

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 103/104 (1934)
Heft: 4

Nachruf: Usteri-Faesi, Emil

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: 18.03.2025

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

Oeffnungsdurchmesser verwendet, die in Lypne auf Türmen des Flugplatzhangars, in Saint-Inglevert auf einer besondern, 20 m hohen Eisenkonstruktion errichtet sind. In den Brennpunkten der Paraboloide befinden sich die zur Emission bzw. zum Empfang der Wellen dienenden Antennen. Neu ist, dass die beiden Stationen nicht nur einen telephonischen, sondern auch einen telegraphischen, durch Ferndruckapparat gekennzeichneten Verkehr verwirklichen können. Die Anlage ist am 26. Januar 1934 in Betrieb gesetzt worden und dient der Uebermittlung aller Nachrichten, die zur Sicherstellung des Flugverkehrs über die Meerenge von Calais nötig sind. Sie ist insbesondere auch für private Flugzeuge, die nicht mit radioelektrischen Ausrüstungen versehen sind, wertvoll, da sie beim Ueberfliegen des einen Flugplatzes jeweils dem andern gemeldet und ausserdem durch Signale über die meteorologische Situation aufgeklärt werden können.

Der Schweiz. Wasserwirtschaftsverband kam zu seiner diesjährigen Hauptversammlung unter dem Vorsitz seines Präsidenten, Ständerat Dr. O. Wettstein, am Samstag den 14. Juli 1934 in Sitten zusammen. Protokoll und Jahresbericht wurden diskussionslos genehmigt, ebenso beliebte die Wiederwahl der Kontrollstelle, sodass bereits nach wenigen Minuten die „Traktanden“ erledigt waren. Anschliessend orientierte Prof. J. Landry in äusserst klarer Weise über das unter seiner Leitung in Ausführung begriffene Kraftwerk an der Dixence; er führte die Teilnehmer noch am Samstagabend zur Besichtigung der in voller Montage begriffenen Zentrale des Werkes, wo er an Ort und Stelle weitere Auskünfte erteilte über die verschiedenen interessanten und teils neuartigen konstruktiven Einzelheiten der Verteilung, der Wasserzuleitung zu den Turbinen und der übrigen maschinellen Anlagen. Der Sonntag galt, wiederum unter Führung von Prof. Landry, dem Besuch der Baustelle an der Staumauer, die nicht nur zufolge ihrer bedeutenden Kubatur von annähernd 400 000 m³ und der umfangreichen Installationen für die Baudurchführung viel Interesse bietet, sondern auch wegen des in der Schweiz erstmals in grösserem Masstab angewendeten Mauertypus der sogenannten Gewichtsmauer mit inneren grossen Hohlräumen (vergl. die illustrierte generelle Beschreibung in SBZ vom 9. Dez. 1933). Den Abschluss des Tages bildete eine von der „S. A. La Dixence“ in der Kantine bei der Staumauer offerierte Râclette, die den Teilnehmern vor der Rückreise nach Sitten noch willkommene Gelegenheit bot zu gemütlichem Zusammensein. K. Jy.

„Goudron fillerisé“ lautet der aus dem Englischen übernommene französische Fachausdruck für einen besonders behandelten Strassenteer, der in Frankreich seit 1927 angewendet wird, und von dem dort 1933 schon 30 000 t eingebracht worden sind. Daher haben auch unsere welschschweizerischen Strassenbauer das neue Produkt zu studieren begonnen und damit Ende 1933 Versuche angestellt, über die Ing. R. Pesson (Genf) an der VSS-Tagung in Glarus (vergl. Seite 33 lfd. Bds.) berichtete. Als Füller (≡ Füllstoff) wird dem Teer in besonderen Apparaten pulverisierte Kohle (ev. auch Steinmehl), im Verhältnis von 40% Kohlenpulver auf 60% Teer, beigemischt. Das Produkt kann in heissem Zustand über 50 km weit transportiert werden und wird heiss eingebracht. Die frisch abgesplittete Strasse kann man sofort befahren, ohne dass Splitt oder Teerpartikel von den Rädern mitgerissen und herumgeschleudert werden, da der fillerisierte Teer bedeutend grössere Kohäsion und Bindekraft als der gewöhnliche aufweist. Auch hat er nicht die nachteilige Eigenschaft, bei warmem Wetter durch das Schottergerüst emporzusteigen, was bei den gewöhnlichen Teerstrassen jene gefährliche Glätte erzeugen kann. Schliesslich bleibt ein Belag aus fillerisiertem Teer länger rau und ist hinsichtlich der Kosten konkurrenzfähig mit andern guten Teerbelägen. — Für weitere Einzelheiten vergl. auch „Les fillers dans les épanchages superficiels de goudron ou de goudron-bitume“ in der „Schweiz. Z. f. Strassenwesen“ vom 27. Juli und 10. August 1933.

Die Reklame an der Landstrasse ist von Gesetzes wegen nur insofern verboten, als sie die Sicherheit des Verkehrs beeinträchtigt. Da die Anwendung dieser Bestimmung natürlich eine von Fall zu Fall verschiedene Auslegung findet, hatten die Strassenfachleute das Bedürfnis, an ihrer Hauptversammlung in Glarus (siehe S. 33 lfd. Bds.) die bezügliche Praxis einer Klärung und Vereinheitlichung näher zu bringen. Obwohl Abschliessendes nicht erreicht wurde, konnte die Tendenz zu folgenden Grundsätzen festgestellt werden: 1. Zuzulassen sind nur Reklamen, die den Strassenbenützer unmittelbar interessieren können, also vor allem z. B. Hotels, Repa-

raturwerkstätten usw. in der Nähe, nicht aber allgemeine Anpreisungen wie z. B. von Pneu- oder Oelmarken usw. 2. Es sollte keine neue Reklame aufgestellt werden dürfen ohne amtliche Bewilligung, wie sie z. B. der Kanton Genf bereits kennt und streng handhabt. Interesse erregten die Mitteilungen von Obering. A. Sutter (Chur) über den Erfolg der neuen bündnerischen Bestimmungen, die Reklamen nur noch in mindestens 50 m Entfernung von der Strasse dulden.

Dieselelektrische Motorwagenzüge in Holland. Wie den „BBC Mitteilungen“ vom Juli 1934 zu entnehmen ist, sind die ersten Kompositionen dieselelektrischer Motorwagenzüge der Niederländischen Eisenbahnen, deren Ausrüstung wir auf S. 202 von Bd. 102 (am 14. Oktober 1933) schilderten, auf der Strecke Utrecht-Arnheim im März 1934 erprobt und dem Sommerfahrplan von 1934 dieser und weiterer in Utrecht anschliessender Strecken zu Grunde gelegt worden. Die 57 km lange Strecke Utrecht-Arnheim wurde in 29,5 min. zurückgelegt, was einer mittleren Geschwindigkeit von 115 km/h entspricht. Bei den Versuchsfahrten wurden die Geschwindigkeiten bis auf 156 km/h gesteigert, wobei die Fahrt von Erschütterungen nahezu frei blieb. Bei Stillstand des Zuges ist der Leerlauf der Dieselmotoren noch bemerkbar im Motorwagen und im Zugsmittelwagen, im Endwagen kaum mehr.

Die Bauten für die Weltausstellung in Brüssel 1935 sind ausserordentlich umfangreich, wie „L'Ossature métallique“ vom Juni zeigt. Für die Haupthalle kommt zwar nicht, wie ursprünglich vorgesehen, ein System eiserner Binder von 150 m Spannweite zur Ausführung, sondern Dreigelenkbogen aus Eisenbeton von immerhin 86 m Spannweite und 31 m Scheitelhöhe, die einen grössten Querschnitt von 1 m Breite auf 1,8 m Höhe erhalten. Der klare statische Aufbau der Halle, die Stahlgussgelenke, die eiserne Schalung und die gewaltige eiserne Rüstung bieten ebenso interessante Einzelheiten wie die Stahlkonstruktionen der verschiedenen Nebenhallen.

Wasserbaulaboratorium in Leningrad. 1931 hat die U. S. S. R. mit der Anlage von Versuchsanstalten für Wasserbau begonnen, über deren Tätigkeit „Eng. News Record“ vom 14. Juni Bericht erstattet, und die zusammen nicht weniger als 420 Angestellte beschäftigen, von denen 150 Ingenieure und Techniker seien. Deren Arbeit wird geleitet von einem Zentral-Laboratorium in Leningrad.

Das Corsotheater in Zürich ist von den Architekten K. Knehl und E. F. Burckhardt mit Ing. R. A. Naef innerlich völlig umgebaut worden. Es wird im August hier zur Darstellung gelangen.

NEKROLOGE.

† Emil Usteri-Faesi, Architekt in Zürich, ist am 25. Juli in seinem 76. Altersjahr gestorben.

LITERATUR.

Die Schiess- und Sprengstoffe. Mit einem Anhang: *Die chemischen Kampfmittel*, von Dr. Alfred Stettbacher, Zürich. Zweite völlig umgearbeitete Auflage. 459 Seiten mit 300 Abb. im Text. Leipzig 1933, Verlag von Johann Ambrosius Barth. Preis geh. 35 RM, geb. RM 36,80.

Für den Chemiker, Bauingenieur und Pionieroffizier ein äusserst interessantes Werk, das auch einen Einblick in die Vorschriften zur Herstellung der wichtigsten Spreng- und Zündstoffe mitsamt den zerstörungsgewaltigsten Gemengen der Hochbrisanz gestattet und zwar in jedem Falle auf Grund eigener Erfahrung und Beobachtungen des Verfassers. Der experimentell-chemische Teil befasst sich auch ausführlich mit der neuesten Apparatechnik. — Allen, die sich mit den modernen Spreng- und Kampfmitteln und deren Abwehr zu befassen haben, sei das Buch zum Studium empfohlen, nicht zuletzt auch dem Artilleristen, der darin eine Fülle von interessantem Material findet. — Die Ausstattung macht dem Verlag alle Ehre. O. Anderwert.

Die Bedeutung der Qualität in der heutigen technischen Holzverwertung. Von Prof. H. Jenny-Dürst, Zürich. 25 Seiten mit 29 Abbildungen. Zu beziehen beim Verfasser.

Prof. Jenny gibt auf knappstem Raum einen anschaulichen, allseitigen Ueberblick über die wichtigsten technischen Anforderungen an den Baustoff Holz und mahnt damit unsere einheimischen Holzproduzenten eindringlich zu höchster Qualitätssteigerung. Zeichnungen in gewohnt klarer und einprägsamer Darstellung, sowie gute Photos beleben den fesselnd geschriebenen Text.

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).