

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 87/88 (1926)
Heft: 17

Artikel: Vom amerikanischen Maschinen-Ingenieur und seinem
Betätigungsfelde
Autor: Streiff, Conrad F.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-40981>

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: 30.03.2025

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

erstmalige Anwendung des Eisenbetonbaues in diesem Umfange im Eisenbahnbrückenbau bedeutet. Einschliesslich der Melanbögen gelangten 1350 t Eisen zum Einbetonieren.

Der Zement wurde fortlaufend geprüft; nach der Normenprobe ergab sich im Mittel nach 28 Tagen eine Druckfestigkeit von 600 kg/cm^2 , eine Zugfestigkeit von 45 kg/cm^2 und eine Bindezeit von neun Stunden.

Der Beton mit einer Zementbeigabe von 200 kg/m^3 Kiessandmischung, plastisch eingebracht, ergab nach 28 Tagen mittlere Festigkeiten von 200 kg/cm^2 und jener mit 300 kg Zementbeigabe von 320 kg/cm^2 , wobei die Konsistenz aber vielfach an Gussbeton heranreichte. Die grössten Betonbeanspruchungen in den Aufbauten werden 50 kg/cm^2 und die Eisenspannungen 1200 kg/cm^2 betragen, während bei den grossen Gewölben die grössten Spannungen 40 kg/cm^2 im Beton und 800 kg/cm^2 im Eisen erreichen werden.

Betoniert wurden die grossen Gewölbe bei Temperaturen bis zu 16° unter Null. Ueber die getroffenen Vorkehren und die vorgenommenen Temperaturbeobachtungen soll später eingehender berichtet werden, ebenso über die granulometrischen Untersuchungen des Kieses und Sandes. Die Ausführung der Betonierungsarbeiten im Betriebe hat keine Nachteile gezeigt. Die Geschwindigkeit der Züge wurde auf 10 km/h beschränkt, wobei hervorgehoben werden darf, dass nicht *ein* fahrplanmässiger Zug ausfallen musste. Auch die Nachtschnellzüge verkehrten regelmässig. In dieser Hinsicht besteht also ein wesentlicher Unterschied gegenüber den in letzter Zeit bekannt gewordenen Brückenumbauten schwedischer Eisenbahnen, bei denen die Geleise durch Hilfsrüstungen unterstützt wurden. Das Umbau-Verfahren charakterisiert sich demnach so, dass jeder neue Bauteil möglichst unabhängig vom Betriebe erstellt und hernach zum Tragen der Lasten herangezogen wird. Dieses Verfahren ist in seinen Grundzügen erstmals beim Umbau des „Viaduc du Day“¹⁾ bei Vallorbe auf Vorschlag des Verfassers dieser Zeilen zur Ausführung gekommen.

Noch einige kurze Angaben über die Berechnung des Viaduktes: Jede der sieben Oeffnungen bildet ein kombiniertes System, bestehend aus einer Art Vierendeelträger, mit zum Teil gebogenen Stabaxen. Dieser Träger ist durch Pfosten mit dem darunterliegenden Gewölbe verbunden. Von dieser Auffassung ausgehend, wurde durch Einführung gewisser vereinfachender Annahmen die Berechnung des Bauwerkes als kontinuierlicher Bogen, dessen Oeffnungen durch aufgesetzte Rahmenträger versteift sind, durchgeführt. Dabei lag die Meinung vor, dass der Aufbau nicht in erheblicher Weise durch die Mitarbeit mit den Gewölben beeinflusst werde und dass nur Anhaltspunkte gewonnen werden sollten, wie die normale Bemessung solcher Aufbauten in den Bauplänen verbessert werden könnte. Leider hat sich diese Mitarbeit der Aufbauten als sehr weitgehend gezeigt, sodass eine Aenderung der Eiseneinlagen und eine bedeutende Vermehrung derselben notwendig wurde. Eine Untersuchung, die an einem Modell mit Hilfe der Beggs'schen Methode²⁾ vorgenommen wurde, bestätigte die aus den Berechnungen gewonnene Erkenntnis. Bedeutende Risserscheinungen an den Aufbauten verschiedener ausgeführter gewölbter Brücken sind daher nicht erstaunlich. Es unterliegt meines Erachtens keinem Zweifel, dass ein weiterer Fortschritt im Betonbau, wie im Eisenbau darin begründet sein wird, dass dem Zusammenhang und der Zusammenarbeit der Bauglieder vermehrte Aufmerksamkeit geschenkt wird. Ob es möglich ist, die klassischen Berechnungsmethoden auch für diese Fälle auszubauen, dass sie in der Praxis stets mit Sicher-

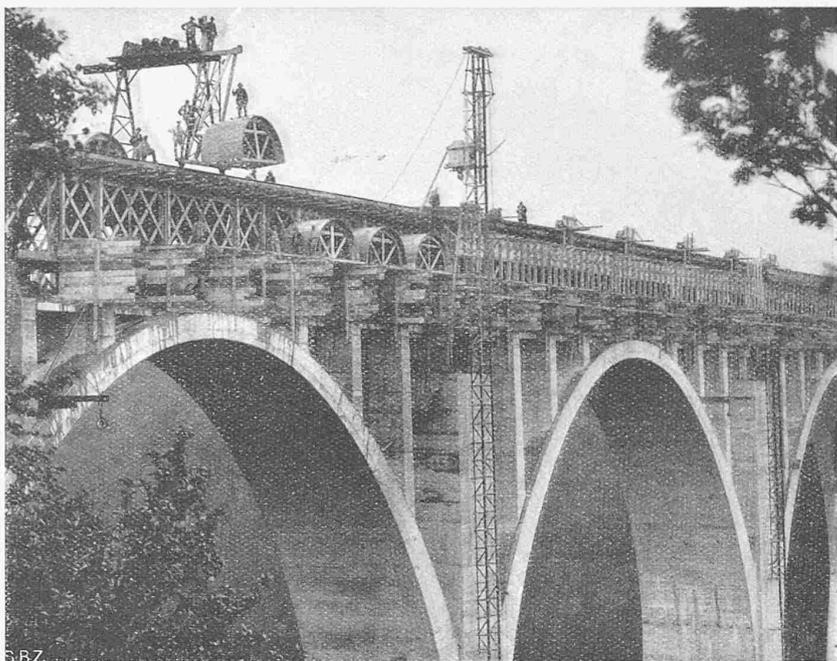


Abb. 11. Erstellung der flussabwärts liegenden Arkadenreihe. Aufstellung der Schalung (29. Juli 1926).

heit benützt werden können, oder ob die Modellversuche einzuspringen haben, dürfte wohl eine Frage sein, der in Zukunft alle Aufmerksamkeit zu schenken sein wird.

Die Ausführung des Umbaues des Grandfey-Viaduktes erfolgt nach den Plänen und Berechnungen des Brückenbau-bureau der Generaldirektion der S. B. B. durch die Unternehmung Prader & Cie., Ingenieure, Zürich, und Gremaud-Tarchini, Freiburg; als Berater wirkt Ingenieur R. Maillart (Genf) mit. A. B.

Vom amerikanischen Maschinen-Ingenieur und seinem Betätigungsfelde.

Von Dipl. Ing. CONRAD F. STREIFF, Vevey.

Die Unterschiede in der Denkweise der Ingenieure verschiedener Länder und Kulturgebiete liegen weniger in verschiedener Beantwortung bestimmter Fragen, als in der Fragestellung selbst; auch ist ihre Einstellung den Fragen der Praxis gegenüber eine ungleiche. Der Verfasser, von längerer Tätigkeit in den Vereinigten Staaten zurückgekehrt, möchte im folgenden einige Punkte herausgreifen, denen unsere amerikanischen Kollegen mit Erfolg mehr Gewicht beilegen, als wir hierzulande es zu tun gewohnt sind, und dabei zeigen, in welcher Richtung der amerikanische Maschinen-Ingenieur sein Tätigkeitsfeld erweitert hat.

Der Ingenieur in der Versuchsanlage.

Es mag die Abneigung gegen die Wissenschaft, gepaart mit praktischem Sinne sein, die unsere amerikanischen Freunde schon beizeiten veranlasste, ihr Augenmerk auf das Versuchswesen zu richten. Die Ergebnisse ihrer Bemühungen sind auf dem Gebiete der Wasserkraftanlagen besonders augenfällig, trotzdem sie mit sehr einfachen Methoden erreicht wurden. Die verschiedenen Laufdradserien für Wasserturbinen kommen womöglich jedes Jahr wieder ins Laboratorium, und es wird immer wieder von neuem versucht, die Schaufelung durch Aenderung des Profils oder der Schaufelfläche zu verbessern, um höhere Leistungen und höhere Wirkungsgrade zu erzielen. Ist die erreichte Zunahme im Mittel jedesmal nur ein halbes oder ein ganzes Prozent, so summieren sich diese kleinen Prozentsätze doch im Laufe der Jahre zu einer recht ansehnlichen Wirkungsgrad- und Leistungsverbesserung.

Die Freiheit, die der Laboratoriums-Ingenieur in der Aenderung der Profile hat, wird dadurch geschaffen, dass die Teile, deren Formgebung Einfluss auf die Wirkungsgrade haben, nicht so weitgehend normalisiert werden, wie der Rest der Maschine. Die ganze Versuchsanlage ist aber nicht nur zum Herausschälen allgemeiner Richtlinien da, vielmehr ist sie ein willkommener Helfer zum Studium individueller

¹⁾ Auch dieser Bau wird demnächst zur Darstellung kommen. Red.

²⁾ Näheres über die Methode s. Bd. 87, S. 153 (20. März 1926). Red.

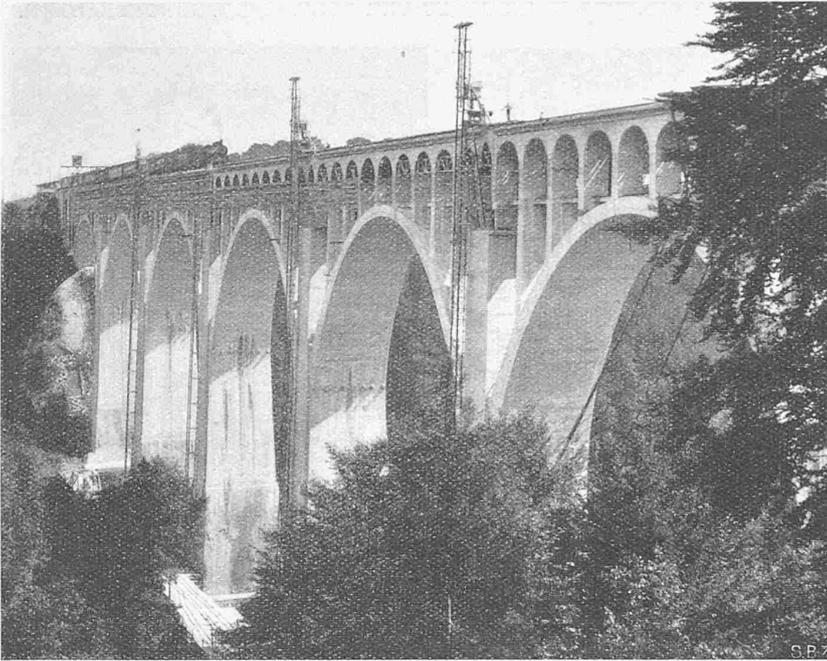


Abb. 12. Erstellung der flussabwärts liegenden Arkadenreihe, von Seite Freiburg aus gesehen.

Kraftwerksverhältnisse. Häufig handelt es sich darum, alte Anlagen umzubauen, und da lohnt es sich reichlich, wenn die Turbinenfirma in Zusammenarbeit mit der Bestellerin durch systematische Modell-Versuche jene Einlaufverhältnisse und jene Saugrohrformen bestimmt, die den bestökonomischen Ausgleich zwischen Umbaukosten und Wirkungsgrad ergeben. Da derartige individuelle Versuche hauptsächlich im Interesse der Bestellerin liegen, kommt diese für deren Kosten auf, und damit werden die Auslagen für das Laboratorium auf erträglichem Niveau gehalten.

Gewiss wird durch blindes Herumtasten bei der Wahl der Versuche viel unnötige Zeit geopfert; statt ins Extreme zu gehen, wird eben ein intelligentes Ineinanderwirken von Theorie und Versuch die beste Garantie für fruchtbare Ergebnisse sein.

Der „Efficiency Engineer“.

Die Sorgfalt, mit der die Verbesserung des Energiewirkungsgrades in die Hände genommen wird, gründet auf dem wirtschaftlichen Vorteile, den seine Erhöhung bringt. Ebenso wichtig ist ein hoher Wirkungsgrad in der Fabrikation des Produktes selbst. Jeder Arbeitsprozess, der nicht auf dem kürzesten Wege vom Rohmaterial zum fertigen Produkte führt, ist systematisch auszuschalten. Dies ist nichts neues, aber es ist das Verdienst unserer amerikanischen Kollegen, diese Forderung zu dem Hauptgrundsatz der Produktionsorganisation erhoben zu haben, an dem sie mit aller Konsequenz festhalten. Je mehr unnötige Arbeit und Energie ausgeschaltet wird, je rationeller also ihre Verwendung ist, umso geringer die Produktionskosten und damit der Verkaufspreis, oder umso höher die Löhne (und damit die Kaufkraft des Volkes). Das Verhältnis der mittlern Löhne zu den mittlern Lebenshaltungskosten ist drüben vielfach der Gradmesser für den Wohlstand des Landes und jeder Einzelne ist in ureigenem Interesse bestrebt, dieses auf gesundem Wege zu erhöhen.

Herbert Hoover, der amerikanische Sekretär des Handelswesens, schrieb in einem seiner letzten Berichte: „Was die U. S. A. als Ganzes in den letzten fünf Jahren in der Erhöhung des Wirkungsgrades des Wirtschaftslebens vollbracht haben, ist so gross, dass es jede Erwartung bei weitem übertrifft. Die ganze Bewegung ist das Ergebnis der Erkenntnis einer jeden Berufsgruppe — Kaufleute, Industrielle, Ingenieure und Arbeiter — von der fundamentalen Wichtigkeit, die der Ausschaltung alles Unproduktiven (Elimination of waste) zukommt“.

Fragen wir uns: Wie gehen unsere Kollegen des Maschinenbaufaches hierbei zu Werke?

Ein gewichtiger Faktor zur Preisverminderung ist Massenproduktion, wie sie z. B. der Herstellung der Ford-Automobile zu Grunde liegt. Wir wollen dieses Gebiet nicht weiter betreten; es sei im übrigen bemerkt, dass die Ford'sche Betriebsorganisation in den

U. S. A. nicht die Regel, sondern eine Ausnahme ist. Von den 290 000 Fabriken, die beim Bureau of Industrial Census eingetragen sind, beschäftigen mehr wie 260 000, d. h. fast 90%, weniger als 50 Arbeiter.

Mit diesen kleinen und mittelgrossen Betrieben, die bei uns ihre Parallelen finden, wollen wir uns hier befassen. Es sei noch hervorgehoben, dass sich der Ingenieur die hier behandelten Gebiete erobert hat dank des Vorteils, der technischem Denken in Organisationsfragen zukommt.

Schon vor vielen Jahren sind drüben umfangreiche Systeme ausgearbeitet und in die Praxis eingeführt worden, wie z. B. das Taylor-System, die darauf ausgehen, Organisationen zum Mittelpunkt des Betriebes zu machen. In letzter Zeit macht sich aber eine starke Abneigung gegen derartige Systeme und ihre meist schablonenhafte Anwendung bemerkbar, denn das System ist ja nichts anderes, als der Rahmen für die Produktion. Es kommt aber auf die Produktion selbst an, und je nach ihrer Eigenart ist der Rahmen, das System zu wählen, in dem sie sich am freiesten entfalten kann. Hierauf sei im folgenden näher eingegangen.

Der Ingenieur ist gewohnt, seine Entschlüsse möglichst auf bekannte Tatsachen aufzubauen, da dies ein Maximum von Sicherheit gibt. Die ersten

Schritte zu besserer Produktion sind deshalb genaue dauernde Messungen der Kosten des ganzen Arbeitsprozesses. Es genügt nicht, nur die Gesamtunkosten der Produktion zum voraus genau zu kennen, sondern als Ausgangspunkt für Verbesserungen in der Produktion müssen auch die Kosten jeder Teiloperation bekannt sein. Durch Verbesserung der Teiloperationen werden die Gesamtkosten vermindert.

Eine andere wichtige Frage, die jederzeit soll beantwortet werden können, ist die nach dem genauen Stande der Produktion. Nur wenn man von jedem Stück einer Bestellung jederzeit weiss, wo es ist und wie weit seine Bearbeitung vorgeschritten ist, kann man herausfinden, ob die Lieferzeit eingehalten werden kann und was für Lieferfristen für künftige Bestellungen abzugeben sind. Um alle die gewünschten Informationen bestmöglich zu bekommen, werden zuverlässige Kartensysteme verwendet. Es hat zunächst den Anschein, als ob all dies einen ausgedehnten Beamten- und Kontrollapparat bedingen würde. Es ist aber nicht gesagt, dass diese Informationen durch eigens geschaffene Departemente eingeholt werden müssen, vielmehr werden sich die diese Arbeit aufnehmenden Kartensysteme in harmonischer Weise in bereits vorhandene einschieben lassen, wie z. B. in Zahltagslisten oder in Bestell- und Material-Zettel.

Um für alle im Betrieb notwendigen Kartensysteme zur Einholung von Informationen und zur Erteilung von Aufträgen die rationellsten Wege und Kombinationen zu finden, haben sich drüben recht sinnreiche und anschauliche Methoden entwickelt, die durch Schaubilder zur Darstellung bringen, wie diese Systeme geregelt sind, und die mit wenig Mühe gestatten, die einfachsten und klarsten Verhältnisse herauszufinden. Schon die blosser Einführung solcher Kartensysteme hat Wunder bewirkt, denn sie konzentriert die Aufmerksamkeit auf das, was am wichtigsten ist, nämlich ökonomische Produktion, durch Ausschalten alles Ueberflüssigen. Ferner sind sie ein Mittel zur Förderung der Zuverlässigkeit und Sicherheit. Zum Beispiel: beim Einkauf von Material weiss der eine Bestellung veranlassende Beamte, dass das richtige Material in der richtigen Quantität zur richtigen Zeit bestellt wird, und dass es beim Erhalt gezählt und auf die Qualität geprüft wird, dass es am richtigen Orte gelagert wird und schliesslich für den richtigen Zweck in Verwendung kommt, denn die zur Bestellung benützten Karten gehen automatisch den kürzesten Weg durch die richtigen Instanzen. Hat er den ihm vorgeschriebenen Teil an der Bestellung getan, so kann er sie ruhig vergessen, das System bietet ihm ein Maximum von Sicherheit in der Ausführung des Auftrages und in Ausnahmefällen genaue Feststellung des Fehlbaren. Was für ihn gilt, gilt für jede andere Instanz. Solch ein ruhiger, geordneter Betrieb bedeutet Zeit- und Aergersparnis und damit Ausschaltung von Unproduktivem.

Die vorher besprochenen Informationen über Kosten und Tempo der Produktion kommen aber erst dann zu ihrem vollen Wert, wenn sie an alle mit der Produktion betrauten Stellen geleitet werden; sie haben zurückzugehen zum Vorarbeiter, sodass dieser genau sieht, mit welchem Erfolge in seiner Abteilung gearbeitet wird. Auch in dieser Beziehung wirkt das bloße Dasein der Informationen im Sinne stetiger Produktionserhöhung und gibt für Änderungen in den Produktionsmethoden nicht nur an, ob sie gut oder schlecht sind, sondern besagt wie gut oder wie schlecht. Und damit ist das Feld für die Initiative bis zum einzelnen Vorarbeiter und Arbeiter frei gegeben, er kann den Erfolg seiner Arbeit und seiner Ideen zu Verbesserungen schwarz auf weiss sehen und aus seiner Zahltagstüte herausnehmen.

Wie die Verbesserungen selbst im weitem erreicht werden, hängt hauptsächlich von den individuellen Verhältnissen des Unternehmens ab; als allgemeine Richtlinie kann jedoch folgendes gesagt werden.

Bezüglich des Materials: Jedes Stück Material soll so unter Kontrolle sein, dass es möglich ist, die Bilanz aufzustellen zwischen dem Material, das in die Fabrik hineinkommt und dem, das aus ihr weggeführt wird. Dies gestattet den Wert des Abfalls zu bestimmen und möglichst klein zu halten. Wertvoll in dieser Richtung ist gewissenhafte Verwaltung des Materialienlagers. Der Weg des Materials im Verlaufe des Produktionsprozesses soll möglichst kurz sein und sein Transport durch ökonomische Mittel erfolgen. Durch sinnreiche Transportanlagen sind drüben erstaunliche Einsparungen gemacht worden, besonders bei Massenartikeln.

Bezüglich des Arbeiters: Hier spielen in erster Linie psychologische Fragen mit hinein, die jedoch hier nicht weiter behandelt werden sollen. Jeder Arbeiter soll Zeit und Unterstützung finden, um sich in sein Tätigkeitsfeld einarbeiten zu können. Die Aufträge, die er bekommt, müssen klar und leicht verständlich sein. Sein Arbeitsgebiet und sein Verantwortungsbereich sind klar zu begrenzen. So soll z. B. dem an Werkzeugmaschinen Arbeitenden das Arbeitsstück, wenn möglich, zugetragen werden, damit er nie seinen Platz verlassen muss, um sich nach Arbeit umzusehen; das selbe gilt für den mit der Montage der Maschinen Beschäftigten. Jeder Arbeitende bekommt die denkbar besten und schärfsten Werkzeuge zur Ausführung seiner Arbeit, sodass er diese mit geringstem Aufwande seiner körperlichen Kräfte ausführen kann, und sein Arbeitsvermögen und seine Arbeitslust nicht durch starke Ermüdung verringert werden.

Der Energie-Haushalt.

Die Energieverhältnisse, die als Drittes zu Arbeit und Material hinzukommen, seien ihrer Wichtigkeit wegen in einem besondern Kapitel behandelt.

Führende amerikanische Ingenieure betonen immer wieder, dass die Industrie von der Energie abhängt, die sie hinter sich hat. Moody warf einst die Frage auf, was wohl den Amerikanern ermögliche, bei viel höhern Löhnen den gleichen Verkaufspreis zu erzielen, wie die Europäer, und gibt als Antwort, dass jeder amerikanische Arbeiter viel mehr Pferdestärken zu seiner Verfügung habe, wie anderswo, und dass er diese rationell anwende.

Die Frage nach Oekonomie wird auch im Energie-Haushalt dadurch beantwortet, dass man Vergeudung von Energie so viel wie möglich vermeidet. Die Stellen, an denen solche vergeudet wird, werden auch hier am sichersten durch dauernde Messungen der Energie festgestellt. Die Betriebe sind ungezählt, in denen die blosse Vornahme dauernder Messungen den Anstoss zu Verbesserungen gab, die ohne grosse Geldausgaben die Kohlen- oder Elektrizitätsrechnung verkleinerten. Zum Beispiel hat die einfache Anbringung eines CO₂-Messers an die Feuerung eines Dampfkessels schon die Einsparung vieler Zentner Kohlen gebracht und hat Anstoss zum Einbau mechanisch bewegter Roste gegeben, und damit weiter den Kohlenverbrauch verringert. Ähnliches gilt für alle andern Kräftezeuger. Ausgedehnte Registrierung ist auch bei Fragen des Umbaus und Ausbaus des Energiesystems von nicht zu unterschätzender Bedeutung. □

UMBAU DES GRANDFEY-VIADUKTES DER SCHWEIZER. BUNDESBAHNEN.

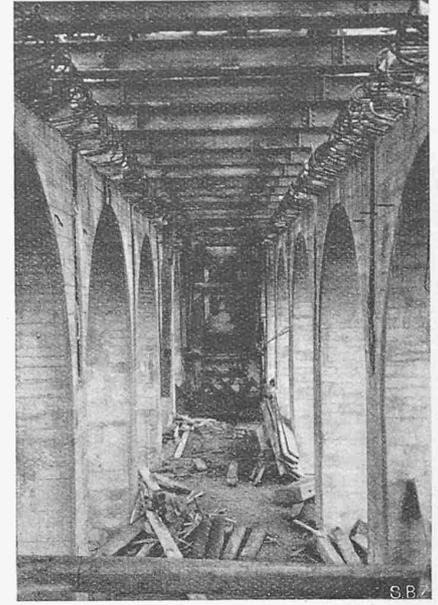
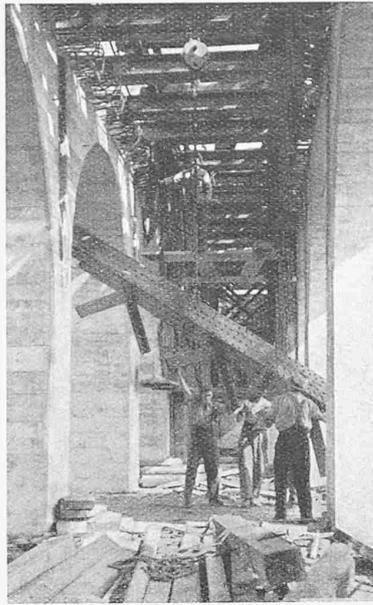


Abb. 14 und 15. Abstützung der Querträger der alten Brücke auf die Arkadenreihen (7. Sept. 1926).
Abbruch der beiden mittlern, alten Brückenträger. Oben Armierung zum Einbinden der Verbindungsplatte.

Vom Standpunkte ökonomischen Energie-Haushaltes ist aber der Masstab für die Brauchbarkeit der Kraftversorgung nicht etwa bloss der Wirkungsgrad der Erzeugungsstelle, sondern viel eher das Verhältnis der Quantität des verarbeiteten Materials zu den Gesamtkosten der Energie. Es kommt also auch auf die Güte des Energietransport-Systemes und auf die Arbeitsleistung der Verbrauchstellen an. Werden auch diese Faktoren durch systematische Versuche erfasst, so ist es auch hier einfacher, die rationellsten Verhältnisse herauszufinden, z. B. ob im einzelnen Falle Gruppen- oder Einzelantrieb der Arbeitsmaschinen vorzuziehen ist, oder wann es Zeit ist, alte Maschinen durch neue zu ersetzen. Zu weiterem Ausbau des Betriebes ist dann die Energie als erfolgreiche Konkurrentin der blossen Handarbeit zu betrachten.

Der Verkaufs-Ingenieur.

Bevor überhaupt etwas produziert werden kann, muss die Aufnahmefähigkeit des Marktes gründlich studiert werden. Wenn auch die Zahl der eingebrachten Aufträge vielerorts als der Gradmesser für die Tüchtigkeit des „Salesman“ und der Firma, für die er arbeitet, angesprochen wird, so ist doch seine Aufgabe beim blossen Kundenbesuchen bei weitem nicht erschöpft, vielmehr ist es an ihm, die Marktlage mit ihren technischen und finanziellen Möglichkeiten systematisch zu studieren. Er sendet von Zeit zu Zeit seine Rapporte über die Aussichten der nächsten Zukunft an die Leitung des Unternehmens und hilft ihr damit, unter möglichster Ausschaltung von Gefühlsmomenten, über Vorkehrungen für die Zukunft zu entscheiden.

Auch über die Absatzverhältnisse neuer Produkte und, was meistens noch wichtiger ist, über das Ausscheiden bisheriger Verkaufsobjekte hat der Verkaufs-Ingenieur zu raten, und all dies hat unter weitgehender Berücksichtigung der technischen Eigenart und der maschinellen Einrichtung des Unternehmens zu erfolgen. Es ist z. B. schon vorgekommen, dass eine Firma einen bestimmten Artikel in 15 verschiedenen Modellen herstellte und dabei fallierte. Das Unternehmen kam dann in andere Hände. Zuerst wurde die Marktlage möglichst gründlich studiert und dies brachte den Entschluss, von den 15 Modellen nur noch die drei gangbarsten zu produzieren. Von nun an florierte das Unternehmen ausgezeichnet.

Wir ersehen daraus, dass der Ingenieur weitgehendes Verständnis für kaufmännische Fragen haben muss, und dass ein enges Zusammenarbeiten von Ingenieur und Kaufmann eine Grundbedingung zu erspriesslichem Vorwärtkommen ist.

Von der Ausbildung des Ingenieurs.

Aus dem Gesagten geht hervor, dass der Ingenieur von heute ein viel weiteres Betätigungsfeld findet, als zur Zeit, da er sein Augenmerk aufs Konstruktive und Erfinderische allein zu richten hatte.

UMBAU DES GRANDFEY-VIADUKTES DER SCHWEIZER. BUNDESBAHNEN.

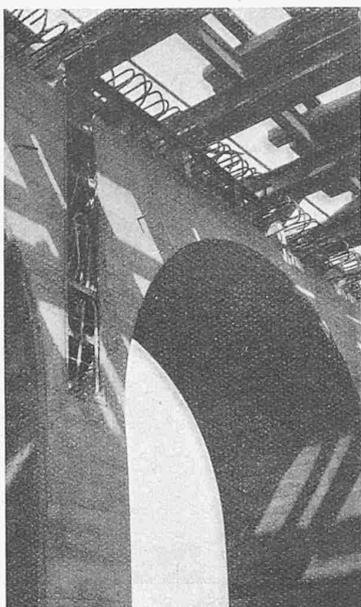


Abb. 16. Schlitz zum Einbinden der Eisenbeton-Querrippen der Verbindungsplatte.

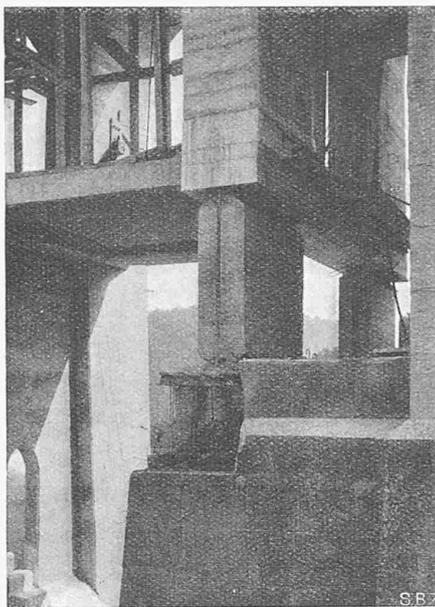


Abb. 13. End-Lagerung der Arkaden mittels Pendelstützen auf den alten Widerlagern.

Sein Gebiet hat sich nach direkterem Kontakte mit dem Wirtschaftsleben ausgedehnt. Er muss wirtschaftlich eingestellt sein, denn seine Hauptaufgaben sind die ökonomischere Produktion und Energieversorgung. Schon der Konstrukteur hat sich hierüber klar zu sein.

Er kann sich nur dann ganz entfalten, wenn er weiss, wieviel die Herstellung jeder Kernbüchse, jeder bearbeiteten Fläche, jedes Bohrloches kostet, um für die beste Lösung seiner Konstruktionsaufgabe entscheiden zu können. Hierin wird er drüben vorbereitet. Das selbe gilt für Kostenberechnung, für Fabrikwesen, für die Psychologie, kurz, für die gesamte Organisation der Arbeit. Es ist freilich nicht möglich, alle diese Wissenszweige erschöpfend zu studieren, sie bedingen Übung, aber wenn der junge Ingenieur schliesslich nur soweit vorgebildet ist, dass er nicht kompasslos in diesen Gebieten herumsuchen muss, so ist ihm schon viel geholfen.

In konstruktiver Hinsicht hat es die Technik zu einer Höhe gebracht, die bereits weitgehendes Normalisieren erlaubt und damit den Bedarf an Konstrukteuren verhältnismässig verringert. Kann aber der Ingenieur kraft seiner Vorbildung auch in Produktions- und allgemeinen Wirtschaftsfragen den Weg selber finden, so kann auch der derzeitige Ueberfluss an Ingenieuren vermindert werden.

Mancher wird mit Unbehagen diesen Ausführungen gefolgt sein, denn ihm scheint, als ob das Ideale im Ingenieurberuf, das Schöpferische, am Verschwinden sei, und der Ingenieur immer mehr ein Werkzeug der Industrie werde. Wo wäre da für Ideale noch Platz, wenn jeder bloss Wirtschaftliches im Kopf herumtragen würde? Aber bedenken wir, dass der Ausdruck „am wirtschaftlichsten“ nicht viel anderes heisst wie „am besten brauchbar“, so werden alle einig sein, dass dies die Orientierung und das Ideal ist, ein möglichst brauchbarer Ingenieur zu sein. Er fragt nicht nach dem, was er am liebsten tun würde, sondern er schaut herum, wo er am besten brauchbar ist und am meisten Erfolg haben wird und geht dann mit werktätigen Händen und regem Kopfe diesen Aufgaben nach. Der Ingenieur hat sich nach den Bedürfnissen des Wirtschaftslebens zu richten, um erfolgreich zu sein. Für ihn gilt das selbe, wie für jedes Unternehmen. Auch er kann sich den Gesetzen der technischen und wirtschaftlichen Vorwärtsentwicklung nicht verschliessen, so wenig wie sein Körper die Naturgesetze ausser Acht lassen kann.

Zusammenarbeit.

Auch aus diesem Kapitel können wir von drüben manche Anregung empfangen. Wollen unsere Freunde über ein allgemein wichtiges Thema diskutieren, so erhalten alle beteiligten Kreise Einladungen, zu diesem Thema Stellung zu nehmen. Jede eingeladene Firma sendet ihren Vertreter, der „der Konkurrenz“ seine Ausarbeitungen vorlegt, und zuletzt wird in gemeinsamer Diskussion die Quintessenz des Ganzen herausgearbeitet, oder es werden Kom-

missionen gebildet, die manchmal jahrelange Untersuchungen vornehmen, wie z. B. über die vorhin besprochene Erhöhung des Fabrikations-Wirkungsgrades. In geeigneten Fällen werden Rundfragen ausgeschickt, wie z. B. zur Abklärung der Korrosions-Erscheinungen, oder der Kesselsteinbildung, oder anderer Punkte, die Erfahrungsmaterial über die Lebensdauer von Maschinen und Apparaten geben. Sie sagen sich, dass es Energie- und Zeitverschwendung sei, wenn jede einzelne Firma den eigenen Weg der Forschung und der Suche nach Neuem gehe, ohne dauernd mit andern in Gedankenaustausch zu stehen. Für die kleinern Verhältnisse hierzulande wäre dies besonders angebracht. Warum nicht in kollektiver Weise zusammensitzen und beraten, warum nicht gemeinsame Versuche machen? Jede Firma kann von ihrer Konkurrenz lernen. Warum nicht zusammenarbeiten zum Aufblühen des Ganzen und damit zum Wohlergehen des Einzelnen?

Eine Ausstellungshalle für Zürich.

Also doch! Seit achteinhalb Jahren nämlich wälzt eine etwa 20-köpfige Kommission, in der neben Stadtratmitgliedern Vertreter aller an der Schaffung einer ständigen Ausstellungshalle interessierten Kreise vertreten sind, also seit dem Frühlingsanfang 1918 wälzt diese Kommission

das Problem. Plötzlich nun soll es durch eine überraschende Wendung zur Lösung gelangen. Das kam so.

Der Gewerbeverband der Stadt Zürich („G.-V. Z.“) besitzt einen Fonds für ein permanentes Ausstellungsgebäude, entstanden aus dem namhaften Einnahmen-Ueberschusse der Gewerbeausstellung von 1894 (auf dem alten Tonhalle-Areal) und aus ähnlichen Quellen seither weiter geöffneter, bis auf rund 300 000 Fr. Der „G.-V. Z.“ wollte nun die Ansichten weiterer Kreise hören, und so ist, eben vor achteinhalb Jahren, die Interessenten-Kommission („I.-K.“) entstanden, in der neben B. S. A. und S. W. B. auch der Zürcher Ing.- und Arch.-Verein von Anfang an vertreten war und es heute noch ist. Von Anfang an stand nahezu einmütig das alte Tonhalle-Areal als wegen seiner zentralen Lage am Verkehrszentrum Bellevue weit aus geeignetster Platz im Vordergrund des Interesses. Alle die vielen bisher dort veranstalteten Ausstellungen schlossen (mit einer einzigen Ausnahme) mit Einnahmen-Ueberschüssen ab. Man dachte an einen halbpermanenten, natürlich der Lage angemessen geformten Bau, mit grosser Halle im Innern, geeignet für verschiedene Zwecke, mit einer rentablen Randbebauung im Erdgeschoss, aus Läden u. dgl. Es bestand die Meinung, nach Abklärung des Raumprogramms durch ein Vorprojekt einen Wettbewerb zu veranstalten, wofür der „G.-V. Z.“ anerkennenswerterweise 25 000 Fr. zur Verfügung stellte. Ob seitens der Stadt der Bauplatz, z. B. für 50 Jahre, zu diesem Zweck verpachtet werden würde, darüber herrschte nie recht Klarheit; die Meinungen im Stadtrat waren geteilt.

Nun ist der gordische Knoten en petit comité anscheinend durchgehauen worden: nachdem die Stadt inzwischen das von Seefeldquai, Zürichhorn, Bellerivestrasse und Alderstrasse umrahmte Blattergut mit etwa 20 000 m² erworben, bald darauf auch noch die benachbarte landseitige Hälfte der Liegenschaft Rüegg-Honegger mit rund 5000 m², hat der Stadtrat (gemeint ist immer der „kleine“) am 19. August d. J. das Tonhalle-Areal endgültig verweigert und die Ausstellungshalle ins Blattergut am Zürichhorn verwiesen, und sein energischer Finanzminister hat die Architekten Gebr. Pfister mit bezüglichen Projektstudien beauftragt. Mit Rücksicht auf eine für 1928 geplante „Sport-Ausstellung“ und eine „Wirte-Ausstellung“ pressiere es ausserordentlich, auch sei ein an die Ausstellungshalle von 4000 m² anschliessender Sportplatz von rund 3500 m² nötig. Das verwertbare Tonhalle-Areal messe aber bloss (!) etwa 10 000 m² und könne überdies demnächst rentabler verwertet, d. h. definitiv überbaut werden.

So sah sich die „I.-K.“ unversehends der Notwendigkeit enthoben, die Platzfrage weiterhin zu diskutieren. Der ihr vorgelegte Plan der Arch. Gebr. Pfister sieht eine Halle von 50 × 80 = 4000 m² Grundfläche vor, die unter Aufhebung des untersten Stückes der Alderstrasse ganz in das Rüegg-Honeggergut, bis an die Höschgasse