

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 103/104 (1934)  
**Heft:** 3

## **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:** 26.11.2024

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

Es handelt sich um ein Zweistoff-Verfahren mit zwei geschlossenen Kreisprozessen. Beim ersten wird der im Quecksilber-Kessel erzeugte Quecksilberdampf nach der Ausnutzung in der Turbine in Kondensatoren niedergeschlagen, die gleichzeitig als Dampferzeuger für den zweiten Wasserdampf-Kreis ausgebildet sind, indem das zur Kühlung verwendete Wasser durch die vom Quecksilber abgegebene Kondensationswärme verdampft wird. — Die Anlage ist weitgehend als Freiluftanlage gebaut. Auf ein gemeinsames Gebäude wurde verzichtet und nur solche Teile in gedeckten Räumen untergebracht, die besonders vor dem langen und sehr strengen Winter geschützt werden müssen; so die Kohlenbunker, die rund um die beiden Schornsteine angeordnet sind.

Die Kohle fällt durch eigenes Gewicht zur Kohlen-Mahlanlage, von wo der Kohlenstaub der Kesselfeuerung zugeführt wird. Der Quecksilber-Kessel ist als Einzugsessel ausgebildet. Im unteren Teil des Feuerraums werden die Seitenwände durch wassergekühlte Bailey-Wände gebildet, die durch ausserhalb des Kessels befindliche Trommeln mit Wasser versorgt werden und in denen eine stündliche Dampfmenge von 38,5 t erzeugt wird. Ueber diesen bilden quecksilberdurchflossene Rohre die Seitenwände, während über dem Feuerraum sieben geschmiedete Quecksilber-Trommeln von 6,5 m Länge und 0,9 m äusseren Durchmesser angebracht sind, von denen 440 „Stachelschwein“-artig nach abwärts in den Feuerraum ragende Rohre von 1,7 m Länge und 89 mm Aussendurchmesser ausstrahlen. Zwischen den Trommeln folgen die Vorwärmer für flüssiges Quecksilber, die den Ekonomisern bei gewöhnlichen Dampfkesseln entsprechen, und schliesslich im obersten Teil des Kessels die Wasserdampf-Ueberhitzer. Die durch Druck- und Zug-Ventilatoren bewegten Rauchgase werden dann noch zur Luftvorwärmung benutzt.

Der Quecksilberdampf wird der unmittelbar anschliessenden Turbine zugeleitet, zu deren beiden Seiten die Quecksilber-Kondensatoren-Wasserdampferzeuger stehen. Diese können eine stündliche Dampfmenge von 110 t abgeben und sind als senkrechte Behälter ausgeführt, deren unterer Teil von Quecksilberdampf unter Vakuum erfüllt und von zahlreichen vertikalen Wasserrohren durchzogen wird, während der durch Stehbolzen gesicherte obere Teil als Wassertrommel und Dampfdom dient. — Parallel zur Quecksilber-Anlage steht, an den zweiten Schornstein anschliessend, die Wasserdampf-Anlage, bestehend aus Dampfkessel und Gegendruckturbine, sowie den Einrichtungen zur Wasserentgasung und -reinigung.

Der Hauptvorteil der Quecksilber-Krafterzeugung ist natürlich der höhere thermische Wirkungsgrad, der für mittlere Verhältnisse (Quecksilberdampf etwa 9 at, Wasserdampf 28 at und 370° C) auf die Klemmenleistung bezogen mit 36% angegeben wird, was einem Wärmeverbrauch von nur 2400 kcal/kWh entspricht, und vor allem in den günstigen physikalischen Eigenschaften des Quecksilbers begründet ist; während Wasser bei einem Druck von 7 at eine Sattdampfentemperatur von nur 170° C erreicht, kommt Quecksilber auf 485° C. Ferner ist die geringe spezifische Wärme von 0,033 kcal/kg° C und die absolute Beständigkeit auch bei höchsten Temperaturen günstig. Schliesslich ist die chemische Reinheit des Quecksilbers ein wichtiger Vorteil, da jeder Angriff auf den Werkstoff vermieden werden kann, ohne dass teure Einrichtungen wie bei der Kesselwasserbehandlung nötig wären, und keine Schwierigkeiten durch Korrosionen und Kesselstein auftreten. — Der giftige Charakter des Quecksilbers macht für sämtliche Verbindungen die elektrische Schweissung nötig; Vergiftungen sind in dieser seit fünf Jahren kommerziell betriebenen Anlage bis jetzt nicht vorgekommen. Die zum Anfüllen der Anlage erforderliche Quecksilbermenge ist beträchtlich: sie wird mit 2,5 kg je kW Leistung angegeben. Durch Undichtigkeiten gehen davon nur etwa 2% im Jahr verloren.

Die ungedeckte Freiluft-Anordnung vermeidet u. a. folgende Nachteile: Kondensation im Turbinenraum, verheerende Wirkung von Ölbränden, Kohlenstaub-Explosionsgefahr, Panik bei Dampfleitungs-Rohrbrüchen, ungenügende Lüftung, örtliche Staubansammlungen, dunkle und unzugängliche Stellen.

Von der ersten Verwirklichung des Vorschlags von Emmet, Quecksilber zur Krafterzeugung zu verwenden, die nach langjährigen Versuchen im Jahre 1922 im Werk Dutch Point der Hartford Electric Light Co. erfolgte, bis zur neuesten Anlage in Schenectady war ein weiter Weg an Entwicklungsarbeit; die bekannteste Ausführung, die auf Grund der Erfahrungen mit der ersten Anlage gebaut wurde, ist die 1928 errichtete 10000 kW-Anlage im Kraftwerk South Medow der selben Gesellschaft. Der Druck des Quecksilber-Kessels war

hier von 2,5 auf etwa 5 at gesteigert worden, wobei eine Temperatur von 470° C erreicht wurde. Im Quecksilber-Kondensator kann dort eine Dampfmenge von 58 t/h erzeugt werden. Die Quecksilber-Turbine ist fünfstufig gebaut, bei einer Drehzahl von nur 720 U/Min, die durch die geringe Ausflussgeschwindigkeit ( $\frac{1}{5}$  derjenigen von Wasserdampf) bedingt ist.

Während des Betriebsjahres 1930/1931 wurde mit der Quecksilber-Anlage im Kraftwerk South Medow ein durchschnittlicher Wärmeverbrauch von 2600 kcal/kWh entsprechend einem thermischen Wirkungsgrad von 33% erreicht, welches ausserordentliche Ergebnis vor allem dem gleichmässig hohen Wirkungsgrad zu verdanken ist, der von Voll- auf Halblast um nur 3% abnimmt. — Eine weitere Anlage für 20000 kW und 150 t/h Dampf wurde im Kraftwerk Kearney N. Y. der Public Service Electric Light Co. gebaut, die mit 9 at und 510° C arbeitet („Steam Engineer“ Bd. III, 1934). W. G.



Abb. 1. Montageturmwagen der Städt. Strassenbahn Zürich, gebaut von Ad. Saurer A.-G., Arbon.

## MITTEILUNGEN.

**Montage-Turmwagen Saurer.** Abb. 1 zeigt den Turmwagen, den die A.-G. Adolph Saurer, Arbon für die Städtische Strassenbahn Zürich zur Reparatur von elektrischen Oberleitungen gebaut hat. Die Gesamtanordnung mit der heb- und senkbaren, in alle Stellungen drehbaren Arbeitsbühne ist aus der schematischen Skizze Abb. 2 ersichtlich, aus Abb. 3 die hydraulische Hebeeinrichtung: Die teleskopisch ineinanderschleppbaren Rohre 1, 2, 3 des Turmes werden durch ebenfalls teleskopisch übereinandergeschobene hydraulische Press-Zylinder (von denen nur die beiden oberen 4 und 5 angedeutet sind) gehoben oder gesenkt; den erforderlichen Oeldruck von rd. 50 at liefert eine vom Wagenmotor über Zahnräder angetriebene dreizylindrige Presspumpe. Die Teleskoprohre sind durch Keile gegen Verdrehen gesichert. — Die unten als Ölreservoir ausgebildete Hauptsäule 1 ist vermittelt eines Rahmens aus gepressten  $\square$ -Eisen auf den Chassis-Längsträgern befestigt. Das Heben und Senken der Arbeitsbühne, das rd.  $\frac{1}{2}$  min beansprucht, erfolgt von einem vom Führersitz aus leicht erreichbaren, mit den Steuerventilen verbundenen Schalthebel aus. Um die erforderliche Senkgeschwindigkeit zu erzielen, ist in der Druckleitung ein patentiertes Rückschlagventil mit entsprechend kalibrierter Oeffnung eingebaut. — Im Säulenrohr 3 des Turmes ist mittels zweier Büchsen 6 und 7 ein mit der übergreifenden Glocke 8 verbundenes Achsenrohr 9 drehbar gelagert. Mit dem Säulenrohr ist das Schneckenrad 10 fest verbunden; in der Glocke ist die dazu gehörige Schnecke gelagert, die von der Bühne aus durch Handkurbel 12 gedreht werden kann, um die an der Glocke durch eine Trägerkonstruktion (Abb. 1) befestigte Arbeitsbühne beliebig weit herum schwenken zu können; die Drehung um 180° wird in rd.  $\frac{1}{2}$  min bewerkstelligt.

Bei Ausserbetriebstellung wird die Bühne bis hart über das Dach der Führerkabine herabgesenkt.<sup>1)</sup> Die dadurch bewirkte tiefe Schwerpunktslage gestattet es, die normalen Fahrgeschwindigkeiten gefahrlos einzuhalten. — Zum Besteigen der Arbeitsbühne von der Brückenplattform aus dient eine dreiteilige ausziehbarer Holzleiter, die, oben an der Glocke 8, unten an dem in einer Führung 13 um das Säulenrohr 1 drehbaren Ring 14 durch Gelenk befestigt, die Drehung der Bühne mitmacht.<sup>2)</sup> — Die Dimensionierungen und die

<sup>1)</sup> Dies wird durch eine zum Patent angemeldete Anordnung der Teleskop-einrichtung ermöglicht.

<sup>2)</sup> Diese Anordnung ist gleichfalls zum Patent angemeldet.

FAHRLEITUNGS-MONTAGE-TURMWAGEN  
DER A.-G. ADOLPH SAURER, ARBON.

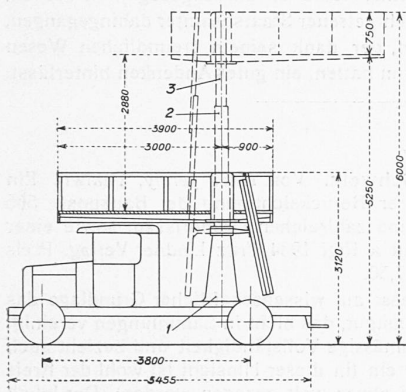
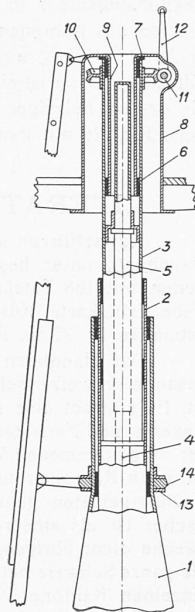


Abb. 2. Typenskizze. — Masstab 1 : 125.

Abb. 3 (rechts). Schematischer Schnitt der hydraulischen Hebevorrichtung.

Legende siehe im Text.



Gesamtanordnung sind so getroffen, dass vier Mann mit genügender Sicherheit auf dem äusseren Ende der ausgedrehten Arbeitsbühne arbeiten können, auch wenn sie in der ungünstigsten Stellung quer zur Längsaxe des Wagens steht. Zur Stabilisierung des Wagens beim Arbeiten auf der Arbeitsbühne werden die hinteren Federn durch eine mit einem Handhebel betätigte, einfache Einrichtung angestützt. — Es ist genau darauf geachtet worden, dass die arbeitende Mannschaft beim Besteigen der Arbeitsbühne mit keinen elektrisch leitenden Metallteilen des Säulenaufbaues und der Arbeitsbühne in Berührung kommen kann.

Die Hauptversammlung der Vereinigung schweizerischer Strassenfachmänner am 14./15. Juli in Glarus hat trotz anhaltenden Regenwetters den besten Verlauf genommen. Indem über einzelne der technischen Vorträge in nächster Nummer berichtet wird, sei heute blos die äussere Abwicklung der Tagung umrissen. Am Samstag nachmittag fuhr man unter Leitung von Kantonsingenieur A. Blumer und seinem Adjunkten F. Trümpy in endloser Wagenkolonne zuerst nach Bilten zur Besichtigung des auf Torfboden neu gebauten Strassenstücks Bilten-Ussbühl (vergl. SBZ, Bd. 102, S. 280\*, Abb. 10 und 11), sodann auf den (+++) Kerenzerberg (SBZ, Bd. 103, S. 91\* und 165\*). Nach der Vesper wurde die Rückfahrt nach Glarus angetreten, und der Abend vereinigte die Strassenfachmänner mit ihren Glarner Gastgeber zu fröhlicher Unterhaltung im Schützenhaussaal, wo die humorvollen Söhne und leichtfüssigen Töchter des Landes — auch der Sänger sei nicht vergessen — auf der Bühne ihr Bestes boten.

Der Sonntagmorgen war der Hauptversammlung eingeräumt, die unter der temperamentvollen Leitung des Präsidenten, Kantonsingenieur A. Schläpfer (Herisau) ihre Geschäfte fliessend erledigte. Die wichtigste Veränderung des Budgets ist bedingt durch die Herausgabe der schweizerischen Strassenzustands-Informationskarte, die von der VSS übernommen worden ist, sodann durch den geplanten Ausbau des Vereinsorgans, der „Schweiz. Zeitschrift für Strassenwesen“. Als neues Vorstandsmitglied ist Kantons-Obering. A. Sutter (Chur) gewählt worden. Anschliessend folgten zwei Vorlesungen, die erste von Ing. R. Pesson (Genf), „Le goudron fillerisé“, behandelte das neue, in Frankreich schon verbreitete Verfahren zur Verbesserung des Strassenteers; die zweite, von Prof. E. Thomann (Zürich), „Strasse und Volkswirtschaft“, bot einen historischen Ueberblick, der die Bedeutung der Strassen für das römische Imperium, dann u. a. die Wechselwirkung in der Entwicklung des Fahrzeugs einerseits und der Strasse andererseits beleuchtete. Bei der Betrachtung der heutigen Zustände wurde der Mangel eines einheitlichen schweizerischen Strassenbauprogrammes gerügt, bei aller Anerkennung der Leistungen der Kantone, die in den letzten 7 Jahren 220 Mill. Fr. für Strassen-Um- und Neubau ausgegeben haben. Als ungenügend bezeichnete Thomann auch die Berücksichtigung des Strassenbaues im Arbeitsbeschaffungsprogramm Grimm-Rothpelz. Er schloss mit einem warmen Appell an das Standesbewusstsein

der Strassenbauer. — Den Abschluss der Tagung bildete das Bankett im Schützenhaus, gewürzt durch eine Rede von Landammann Hefti, der mit köstlichen Anekdoten vom Glarner Strassenbau vor hundert Jahren erzählte, als, ähnlich wie heute, ein wahres Strassenfieber herrschte, und da auch schon Kerenzerberg und Uferstrasse um den Vorrang stritten. (Alles schon dagewesen! Der Setzer.)

Tenderlokomotiven 2 D 2 der niederländischen Eisenbahnen. Schon 1914 hatten die niederländischen Eisenbahnen für die Beförderung der Kohlenzüge auf den Strecken des Bergbezirks Limburg, wo Steigungen von 16 ‰ vorkommen, eine schwere Bauart von Tenderlokomotiven, in der Achsfolge 1 D 1, mit 64 t Adhäsionsgewicht, beschafft. Da heute die Kohlenzüge fast ausschliesslich aus 20 t-Wagen bestehen, wurde eine Reihe Tenderlokomotiven 2 D 2 von 72 t Adhäsionsgewicht in Betrieb genommen, von P. Labrijn (Utrecht) im „Organ“ vom 15. Februar 1934 beschrieben. Da die neuen Lokomotiven eventuell auch im Personenzugdienst, mit Maximalgeschwindigkeiten nicht unter 75 km/h, verwendbar sein müssen, wurde die bei den niederländischen Eisenbahnen noch gar nicht, und auch sonst nicht oft angewendete Achsfolge 2 D 2 gewählt. Bei einer Gesamtlänge der Lokomotive von 17,39 m, einem Dienstgewicht des vorderen Drehgestells von 25 t und des hinteren Drehgestells von 30 t ergab sich mit dem erwähnten Adhäsionsgewicht ein Gesamtgewicht (mit vollen Vorräten) von 127 t. Im Kessel von total 167 m<sup>2</sup> Heizfläche wird überhitzter Dampf von 14 at und 300° C erzeugt, der der Vierzylinder-Einfachexpansionsmaschine von rund 1600 PS indizierter Höchstleistung zugeführt wird; die mögliche Anfahrzugkraft der Maschine beträgt 14700 kg. Die Triebräder haben 1550 mm, die Laufräder 930 mm Ø. Der feste Achsstand beträgt 5,25 m, jener der Drehgestelle je 2 m, der Gesamtachsstand 14,05 m. Die Tragfedern der gekuppelten Achsen sind mit Ausgleichshebeln verbunden; beide Drehgestelle tragen den Hauptrahmen in ebenen Tragplatten in der Drehgestellmitte, sodass die Lokomotive in vier Punkten gestützt ist. Anlässlich von Probefahrten wurden mit Güterzügen von 1800 t Anhängelast Durchschnittsgeschwindigkeiten von 60 km/h, und mit Personenzügen von 700 t Anhängelast solche von 90 km/h erreicht. Zehn Stück dieser Lokomotiven baute die Firma Henschel und Sohn (Kassel), weitere zwölf Stück die A.-G. vormals L. Schwartzkopff (Berlin).

Die „sachliche Architektur“ des in den jüngsten Nummern hier dargestellten neuen Maschinenlaboratoriums der E.T.H. wird einleitend (vergleiche Seite 2) von ihrem Schöpfer begründet als „Zweckbau unter Verzicht auf äusserliche Repräsentation“; das alte Laboratorium sei (1897) vor Anbruch der Epoche neuer Bauentwicklung entstanden. — Beim Blättern in alten Bänden der Bauzeitung sind wir nun zufällig darauf gestossen, dass auch auf diese ästhetische Erkenntnis der Erfahrungssatz stimmt „Alles schon dagewesen“! — Am 18. Juni 1887 verteidigt nämlich Prof. F. Bluntschli, seit Semper wohl der feinstkultivierte der Architektur-Lehrer an der E.T.H., die Architektur des von ihm (und Lasius) kurz zuvor erbauten *Chemiegebäudes* an der Universitätstrasse. Im Ständerat war dem Bundesrat vorgeworfen worden, die „künstlerischen Anforderungen“ seien bei jenem Backstein-Bau nicht genügend berücksichtigt worden. So ist recht interessant, die massgebenden Gesichtspunkte zu vernehmen, die Prof. Bluntschli vor 50 Jahren schon entwickelte: . . . „Wir aber halten dafür, dass man solche Gebäude weniger als architektonische Monumente, sondern als Nutzbauten ausführen müsse, dass ihre Bestimmung sich nicht für reichere künstlerische Ausschmückung eigne, und dass man besser tue, sie einfach zu halten und die Mittel für öffentliche Bauten nicht über das notwendige Mass in Anspruch zu nehmen.“ — Hinzugefügt sei, dass sich jenes Chemiegebäude nicht nur in seiner Einteilung und Einrichtung, sondern auch in seinen kritisierten Backsteinfassaden während eines halben Jahrhunderts einwandfrei bewährt hat, dass also auch heute noch das Werk den Meister lobt.

Versuche zur Herstellung hellfarbiger bituminöser Strassenbeläge hat Kreis-Obering. P. Dieter (Burgdorf) vorgenommen und berichtet darüber in der „Schw. Z. f. Strassenwesen“ vom 31. Mai. Es wurde bei Langenthal ein 250 m langes Stück der Hauptstrasse Zürich-Bern mit einer Abnutzungsschicht in drei verschiedenen hellen Tönen (grau, rot, gelb) versehen. Als Unterlage dafür war auf die fachgemäss hergestellte Planie z. T. ein Kaltmischbelag mit Kaltasphalt-Bitusol in 5 bis 7 cm Dicke einschichtig eingebaut worden, z. T. ein gleich dicker Topeka-Belag. Die Farbtöne der Abnutzungsschicht wurden durch verschiedenfarbigen Splitt und



das farblose Bitusol als Bindemittel erzielt. Die hellen Farben wie auch die Beläge selbst haben sich in mehr als halbjährigem Gebrauch bisher sehr gut gehalten.

Die Jahresversammlungen des SEV und VSE fanden in einfachem Rahmen am 7. Juli in Aarau statt. In den Vorstand des VSE wurde an Stelle von Dir. W. Trüb (Zürich) Dir. H. Frymann (Luzern) gewählt, ferner als neues, zehntes Vorstandsmitglied Ing. H. Sameli (Zollikon). Durch die Wahl von Prof. E. Dünner wurde auch der VSE-Vorstand auf zehn Mitglieder erhöht. Nach Erledigung der geschäftlichen Verhandlungen berichtete Ing. Dr. E. Berger über den Stand der Gewitterforschung und ihre Messmethoden, Ing. C. Morel über den Gebäudeblitzschutz und die bezüglichen neuen Vorschriften (vergl. S. 314 letzten Bandes). — Am Sonntag besichtigte man das umgebaute Kraftwerk Beznau und das Werk Klingnau.

**Mechan. Kraftübertragung für Dieseltriebwagen nach System „S. L. M.-Winterthur“.** *Berichtigung:* Die Unterschriften unter den Abb. 1, 4, 5, 8 und 10 der Beschreibung in Nr. 2 sind infolge eines Missverständnisses insofern irreführend, als die Bezeichnung „S. L. M.-Winterthur“ sich nur auf die in die Wagen eingebaute mechanische Kraftübertragung, das Oelschaltgetriebe der Lokomotivfabrik Winterthur, beziehen sollte. Die Wagen selbst stammen von den bei den Abb. 1 und 4 richtig genannten französischen Werkstätten der Acieries du Nord, bezw. der Soc. Nouvelle des Etablissements Decauville Ainé.

#### Basler Rheinhafenverkehr. Güterumschlag 1. Halbjahr 1934.

Schiffahrtsperiode	1934			1933		
	Bergfahrt	Talfahrt	Total	Bergfahrt	Talfahrt	Total
	t	t	t	t	t	t
Januar bis Juni	742 433	32 134	774 567	791 517	28 631	820 148
Davon Rhein	1934	16 344	18 278	122 415	14 913	137 328
Kanal	740 499	15 790	756 289	669 102	13 718	682 820

Das Hauptpostgebäude in Bern, das in Bd. 47, S. 6\* (1906) der SBZ samt seiner vielfältigen Dachstockzier dargestellt ist, ist nun von ihr befreit worden und hat dafür ein zurückgesetztes Vollgeschoss erhalten, ähnlich wie das auf S. 134\* lfd. Bds. gezeigte Gebäude der Obertelegraphendirektion.

**Schweiz. Bundesbahnen.** Am 14. Juli ist im Kreis I die Strecke Biel-La Chaux-de-Fonds, durch die Taubenlochschlucht und das Val St. Imier, dem elektrischen Betrieb übergeben worden.

## NEKROLOGE.

† **Julius Ott**, Schiffbauingenieur, ist im 55. Lebensjahr nach längerem Leiden, jedoch unerwartet am 4. Juli in Hamburg entschlafen, wo er auf Besuch bei seinen Schwiegereltern weilte. Ott stammte aus Zürich, hat aber seine Fachbildung an der Höheren Schiffbauschule in Hamburg erworben, die er mit der Abschlussprüfung als Schiffbauingenieur absolviert hat. Einen grossen Teil seiner beruflichen Tätigkeit hat er in der Folge in Norddeutschland entwickelt, bis er nach dem Kriege, ein Opfer der Inflation, in die Heimat zurückkehrte. Von 1919 bis 1927 finden wir ihn als technischen Direktor der Schweiz. Schleppschiffahrtsgenossenschaft in Basel; als guter Kenner der schwierigen Navigationsverhältnisse auf dem damals noch unregulierten Oberrhein hat er unsere Leser in Bd. 88 (21. Nov. 1926) in interessanter Weise in Wort und Bild darüber unterrichtet. Später hat er sich in Meilen am Zürichsee niedergelassen, um sich dem Bau von Autofährbooten zuzuwenden. Es war die Tragik seines Berufslebens, als sich seine Erfindung — ein Boot ohne Ruder, mittels zweier Propellerpaare beidseits des flachbodigen Schiffes, nur durch Veränderung der Drehzahl und Reversieren zu steuern — nicht bewährte und die Autofähre Horgen-Meilen auf normale Rudersteuerung umgebaut werden musste. So hat ihn der Tod von mannigfachen Enttäuschungen und Sorgen seiner sturmbelegten Lebensfahrt befreit. Er ruhe in Frieden.

† **Eugen Zeller**, Ingenieur, ist am 15. Juli in seinem 85. Lebensjahr zur ewigen Ruhe eingegangen. Er stammte aus Zürich, absolvierte von 1868 bis 1872 die Ingenieurschule des Eidgen. Polytechnikums und begann seine praktische Laufbahn bei Ing. R. Dardier in St. Gallen. Von 1873 bis 1875 war er beim Bau der Uetlibergbahn beschäftigt, hernach bei der Unternehmung F. Brassey & Co. in Marseille. 1877 kehrte Zeller in die Heimat zurück, wo er als Ingenieur der zürcherischen Flusskorrekturen in den Staatsdienst trat, zunächst als Bauführer in Bauma und Andelfingen, dann als

Sektionsingenieur in Winterthur. Schon 1881 rückte er zum Adjunkten des Kantonsingenieurs von Zürich vor, in welcher Stellung er bis 1923 tätig war; seither lebte er zurückgezogen in Meilen. Mit Eugen Zeller ist ein pflichtgetreuer Staatsbeamter dahingegangen, ein stiller, fleissiger Mann, der dank seinem freundlichen Wesen bei allen, die mit ihm zu tun hatten, ein gutes Andenken hinterlässt.

## LITERATUR.

**Kunstführer der Schweiz.** Von *Hans Jenny*, Thalwil. Ein Handbuch, unter besonderer Berücksichtigung der Baukunst. 566 Seiten mit 168 Tafelabb. und zahlreichen Grundrissen, sowie einer Uebersichtskarte. Küssnacht a. Rigi 1934, Fritz Lindner Verlag. Preis gebunden Fr. 20,50, RM. 17,50.

Das Handbuch umfasst auf wissenschaftlicher Grundlage das gesamte schweizerische Kunstgut, das nicht in Sammlungen vereinigt ist. Es erstrebt eine gleichmässige Vollständigkeit und bezieht auch Neuere und Neuestes mit ein (in dieser Hinsicht ist wohl der Kreis der aufgenommenen Werke etwas weit gezogen worden). Der Inhalt ist nach Kantonen und innerhalb derselben nach Talschaften und Nachbargebieten geordnet, was für den Gebrauch bedeutend praktischer ist als eine rein alphabetische Ordnung; für Nachschlagezwecke dient übrigens ein Orts- wie ein Künstlerregister. Nach einer die ganze Schweiz betreffenden chronologischen Einleitung folgen die einzelnen Kantone, von denen jeder ebenfalls durch einen Ueberblicks-Text eingeleitet wird. Die Anordnung des Stoffes innerhalb der einzelnen Orte ist wieder methodisch, die Bauten werden angeführt mit den wichtigsten Daten über Künstler und Zeiten, die knappe Beschreibung ist je nach Bedeutung ergänzt durch einen Grundriss oder eine Bildtafel (39 Grundrisse und 168 Photos).

Wenn man bedenkt, dass bei uns, im Gegensatz zu andern Ländern, die Inventarisierung der Kunstdenkmäler erst in ihren Anfängen vorliegt, der Verfasser also auf zahllose Quellen und eigene Sichtung angewiesen war, muss man seiner Leistung rückhaltlose Bewunderung zollen. Er hat denn auch — unterstützt von allen namhaften schweizerischen Fachleuten — einen Kunstführer geschaffen, wie ihn jeder jederzeit zur Hand haben möchte, ein Taschenbuch, das man seit Jahrzehnten schon vermisst hat. Denn wir denken uns, dass nicht etwa nur die Architekten unter unsern Lesern sich das Werk anschaffen, vielmehr wird ein jeder, der mit offenen Augen unser Land durchstreift, das Bedürfnis nach bündiger und zuverlässiger Orientierung in seinen bei aller Bescheidenheit so mannigfachen Werken der Baukunst empfinden. Dem Buch, in handlichem Format von 12×18 cm, gehört sein Platz neben Landkarte und CH-Touring auf jedem Bücherbrett.

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten.

**Strassenbau.** Von Reg.-Bmstr. Dipl. Ing. A. Heeb und Reg.-Bmstr. Dipl. Ing. A. Kölmel. Mit 142 Abb. (V und 189 S. gr. 8). Leipzig 1934, Verlag von B. G. Teubner. Preis geb. RM. 8,40.

**Entstaubungs- und Lüftungsfragen in der Werkstatt.** Von Dipl. Ing. Roland Nagel. Mit 36 Abb. Berlin 1934, VDI-Verlag. Preis geb. RM. 1,80.

**Mikrographie der Buntfarben.** Vierter Teil: *Schwarze Pigmente.* Von Prof. Dr. H. Wagner und Dr. phil. G. Hoffmann. Mit 47 Abb. und 5 Tabellen. *Substrate.* Von Prof. Dr. H. Wagner und Dr. Ing. M. Ziptel. Mit 53 Abb. und 6 Tabellen. (Fachausschuss für Anstrichtechnik beim VDI und Verein deutscher Chemiker, Heft 9). Berlin 1934, VDI-Verlag. Preis geb. 6 RM.

**Musterpläne für Käserelbauten.** Bearbeitet von Arch. E. Bützberger, Burgdorf und Arch. F. Wyss. Text von Prof. A. Peter, Molkereischuldirektor in Rütli-Zollikofen und J. G. Höhn, Vorstand der milchw. Beratungsstelle des Zentralverbandes schweizer. Milchproduzenten in Bern. Bern 1934, Verlag Verbandsdruckerei A.-G. Preis kart. Fr. 2,70.

**Die Dampfkessel nebst ihren Zubehörteilen und Hilfseinrichtungen.** Ein Hand- und Lehrbuch zum praktischen Gebrauch für Ingenieure, Kesselbesitzer und Studierende. Von Reg.-Bmstr. Prof. R. Spalckhaver und Dipl. Ing. A. Rüster, Direktor des Bayer. Revisions-Vereins. Ergänzungsband zur 2. verbesserten Auflage von 1924. Mit 338 Abb. und 2 Tafeln. Berlin 1934, Verlag von Julius Springer. Preis geb. 32 RM.

**Die Verwirklichung der berufständigen Ordnung in der Schweiz.** Vorschläge zur gesetzgeberischen Regelung von Dr. G. Willi, a. Reg.-Rat in Chur. Zürich 1934, Polygraphischer Verlag. Preis geb. 1 Fr.

Für den Text-Teil verantwortlich die REDAKTION:  
CARL JEGHER, WERNER JEGHER, K. H. GROSSMANN.  
Zuschriften: An die Redaktion der SBZ, Zürich, Dianastrasse 5 (Telephon 34507).