

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 101/102 (1933)
Heft: 6

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: 15.03.2025

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

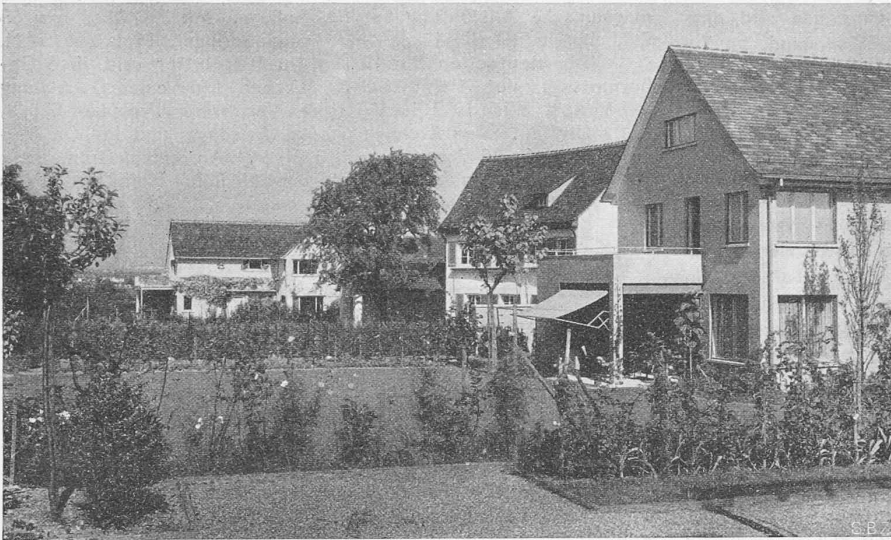


Abb. 8. Häusergruppe an der Seeblickstrasse aus Süden; rechts vorn Haus Dr. Hausheer.

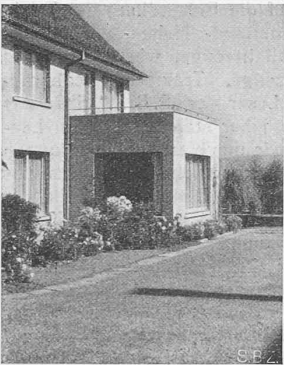


Abb. 9. Haus Dr. Hausheer.

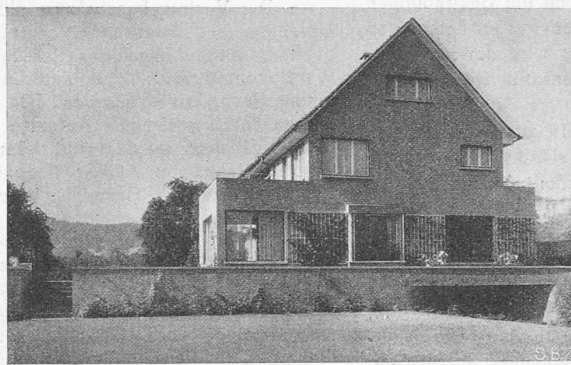


Abb. 10. Haus Dr. Hausheer, Seeseite. Arch. Laubi & Bosshard.

miers pas dans ce sens; l'Ecole Polytechnique a répondu dans un sens favorable en suggérant la voie à suivre.

Quoi qu'il en soit, il est certain qu'en ce qui me concerne, si j'ai renoncé après un enseignement de 17 ans à construire des ponts en métal ou en béton armé, ce n'est que pour me vouer plus complètement à l'érection de ponts spirituels, de ces ponts d'ordre si spécial, grâce auxquels notre peuple vit, malgré toutes les divergences que la nature lui a imposées, dans une harmonie que l'étranger nous envie à juste titre. Je suis certain qu'en examinant le problème des relations entre nos deux hautes Ecoles techniques

1932 in Betrieb gesetzt worden; „Génie civil“ vom 10. Dezember 1932 bringt eine eingehende Beschreibung von J. Dumas über diese erste französische Höchstspannungs-Uebertragung. Das Unterwerk Marèges, in nächster Nähe des noch zu erbauenden Wasserkraftwerks gleichen Namens, ist mit Sticheleitungen zu 220 kV mit den Zentralen Brommat und Sarrans, mit Sticheleitungen zu 90 kV mit den Zentralen Coindre, Marèges, La Celette, Roche-le Perroux, Lamative und Laval-sur-Cère bereits verbunden oder wird es bis spätestens 1936 sein; es enthält also Sammelschienen für 220 und für 90 kV, sowie Transformatoren von 90/220 kV mit je 20 000 kVA Einzelleistungen, von denen einstweilen vier Einheiten aufgestellt sind. Die Fernleitung von Marèges nach Chevilly ist 422 km lang und wurde in ihrem mittleren, 168 km langen, älteren Teil von Eguzon, an der Creuse, nach Chaingy, bei Orléans, von 1924 bis 1932 mit 150 kV betrieben. Das Unterwerk Eguzon, zunächst dem 1926 eröffneten Kraftwerk gleichen Namens, und das Unterwerk Chaingy dienen in erster Linie der Energieversorgung der Bahnlinien Orléans-Vierzon und Orléans-Paris. Das Unterwerk Chevilly bedient in erster Linie die in nächster Nähe befindliche Verteilstation Villejuif der „Union d'Electricité“ für die Energieversorgung der Bannmeile im Süden von Paris; es ist mit Transformatoren von total 150 000 kVA für 220/11/90 kV ausgerüstet. Die Unterwerke sind im wesentlichen als Freiluftstationen ausgeführt. Indessen befinden sich sowohl im Werke Eguzon, als auch beiden Unterwerken Chaingy und Chevilly synchrone Phasenschieber. Die grösste, bisher über diese Anlage nach Paris übertragene Leistung beträgt 100 000 kW.

Registrierende und anzeigende Frequenzmesser. Zur genauen und ständigen Ueberwachung der Frequenz grosser Anlagen der Energieübertragung baut die A. E. G. (Berlin) registrierende und anzeigende Frequenzmesser, deren Prinzip und Ausführungsform K. H. May (Treptow) in den A. E. G.-Mitteilungen vom Dezember 1932 erläutert. In diesen, als Induktionsmesswerke mit Scheiben-

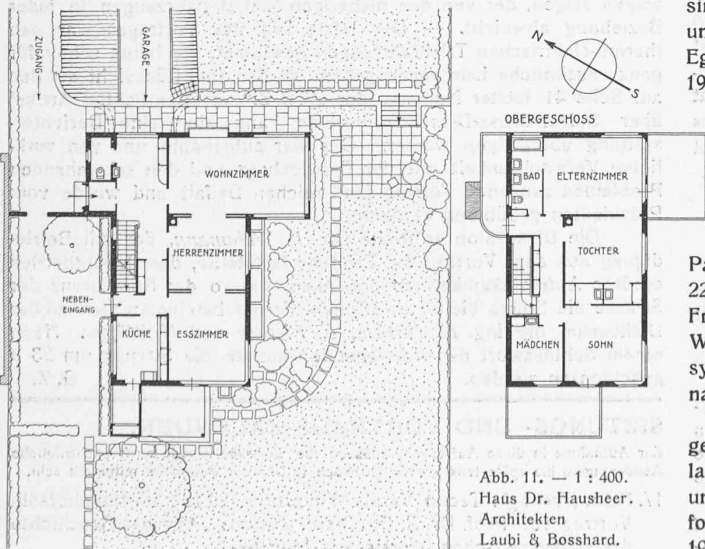


Abb. 11. — 1 : 400.
Haus Dr. Hausheer.
Architekten
Laubi & Bosshard.

avec toute la bienveillance qu'il comporte, il sera possible là aussi de jeter un pont. Mesdames, Messieurs,

Je forme des vœux pour la prospérité de la Société suisse des ingénieurs et des architectes et de sa Section vaudoise. Nous savons tous que le niveau élevé du bien-être de notre population est dû pour une bonne part à l'excellente préparation technique de notre jeunesse. C'est dans ce sens que je forme des vœux pour que l'influence de nos ingénieurs et architectes qualifiés, influence basée sur de sérieuses connaissances scientifiques et sur une grande loyauté dans les applications de ces connaissances, soit fructueuse et féconde pour le développement de notre pays et le prestige d'une profession très belle et qui m'est d'autant plus chère, que je ne l'exerce plus.

MITTEILUNGEN.

Die 220 kV-Uebertragung vom französischen Zentralmassiv nach Paris. Die Energieproduktion des französischen Zentralmassivs, über dessen Grosskraftwerke unsere Leser auf Seite 226 von Band 100 (22. Oktober 1932) alle wesentlichen Angaben, sowie eine Karte finden, wird durch die von der Bahnverwaltung Paris-Orléans in Verbindung mit der „Union d'Electricité“ gegründete „Société pour le Transport de l'Energie du Massiv Central à Paris“ in wesentlichem Masse mittels Fernleitungen von 220 kV Betriebsspannung nach Paris übertragen. Eine erste, auf Rechnung der Paris-Orléans-Bahn gebaute 220 kV-Fernleitung vom Unterwerk Marèges, an der Dordogne, nach Chevilly bei Paris, ist am 21. Nov.

läufere gebauten Instrumenten wird ein Strom gemessen, der sich mit der Frequenz ändert, und der dadurch gewonnen wird, dass an die Messspannung ein frequenzabhängiger Widerstand, im Zusammenhang mit einem aus Kondensator und Eisendrossel bestehenden Schwingungskreis angeschlossen wird.

Geleise-Untersuchungen mit dem Nivellograph von Mauzin. Zur Untersuchung der dem Geleisezustand zur Last fallenden Schlingerbewegung von Eisenbahnfahrzeugen hat die Compagnie d'Orléans mit einem von ihrem Inspektor M. Mauzin erfundenen Nivellograph den Geleisezustand der Linien systematisch beobachtet. Dieser Nivellograph wird durch einen vierrädrigen Messwagen mit rein zylindrischen Radreifen gebildet, bei dem ein Nichtübereinstimmen des Berührungspunktes des einen Rades und seiner Schiene mit der Ebene der drei andern Berührungspunkte von Rad und Schiene automatisch zur Aufzeichnung gelangt. In der „Revue Générale des Chemins de fer“ vom Januar 1933 beschreibt Mauzin den Messwagen und gibt Proben der aufgenommenen Diagramme, aus denen der Einfluss des Geleisezustandes auf den Verlauf der Schlingerbewegung erkennbar ist. Gleichzeitig werden von ihm die übrigen, auf die Schlingerbewegung einwirkenden Umstände an Hand theoretischer Betrachtungen beurteilt.

Die Automobil-Ausstellung Berlin 1933 in den Ausstellungshallen am Kaiserdamm, vom 11. bis 23. Februar, verspricht besonders auf dem Gebiet des billigen und wirtschaftlichen Kleinwagens reichhaltig zu werden; in dieser Richtung haben die Bestrebungen fast aller Konstruktionsfirmen zu sehr beachtenswerten Leistungen geführt. Am andern Ende der Grössenordnung wird der Maybach-Stromlinienwagen mit dem 200 PS-Zwölfzylindermotor die Aufmerksamkeit auf sich ziehen. Und da auch die übrige Automobil- und Motorwagen-Industrie durch 28 deutsche und 19 ausländische Fabriken, bzw. durch 14 deutsche und zwei ausländische Motorradwerke vertreten sein wird, sei auf diese automobiltechnische Schau auch hier aufmerksam gemacht.

Ein Zelt aus Blech könnte eine Konstruktion genannt werden, die für das Dach eines Getreidelagerhauses in Albany (New York) angewandt worden ist. Nach „Engineer“ vom 18. Nov. letzten Jahres handelt es sich um eine Art Pultdach aus 2,5 mm dickem Stahlblech, das lediglich an der First- und an der Traufkante befestigt ist, dazwischen aber kettenlinienförmig durchhängt. Die freie Spannweite beträgt 42,65 m; bei der Montage wurden die Bleche in 1,25 m breiten Streifen aufgezogen, auf gleichmässigen Durchhang eingerichtet und dann miteinander verschweisst.

Internat. Kongress für Kraftverkehrs-Wirtschaft. Am 15. und 16. Februar 1933 findet in Berlin ein von den Spitzenverbänden der Automobil-Industrie veranstalteter internat. Kongress für Kraftverkehrs-Wirtschaft statt. Das Programm umfasst 14 Vorträge über die Beziehungen zwischen Automobilverkehr und allgemeiner Volkswirtschaft, über das Verkehrsproblem Bahn-Auto u. a. m. Programme und Anmeldeformulare sind erhältlich bei der Zentralstelle für die Verteidigung der Automobilinteressen in Bern.

NEKROLOGE.

† **Rob. Aebi**, der Gründer der seinen Namen tragenden weitbekannten Baumaschinenfirma in Zürich, ist im Alter von erst 58 Jahren in voller Schaffenskraft vom Tode dahingerafft worden. Wenn auch der Verstorbene nicht geschulter Techniker war, so hat er sich doch in technischen Kreisen so bekannt gemacht, dass auch an dieser Stelle seiner und seiner Verdienste ehrend gedacht werden darf.

LITERATUR.

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten.

Das Kind und sein Schulhaus. Ein Beitrag zur Reform des Schulhausbaues von Dr. med. *W. v. Gonzenbach*, Professor für Hygiene an der E. T. H., *Werner Moser*, Architekt, und Dr. *Willi Schohaus*, Lehrer am Seminar Kreuzlingen. Reich illustriert. Zürich 1932. Schweizer Spiegel-Verlag. Preis kart. Fr. 3,80.

Topographie moderne en haute montagne. — Phototopographie aérienne. — Figuration du terrain. 36 planches explicatives et exposés relatifs à la topographie et cartographie suisse. (Congrès International de Géographie, Paris 1931.) Berne 1931, Service Topographique fédéral.

Die elektrische Kraftübertragung. Von Dipl. Ing. *Herbert Kyser*, Oberbaurat. 2. Band: *Die Niederspannungs- und Hoch-*

spannungs-Leitungsanlagen. Entwurf, Berechnung, elektrische und mechanische Ausführung. Dritte Auflage. Mit 395 Abb. und 55 Zahlentafeln. Berlin 1932, Verlag Julius Springer. Preis geh. 34 M.

Die deutschen Bauhütten im Mittelalter und ihre Geheimnisse. Von Architekt *C. Fr. Discher*. Eine kurze Darstellung mit 50 Abb. Wien 1932, im Verlag des Verfassers. Preis kart. 7 ö. S.

Umbau. Von Architekt *Konst. Gutschow* und Ing. Dr. *Hermann Zippel*. 86 Beispiele, mit 392 vergl. Ansichten, Grundrissen und Schnitten. Stuttgart 1932, Verlag von Julius Hoffmann. Preis kart. M. 10,50.

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

MITTEILUNGEN DER VEREINE.

S. I. A. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. Aus dem Protokoll der VI. Sitzung vom 11. Januar.

Die von rund 80 Mitgliedern besuchte Sitzung wird um 20.15 h vom Präsidenten Arch. H. Naef eröffnet. Da die Protokolle der beiden letzten Sitzungen noch nicht erschienen waren, und die allgemeine Umfrage nicht benützt wird, kann sofort zum Vortrag unseres Vorstandsmitgliedes Ing. *Robert F. Stockar* übergegangen werden:

„Die Entwicklung der elektrischen und thermo-elektrischen Triebfahrzeuge“.

Der Vortrag beschränkte sich auf die Behandlung der Triebfahrzeuge der Strassen-, Vorort-, Ueberland-, Neben- und Hauptbahnen, unter Ausschluss der Spezialfahrzeuge, wie Minen- und Werklokomotiven, Akkumulatorenfahrzeuge, Traktoren, Zahnradlokomotiven, Trolleybus usw. [Da die Leser der „S. B. Z.“ über das Thema durch zahlreiche Aufsätze von jeher ständig auf dem Laufenden gehalten worden sind, können wir uns hier auf einen kurzen Auszug des beim Aktuar liegenden einlässlichen Berichtes des Protokollführers B. Grämiger beschränken]. Einleitend stellte der Referent fest, dass der vor Jahren oft sehr hitzig geführte „Kampf der Systeme“ heute ganz zur Ruhe gekommen sei, und dass dank dem Stand der heutigen Technik eine Bahnelektrifikation mit jedem Stromsystem technisch gut durchführbar sei. Er erörterte dann die verschiedenen Arten der Uebertragung des Drehmomentes von der zum abgefederten Teil des Fahrzeuges gehörenden Motorwelle auf die nicht abgefederte Triebachse. Darauf folgten einige Angaben über die Anfänge der rein elektrischen Traktion, ihre erste Anwendung im Jahre 1879 (Siemens, Gewerbeausstellung Berlin), die erste reguläre elektrische Strassenbahn im Jahre 1888 (Sprague in Richmond, W. A.) und die weitere Entwicklung bis zum heutigen Stand. Der Referent besprach sodann die besondere Entwicklung der Triebfahrzeuge. Bei den Motorwagen war als Ausgangspunkt der einfache zweiachsige Strassenbahnwagen gegeben, auf den für grössere Verhältnisse später der Vierachser folgte. Bei Gleichstromlokomotiven wurde auf die grosse Ähnlichkeit in deren Bau bei den meisten Bahnen für Geschwindigkeiten bis rund 90 km/h, hingewiesen, für die sich ein Normaltyp $B_0 B_0$ herausgebildet hat. — Nach dieser Uebersicht über die bisherige Entwicklung stellte der Referent die Frage: Was nun? Eine bestimmte Antwort kann jetzt noch nicht gegeben werden, doch konnte er ein Bild von einem gegenwärtig bei den S. B. B. im Studium befindlichen Leichttriebwagen zeigen, der von den bisherigen S. B. B.-Fahrzeugen in jeder Beziehung abweicht. — Der letzte Teil des Vortrages war den thermo-elektrischen Triebfahrzeugen gewidmet, die heute schon für ganz ansehnliche Leistungen gebaut werden (mit Rücksicht auf den auf Seite 41 letzter Nummer der „S. B. Z.“ veröffentlichten Artikel über Sulzer-Gross-Diesellokomotiven kann hier eine Berichterstattung übergangen werden). Der klar aufgebaute und von wirklicher Verwachsenheit mit der Entwicklung und den schwebenden Problemen zeugende Vortrag fand reichen Beifall und wurde vom Präsidenten gebührend verdankt.

Die Diskussion eröffnete Dir. *F. Weinmann*, der mit Befriedigung aus dem Vortrag die Tendenz feststellte, dem Leichtbetrieb erhöhte Aufmerksamkeit zu schenken, um so der Konkurrenz der Strasse die Spitze bieten zu können. Ferner beteiligten sich an der Diskussion die Ing. *M. Hürbin*, *K. Fiedler* und *H. Wüger*. Nach einem Schlusswort des Vortragenden konnte die Sitzung um 23 h geschlossen werden. G. Z.

SITZUNGS- UND VORTRAGS-KALENDER.

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

17. Febr. (Freitag): Techn. Verein Winterthur. 20.15 h im Bahnhofsall. Vortrag von Prof. Dr. E. Bosshard, Zürich: „Aus der Geschichte der schweizerischen chemischen Industrie“.