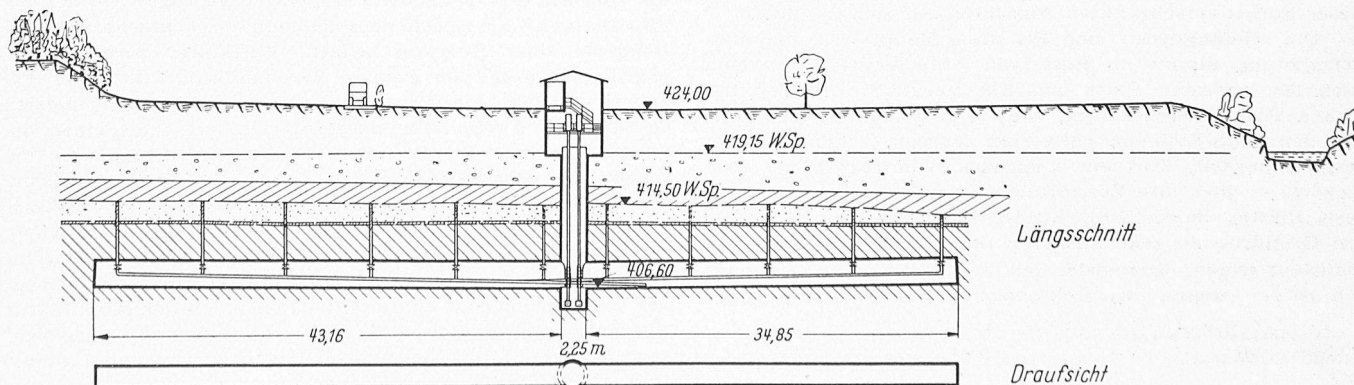
## Mitteilungen

**Trinkwasserfassung Gelterkinden BL.** Die Gemeinde Gelterkinden liess eine Wasserfassung nach einer neuartigen, für die vorliegenden Verhältnisse besonders geeigneten Methode ausführen. Das geologische Profil in der betreffenden Talmulde zeigt zwei wasserführende Schichten, welche durch eine dichte Lage voneinander getrennt sind. Der obere Wasserhorizont war für die Trinkwasserentnahme ungeeignet, da Verunreinigungen durch den darüber liegenden, landwirtschaftlich genutzten Boden hindurch und vom Bachlauf her mit Sicherheit zu erwarten waren. Eine Entnahme aus der unteren Schicht mittels mehrerer Rohrbrunnen hätte wegen der grossen Sohllentiefe von 12 m überall tiefgelegene Pumpanlagen bedingt und zu-

dem eine Verbindung zwischen oberem verunreinigtem und unterem sauberem Wasser befürchten lassen. Daher wurde auf Grund des vom Ingenieurbüro Schaub (Gelterkinden) ausgearbeiteten Projektes ein grosser, zentral gelegener Rohrbrunnen bis in den undurchlässigen Fels unter der unteren Wasserschicht angelegt, von dem aus nach beiden Seiten, quer zum leicht fallenden Tal, fast horizontale Stollen vorgetrieben wurden. Von diesen aus zapfte man durch Bohrungen senkrecht nach oben die Trinkwasserschicht an. Die Bohrlöcher wurden verrohrt, abgedichtet und mit Einzelschiebern ausgerüstet. In den Stollen verläuft das Sammelrohr, ebenfalls absperrbar, zum Schacht. Der Schieber lässt sich vom Pumpenhaus aus bedienen. Im Betriebszustand sind die Stollen mit Wasser gefüllt. Die Stollenlänge beträgt total 78 m mit elf Fassungsstellen; es wurde ein Zufluss von 120 l/s gemessen. Die Anlage lässt sich durch Verlängerung des hangseitigen Stollens und zusätzliche Bohrungen auf einfache Weise erweitern. Weitere interessante Einzelheiten beschreibt «Die Bautechnik» 1958, Heft 9.

**Neuer Deutz-Dieselmotor, Typ VM.** Statistische Erhebungen liessen erkennen, dass das Verhältnis der Zahl der ausgeführten Zylinder mit Aufladung zur Gesamtzahl in den letzten Jahren stark angestiegen ist und im Jahre 1958 sowohl bei Schiffsmotoren als auch bei stationären Motoren den Wert 0,6 erreicht hat. Eine Weiterentwicklung war damit in der Richtung stärkerer Aufladung geboten, bei der unter Beibehaltung der bewährten Konstruktionsgrundsätze (Betriebsicherheit, Lebensdauer, Zugänglichkeit, geringer Brennstoff- und Schmierölverbrauch, einfache Bedienung und Wartung) auf beste Baustoffausnutzung, geringes Gewicht und kleinsten Raumbedarf Wert gelegt wurde. Dipl. Ing. J. Keylwert, Köln-Deutz, beschreibt den so entstandenen Typ VM der Klöckner-Humboldt-Deutz AG. in der «Motortechnischen Zeitschrift» vom April 1959, S. 102. Die günstigsten Verhältnisse erhält man, wenn der Zünddruck so hoch gewählt wird, dass die Pleuellager den durch die Zylinderdistanz gegebenen Raum unter Zulassung betriebssicherer Lagerbelastungen eben ausfüllt. Diese Distanz ist bei Viertaktmotoren durch den Zylinderdeckel gegeben. Mit dem so bestimmten Zünddruck ergab sich ein mittlerer effektiver Nutzdruck von 11 kg/cm<sup>2</sup>, womit der «zweckmässigste Aufladegrad» festgelegt war. Der neue Viertakt-Reihenmotor weist 400 mm Zylinderbohrung, 580 mm Hub und 600 mm Zylinderabstand auf und leistet bei 3000 U/min in sechs- bzw. acht Zylindern 1600 bzw. 2100 PS. Sein Leistungsgewicht mit einem 4,3 t schweren Schwungrad beträgt nur 19 kg/PS. Bemerkenswert hoch sind die Belastungen der mit Bleibronzeschalen versehenen Lager; sie betragen beim höchsten Zünddruck von 80 at für die Grundlager 160 kg/cm<sup>2</sup>, für die Pleuellager 320 kg/cm<sup>2</sup>.

**Ein Forschungsschiff für den Bodensee.** Am 18. August 1958 wurde auf der Bodanwerft in Kressbronn ein Schiff von 17 m Länge über alles, 3,70 m Breite auf Spanten und 1,25 m Tiefgang auf den Namen «August Thienemann» getauft und vom Stapel gelassen. Auftraggeber ist die Deutsche Forschungsgesellschaft; der Zweck das Fortführen der Untersuchungen des Sees, die nun schon seit vierzig Jahren durch die Anstalt für Bodensee-Forschung in Konstanz-Staad un-



ter der Leitung von Max Auerbach durchgeführt worden sind. Das Schiff, das seine Seetüchtigkeit bereits schon erwiesen und die geforderte Marschgeschwindigkeit von 21 bis 22 km/h vollauf erreicht hat, wird in «Das Gas- und Wasserfach» vom 31. Oktober 1958 ausführlich beschrieben. Es soll das Gewinnen von Untersuchungsmaterial zu jeder Jahreszeit und bei jedem Wetter einwandfrei ermöglichen. Insbesondere sollen die Tier- und Pflanzenproben, die im Laboratorium lebend untersucht werden müssen, so untergebracht werden können, dass sie auf dem Transport keinen Schaden erleiden (Kühlschrank) und dass sich einfache Untersuchungen, wie z. B. O<sub>2</sub>- und CO<sub>2</sub>-Bestimmungen, an Bord ausführen lassen. Das Schiff bietet Schlafgelegenheit für sechs Personen und die Möglichkeit zum Kochen einfacher Mahlzeiten. Es wird von einem Achtzylinder-Dieselmotor von 235 PS der Motorenwerke Mannheim (MWM) angetrieben.

«Internationale Seilbahnrundschau» ist der Titel einer neuen Fachzeitschrift für Berg- und Seilbahnen, Sessel- und Schlepplifte und Förderanlagen, die als offizielles Organ sämtlicher Behörden und Verbände herausgegeben wird, die im Internationalen Seilbahnverband (O. I. T. A. F.) zusammengeschlossen sind. Die vierteljährlich erscheinende «Seilbahnrundschau» ist für den deutschen Sprachraum bestimmt. Sie arbeitet mit den Redaktionen der «Rivista delle Funicolari» und «Ropeway Review» zusammen. Schriftleiter sind K. Bittner und R. Luft, Wien, Eigentümer und Verleger der Industrie- und Fachverlag, Wien I, Canovagasse 5. Das erste Heft vom März 1959 enthält auf 32 Textseiten interessante Beiträge über technische Probleme sowie Berichte über ausgeführte Bahnen und Betriebsergebnisse.

## Nekrologe

† **Walter Rebsamen**, dipl. El.-Ing. G. E. P. Mit grosser Bestürzung vernahm man im Städtchen Burgdorf die Trauerbotschaft vom völlig unerwarteten Hinschied unseres Technikumsdirektors Walter Rebsamen. Ein Hirnschlag hat den knapp 63-Jährigen am 3. April 1959 plötzlich dahingerafft. Kaum zwei Wochen vorher hatte er mit der ihm eigenen Leutseligkeit die Diplomanden der Abteilungen für Hoch- und Tiefbau und für Chemie mit den besten Zukunftswünschen entlassen. Mit einem herzlichen Dankeswort an alle seine Mitarbeiter und frohen Wünschen auf die bevorstehenden Ferien verabschiedete er sich vom Lehrerkollegium und den Schülern. Und nun ist er, unfassbar für alle, die ihm nahestanden, für immer abberufen worden.

Walter Rebsamen wurde am 20. Juni 1896 in Thalwil als Sohn eines Architekten geboren. Er durchlief die Schulen von Langenthal und das Burgdorfer Gymnasium. Aus seiner besonnenen Mittelschulzeit halfen ihm zahlreiche Freundschaftsbande nach seiner Wahl zum Technikumsdirektor rasch wieder Kontakt mit unserer Stadt zu finden. Das Hochschulstudium an der ETH schloss er 1921 mit dem Diplom eines Elektroingenieurs ab. Er fand seine erste Stelle bei Brown, Boveri & Cie. in Baden im Projektierungsbureau für elektrische Zentralen und arbeitete ab 1923 beim Elektrizitätswerk Basel, vorerst als Ingenieur und hierauf als Adjunkt des Chefs der technischen Bureaux. In seinen Aufgabenkreis fielen Projektierungen, Betriebsführung, Tarifgestaltung und vielseitige administrative Arbeiten. Nach einer weitem Anstellung bei der Schweiz. Gesellschaft für elektrische Industrie in Basel wurde er 1935 zum Direktor der Basler Verkehrsbetriebe gewählt. Die Verkehrsprobleme hatten ihn ganz besonders angeregt, und er konnte seine Erfahrungen auf diesem Gebiet später als langjähriger Verwaltungsratspräsident des Stadtomnibus Olten und in letzter Zeit als Verwaltungsrat der Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn zur Verfügung stellen. Während fünf Jahren stand W. Rebsamen den Flug- und Fahrzeugwerken Altenrhein als technischer Direktor vor.

Auf den Frühling 1951 erfolgte seine Wahl zum Direktor des Kantonalen Technikums Burgdorf. Hier traf er wiederum auf einen neuen, vielseitigen Aufgabenkreis. Es stand der Ausbau der Abteilung für Chemie bevor, der 1955

mit dem Bezug des neuen Gebäudes einen glücklichen Abschluss fand. Im Hauptgebäude konnte damit Platz für die Erweiterung der Stark- und Schwachstromlaboratorien geschaffen werden. Die Durchführung dieser Neuerungen stellten Schulleitung und die Fachlehrer vor grosse Aufgaben. Mit der Reorganisation des Lehrplanes traten zusätzliche Fragen einer allgemeinen Erweiterung unserer Schule auf. Vorläufigen Aeusserungen muss leider entnommen werden, dass dem grossen Ausbauprojekt Direktor Rebsamens noch bedeutende Schwierigkeiten entgegenstehen. Der von ihm zu Händen der Oberbehörde ausgearbeitete Bericht über die Dringlichkeit der räumlichen Erweiterung des Technikums Burgdorf stellt nun das letzte Dokument dar, mit dem seine Amtszeit einen jähren Abschluss gefunden hat.

Der Lebensweg des Entschlafenen wäre unvollständig gezeichnet, wenn nicht auch seine hohe Begeisterung für den Flug- und Bergsport erwähnt würde. Er war als Sport- und Segelflieger weit herum bekannt und konnte auf schöne bergsteigerische Erfolge zurückblicken. An allen seinen Arbeitsorten, so auch in Burgdorf, hatte er sich rasch einen grossen Freundeskreis geschaffen und war als gewandter Gesellschafter überall gern aufgenommen worden. Der Stadt diente er als aktives Mitglied der Spezialkommission für die Verkehrsbetriebe und während der letzten Legislaturperiode als Stadtrat.

Durch den allzu frühen Tod verlieren das Technikum Burgdorf seinen geschätzten Direktor und weite Kreise einen gern gesehenen lieben Freund. Das Lehrerkollegium und ganz besonders die Abteilung für Elektrotechnik danken dem Entschlafenen für das ihnen jederzeit entgegengebrachte grosse und offene Vertrauen, und sie werden im Einsatz um die weitere Entwicklung unserer Schule das Andenken Direktor Rebsamens in bester Art zu ehren suchen. Wir entbieten der schwergeprüften Gattin unsere aufrichtige Teilnahme an ihrem Leid und nehmen in stiller Trauer Abschied von einem lieben Menschen, den wir nicht vergessen werden.

H. Markwalder



W. REBSAMEN

Dipl. El. Ing.

1896

1959

## Buchbesprechungen

**Grundlagen der Strassenverkehrsplanung in Stadt und Land.** Von Prof. J. W. Korte, Aachen. 531 S. mit Abb. Wiesbaden/Berlin, 1958, Bauverlag GmbH. Preis geb. Fr. 28.50.

Innert kurzer Zeit sind in deutscher Sprache zwei gewichtige Bücher über Strassenverkehrsplanung erschienen. Das zuerst veröffentlichte Werk von Prof. Leibbrand (Verkehrsingenieurwesen) wurde auf Seite 737 des Jahrgangs 1957 der SBZ besprochen. Nun liegt ein verwandtes Werk von Prof. Korte zur Besprechung vor. Beiden Verfassern ist das dringende Anliegen gemeinsam, die Verkehrstechnik theoretisch zu untermauern und ihr als einer Wissenschaft Geltung zu verschaffen. Sie fordern, dass Verkehrsanlagen wie jedes Ingenieurbauwerk genau nach Mass angefertigt werden, im Gegensatz zur landläufigen Meinung, Planung sei das Spielfeld für Phantasten. Während eine Theorie der Statik oder der Hydraulik von einem Naturgesetz ausgehend zu den praktischen Problemen vorstossen kann, muss in der Verkehrstechnik der umgekehrte Weg eingeschlagen werden; beide Verfasser versuchen an Hand von Beispielen aus ihrer Praxis die allgemein gültigen Gesetze abzuleiten und darzustellen. Prof. Korte ist in dieser Beziehung weiter vorgestossen als Prof. Leibbrand; aber auch sein Werk kann noch kaum als abgeschlossene Doktrin europäischer Verkehrstechnik betrachtet werden. Der Verfasser stellt im