

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 99/100 (1932)
Heft: 1

Wettbewerbe

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: 01.04.2025

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

werk Larderello in der Toscana (vergl. die Mitteilung „Entwicklung der elektrischen Anlagen in Italien“, Seite 126 von Band 98, am 5. September 1931) bietet das typische Beispiel der praktischen Verwertbarkeit auf europäischem Boden. In Amerika besteht eine Anlage gleicher Art und ähnlich grosser Leistung (rund 10000 kW) in Sonoma in Californien. Leicht verwertbare Wärmequellen dieser Art bestehen weiter in den südamerikanischen Anden, so z. B. in Copacoya (Chile), und in der vulkanischen Zone von Ollague (Bolivien), wo eine Leistung von 100000 kW nutzbar gemacht werden soll. Beim gegenwärtigen Stande der Technik seien derartige Dampfvorkommen die einzige industriell verwertbare Form von Erdwärme, wenigstens soweit als es sich um die Kraftgewinnung handelt, indem Heisswasserquellen für eine solche nicht als brauchbar gelten dürften.

Studienreisen des Verbandes schweizer. Studentenschaften, an denen auch Alt-Akademiker teilnehmen können, finden statt nach Frankreich, Amerika und Russland. *Reise nach Frankreich* vom 21. bis 31. Juli: Es werden besucht Paris, Châteaux de la Loire und Bretagne. Preis 210 Fr. Anmeldefrist 2. Juli. *Reise nach Amerika* vom 4. August bis 25. September: Die Reise führt über New York, Chicago, San Francisco nach Los Angeles, dann zur See durch den Panamakanal und über Havanna nach New York zurück. Preis 2500 Fr. Anmeldefrist 7. Juli. *Reise nach Russland* vom 18. August bis 12. September: Ueber Berlin, Stettin nach Leningrad, Moskau (je 3 Tage Aufenthalt), Charkow, Rostow a. Don, Dnieprostroy, Kiew. Heimfahrt über Krakau, Wien, Linz. Preis 550 Fr. Anmeldefrist 16. Juli. — Infolge der Zeitumstände sind die Preise dieser Reisen aussergewöhnlich niedrig, sodass besonders auch Ehemalige diese günstige Gelegenheit zu einer grossen Reise in kollegialer Gesellschaft gerne benützen werden. Alle weitere Auskunft erteilt der Verband der schweizer. Studentenschaften, E. T. H. Zürich (Telephon 43421).

Sektion Ostschweiz des schweizer. Rhone-Rhein-Schiffahrts-Verbandes. Anlässlich der vom Präsidenten Dr. Ing. *Henry Favre* geleiteten Generalversammlung vom 17. Juni d. J. auf der „Waag“ in Zürich äusserte vor zahlreicher Zuhörerschaft Schiffbauingenieur *Ad. Ryniker* in Basel (Privatdozent an der E. T. H.) „*Gedanken zum weitern Ausbau der schweiz. Binnenschiffahrt*“, und zwar ohne Lichtbilder. Die Ausführungen des erfahrenen Konstrukteurs und Betriebsfachmannes wirkten in ihrer Bescheidenheit auf die *Realitäten* erfrischend, für den eingeweihten Ingenieur zwar nicht überraschend, wohl aber etwas ernüchternd für jene Binnenschiffahrtsfreunde, die immer noch den Schleppzug mit 1000 bis 1200 t-Kähnen sogar auf Reuss und Limmat für möglich und somit für erstrebenswert halten. Diesen utopischen Anschauungen gegenüber vertrat Ryniker die Ansicht, dass von Basel aufwärts das 500 bis max. 600 t-Motor-Güterboot, der *Selbstfahrer* das gegebene, wirtschaftlich vertretbare Fahrzeug sein werde. Wir haben diese Dinge noch kaum mit so grosser Klarheit und Unanfechtbarkeit öffentlich darlegen hören; es war eine wirklich verdienstliche Aufklärung, für deren Vermittlung die „Sektion Ostschweiz“ ihrem Vorstand dankbar sein darf. Wir kommen demnächst auf diese Binnenschiffahrtsfragen einlässlicher zurück, da auch hierin noch weitere Aufklärung über die *Realitäten* nötig erscheint.

Vom Etselwerk. Unserer Mitteilung in letzter Nummer (Band 99, Seite 343) können wir noch beifügen, dass die Lieferung der Maschinen und Transformatoren für das Etselwerk bereits vergeben worden ist, und zwar wie folgt: Die sechs vertikalachsigen Peltonturbinen von je 22000 PS bei 478 m Gefälle und 500 Uml./min der Arbeitsgemeinschaft Escher Wyss Maschinenfabriken A.-G. Zürich und Theodor Bell & Cie. Kriens, drei Einphasenstrom-Generatoren

der A.-G. Brown Boveri & Cie., drei Einphasenstrom-Transformatoren der S. A. des Ateliers de Sécheron in Genf, je drei Drehstrom-Generatoren und Transformatoren der Maschinenfabrik Oerlikon.

Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrrad-Verkehr. Das Referendum, vor dessen Unterzeichnung auch wir gewarnt hatten (Bd. 99, S. 261), ist glücklicherweise nicht zustande gekommen: die amtliche Kontrolle hat statt der erforderlichen 30000 nur 20487 gültige Unterschriften ergeben, merkwürdigerweise fast alle aus Genf, dem Zentralsitz des Automobil-Club der Schweiz und des Schweiz. Touring-Club, die beide, wie alle vernünftigen Automobilfahrer, das Gesetz *befürwortet* haben! — Der Bundesrat wird das Gesetz voraussichtlich auf Anfang 1933 in Kraft setzen.

Kraftwerk Albrück-Dogern. Die Mitteilung der Tagespresse (vom 24. Juni), wonach „der ganze Kraftwerkbau“ im Einvernehmen von Bauleitung und Unternehmungen bis auf weiteres eingestellt und Arbeiter wie Angestellte entlassen worden seien, bezieht sich nur auf die deutschen Kanal- und Maschinenhaus-Baustellen; Ursache der Einstellung sind Lohn-differenzen. Die schweizerische Unternehmung Locher & Cie. dagegen, die das Stauwehr bei Leibstadt erstellt, arbeitet ununterbrochen weiter.

Synagogen-Neubau in Zürich. Am 26. Juni hat die israelitische Kultusgemeinde 60000 Fr. bewilligt für die Beschaffung des Bauprojektes, Kostenberechnung, Ingenieurberechnungen und Baubewilligung. Zugrunde liegt der im Wettbewerb 1930 erst-prämierte Entwurf¹⁾ von Architekt S. Liaskowski für eine Synagoge mit Verwaltungsgebäude, Schule u. a. m. an der Ecke General Wille- und Lavater-Strasse (beim ehemaligen Bahnhof Enge), deren Kosten samt Landerwerb (4700 m²) auf 3,4 Mill. Fr. geschätzt sind.

Ueber Wanderung des Geleiseoberbaues hatten wir in Nr. 8 letzten Bandes unter Hinweis auf das „Organ“ kurz berichtet; dabei ist (auf Seite 104) in der Zitierung des Autors ein Versehen unterlaufen, auf das der davon Betroffene selbst uns soeben aufmerksam macht: er heisst *Georg Eicher* (nicht Fischer), und ist Inspektor der kgl. Staatseisenbahnen in Budapest. Wir bitten um Entschuldigung.

Eine Universitätstadt in Rom wird nordöstlich des Bahnhofs Termini, neben der bestehenden Poliklinik erbaut. Es werden darin alle Fakultäten, sowie Studentenheim usw. vereinigt.

NEKROLOGE.

† **Ludwig Mathys.** Auf den auf Seite 334 letzten Bandes erschienenen Nachruf lassen wir hier noch ein Bild des verstorbenen Kollegen folgen, das uns erst nachträglich zugekommen ist.

WETTBEWERBE.

Schulhaus an der Tannenrauchstrasse in Zürich (Bd. 99, Nr. 23, 24 und 26, Juni d. J.). Mit Bezug auf die bei diesem und andern Wettbewerben in jüngster Zeit vorgefallenen Unregelmässigkeiten habe ich (mit Poststempel Zürich-Fraumünster 24. VI.) einen anonymen Brief erhalten, in dem Dinge zur Sprache gebracht werden, die, wenn sie wahr sind, unbedingt zu verurteilen sind. So sehr es sich in dem, im übrigen korrekten Briefe um berechnete Klagen zu handeln scheint, kann ihnen doch keine weitere Folge gegeben werden, solange der, bezw. die Schreiber nicht den persönlichen Mut aufbringen, zur Sache zu stehen, d. h. ihr Inkognito mir gegenüber zu lüften. In meiner langjährigen Praxis als Herausgeber der „S. B. Z.“ habe ich schon *sehr* Vieles vertraulich zur

¹⁾ Dargestellt in Band 96, Seite 161 (27. September 1930).



OBERST LUDWIG MATHYS
ARCHITECT IN BERN

8. Sept. 1869

1. Juni 1932

Kenntnis nehmen müssen, dabei aber das mir entgegengebrachte Vertrauen niemals missbraucht. Also bitte, meine Herren Kollegen, im Interesse der Sache, herauf mit dem Visier, und wär's auch nur im stillen Kämmerlein der Redaktion.

C. J.

Kollegienhaus der Universität Basel (Bd. 98, S. 331; Bd. 99, S. 318 und 334). Das Preisgericht hat in einer nachträglichen Sitzung am 27. Juni festgestellt, dass der Verfasser des erst-prämierten Projektes Nr. 196 (Arch. Hans Schenker, z. Zt. in Stuttgart) Mitarbeiter zugezogen hatte, die den Programmbedingungen nicht entsprechen. Infolgedessen wird er disqualifiziert und die durch seinen Ausschluss freiwerdende Preissumme von 6000 Fr. auf die fünf übrigen Preisträger gleichmässig verteilt. Aus dem gleichen Grunde wurde der Ausschluss des zum Ankauf empfohlenen Entwurfs Nr. 195 von Frl. Math. Paula Schildknecht, z. Zt. in Radolfszell, verfügt.

Damit erledigt sich auch die namens der *Wettbewerbs-Kommission des S. I. A.* beanstandete Prämierung des Projektes Nr. 196; dessen Nachprüfung hat nämlich ergeben, dass sein Grundriss 1:200 vom Situationsplan 1:500 so sehr abweicht, dass Baulinien-Ueberschreitungen und Massdifferenzen bis zu 5 m zu konstatieren sind. Der Entwurf hätte also schon deshalb gar nicht prämiert werden dürfen.

Bebauungsplan der Stadt Lausanne (Bd. 98, Seite 205; Bd. 99, S. 305 und 334). Die acht prämierten Entwürfe sind in Zürich vom 8. bis 10. Juli Wochentags von 14 bis 18 h, Sonntags von 11 bis 12 h in der graphischen Sammlung der E. T. H. (Hauptbau Erdgeschoss) öffentlich ausgestellt. — Die Pläne zeigen deutlich die ausserordentlichen Schwierigkeiten, denen die Aufstellung eines Planes gerade für Lausanne begegnet. Im Vordergrund stehen die Fragen der Verkehrsregelung — im Zentrum die Strecke zwischen Place St. François und Belair — und die Einführung der grossen Ueberlandstrassen. Besonders fesselnd ist es, zu beobachten, wie verschieden die verschiedenen Bearbeiter die gestellte Aufgabe angefasst haben.

KORRESPONDENZ.

Zur Beurteilung des „Trolleybus“.

In letzter Zeit sind über Anlage- und Betriebskosten von elektrischen Omnibussen mit Oberleitung, auch Trolleybus genannt, für die ich den international verständlichen Namen „Carel“ (Car électrique) vorschlagen möchte¹⁾, verschiedene Angaben gemacht worden, die den Tatsachen nicht entsprechen, und, mit Rücksicht auf im Studium befindliche Projekte, einer Berichtigung bedürfen.

So wurden die Kosten der Oberleitung von deutschen Linien mit rund 20000 Mark/km und bei Doppelspur sogar mit 27000 Mark/km angegeben, während sie bei unseren heutigen schweizerischen Preisverhältnissen bei ländlichen Strecken 8000 bis 10000 Fr./km betragen. Der Ankaufspreis der Drähte allein stellt sich auf kaum 1000 Fr. bzw. 2000 Fr./km bei Doppelspur.

Der bezügliche Amortisationsbetrag von 5%, bzw. 500 Fr./km stellt sich auf rund 10% der Betriebskosten und fällt also bei bezüglichen Rentabilitätsberechnungen wenig ins Gewicht.

Auch die Lebensdauer der Wagen kann mit mindestens 20 Jahren angesetzt werden, sodass ein Erneuerungsansatz von 5% hierzu genügend ist. In Südfrankreich fahren solche Wagen, dazu noch einer veralteten Bauart mit relativ schwachen Motoren, bereits seit fünf Jahren ohne irgend welchen Defekt.

Der Unterhalt der Oberleitung, wie des Rollmaterials ist auf Jahre hinaus so gering, dass es vom Personal nebenher leicht besorgt werden kann.

Mittels besonderer Lastwagen-Anhänger kann, neben dem Postverkehr, auch der lokale Gütertransport übernommen werden.

Die Betriebskosten solcher Bahnen stellen sich also nachweisbar billiger, als jene der meisten, heute mit Postautobussen betriebenen Linien, wobei nicht zu übersehen ist, dass das angenehmere Fahren eine Frequenzsteigerung bringen dürfte, wie die Beispiele im Ausland es gezeigt haben.

Zürich, den 23. Juni 1932.

Chr. A. Killias, Ing.

¹⁾ Sinnwidrigerweise meist „Geleislose Bahn“ genannt, neuerdings in Deutschland „Leitungsbus“, also weshalb nicht auch „Carel“, um den Wortschatz noch zu vermehren?
Red.

Für den vorstehenden Text-Teil verantwortlich die REDAKTION:
CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL, Dianastrasse 5, Zürich.

Schweizer. Verband für die Materialprüfungen der Technik und S. I. A.-Fachgruppe für Stahl- und Eisenbetonbau.

46. Diskussionstag

Samstag, den 9. Juli 1932 im Auditorium I der E. T. H. in Zürich.
Vormittags 10.15 bis 12 h:

- I. „Zweck der Tagung und die zukünftige Zusammenarbeit zwischen der Arbeitskommission für Schweißen im Stahlbau der S. I. A.-Fachgruppe und der Gruppe 4 „Schweißen“ des S. V. M. T.“ Referent: Dipl. Ing. A. Sonderegger, Zürich.
- II. „Organisation und Arbeitsprogramm der Arbeitskommission für Schweißen der S. I. A.-Fachgruppe“. Referent: Dipl. Ingenieur P. Sturzenegger, Dir. der Eisenbaugesellschaft, Zürich.
- III. „Ueber die Wirkung von Blasen und Kerben in autogen und elektrisch geschweissten Nähten“. Referent: Obering. E. Höhn, Schweiz. Verein von Dampfkesselbesitzern, Zürich.
- IV. „Ueber innere Spannungen beim Schweißen“. Referent: Ing. A. Sonderegger, Zürich.
- V. „Ermüdungsfestigkeit von autogenen und elektrischen Schweissverbindungen“. Refer.: Prof. Dr. M. Roß, Dir. der E. M. P. A., Zürich.

Nachmittags 14.30 h: Diskussion: Schweißen, allgemeine Probleme. Schweißen im Eisenbau.

Jedermann, der sich für die Fragen der Materialprüfung interessiert, ist zur Teilnahme eingeladen.

Der Präsident des S. V. M. T.

MITTEILUNGEN DER VEREINE.

S. I. A. Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Verein. Mitteilung des Sekretariates.

Wir bringen zur Kenntnis, dass wieder eine grössere Anzahl unserer Nachnahmen von Fr. 12.25 für den Mitgliederbeitrag 1932 als „nicht eingelöst“ zurückgekommen ist, und zwar infolge Abwesenheit oder infolge ungenügender Information zu Hause, viele aber auch infolge Verwechslung mit dem Beitrag der betreffenden Sektionen, speziell Basel, Bern, Genf, Waadt und Zürich.

Wir möchten bei dieser Gelegenheit unsere Mitglieder wiederholt darauf aufmerksam machen, dass jedes Jahr ausser dem jeweiligen Sektionsbeitrag auch ein Beitrag an den Central-Verein zu entrichten ist, gemäss Art. 47 unserer Statuten.

Wir bitten, obigen Betrag nunmehr auf unser Postcheck-Konto VIII 5594 einzahlen zu wollen.

*

Im weitem bringen wir zur Kenntnis, dass die Firma Hofer & Cie. Zürich von dem s. Zt. durch den S. I. A. herausgegebenen Werk „Das Bauernhaus in der Schweiz“ noch Exemplare vorrätig hat, die sie zum Extrapreis von 10 Fr. (früherer Ladenpreis 40 Fr., Mitgliederpreis 20 Fr.) abgeben würde. Ebenso sind von den Lieferungen zu „Bauwerke der Schweiz“ noch Heft II, III, IV und V vorrätig, die zu stark reduzierten Preisen erhältlich sind.

Zürich, 11. Juni 1932.

Das Sekretariat.

G. E. P. Gesellschaft Ehemaliger Studierender der Eidgen. Techn. Hochschule.

Die Firma Hofer & Cie. in Zürich gibt uns bekannt, dass sie noch einige Exemplare der von der G. E. P. zur Feier ihres 25-jährigen Bestehens herausgegebenen *Festschrift von 1894* vorrätig hat, die sie zum reduzierten Preis von 5 Fr. (früherer Preis 15 Fr.) abgeben würde. Diese Festschrift enthält u. a. die Biographien und Porträts nebst Unterschriften-Facsimile der bis 1894 an der E. T. H. wirkenden Professoren, sowie einer stattlichen Anzahl von Mitgliedern der G. E. P., die sich um die Gesellschaft besonders verdient gemacht haben; ferner einen Ueberblick über die bauliche Entwicklung der E. T. H., über die Gründung und die Entwicklung der G. E. P., und schliesslich Bilder aus dem akademischen Leben des ersten Jahrzehntes mit reizenden Federzeichnungen aus dem alten Zürich. — Bestellungen besorgt das

Bureau der G. E. P.

(Postcheck-Konto VIII 5002.)

Dianastrasse 5, Zürich 2.

SITZUNGS- UND VORTRAGS-KALENDER.

Zur Aufnahme in diese Aufstellung müssen die Vorträge (sowie auch nachträgliche Aenderungen) bis spätestens jeweils Mittwoch 12 Uhr der Redaktion mitgeteilt sein.

4. Juli (Montag): Verband der Stud. der E. T. H., Auditorium II, 20.15 h. Oeffentlicher Filmvortrag von Prof. Dr. Paul Scherrer: „Ueber das Nordlicht.“