Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **91/92 (1928)**

Heft 4

PDF erstellt am: **10.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Von bedeutender Wichtigkeit war die Konferenz in Washington vom 4. Oktober bis 26. November letzten Jahres, die ein enormes Arbeitsprogramm zu bewältigen hatte; handelte es sich doch um 2000 Vorschläge, die alle sorgfältig durchstudiert werden mussten. Es war wirklich Ungewöhnliches zu leisten; neue Betriebsverfahren und Verkehrszweige waren entstanden, und vor allem hatte die Funkentelegraphie den Rahmen der noch gültigen Reglementation so weit überschritten, dass in Washington ein ganz neues Vertragsinstrument geschaffen werden musste. Von den wichtigsten Gegenständen nennen wir nur: die Regelung des Verkehrs zwischen Fix-Stationen, Regelung des Verkehrs zwischen Landstationen und Schiffen auf See und Flugzeugen; neue Verteilung der Wellenlängen, Regelung des Rundfunks usw. Die amerikanische Regierung hatte Etienne gebeten, sich rechtzeitig nach Washington zu begeben, um an Ort und Stelle die Konferenz zu organisieren und deren guten Gang zu sichern, weshalb er schon am 7. August von Bern verreiste. Etienne hat mit grosser Umsicht bei den Vorbereitungen zur Konferenz mitgewirkt. Was es bedeuten will, während sieben Wochen Konferenz, in über 200 Sitzungen bei 400 Delegierten aus 80 Ländern, als rechte Hand des Präsidenten zu amten, wie dies Etienne zufiel, und dabei noch Spezialbesprechungen beizuwohnen, kann man nur ahnen, aber nicht ausreichend ermessen.

Seine Kollegen von den drei andern internationalen Bureaux hatten in den letzten Jahren wiederholt wichtige, gemeinsame Fragen und Interessen zu beraten und zu vertreten; Etienne wusste infolge seiner Erfahrungen und seiner klaren Uebersicht der Dinge stets zweckdienliche Vorschläge zu machen. In seiner Person verliert das Internationale Bureau der Telegraphenunion einen angesehenen Chef, der bei allem Ernst in der Arbeit viel persönliche Güte an den Tag legte, sodass das Personal mit Freude unter seiner Leitung arbeitete. In Verehrung und herzlichem Dank bewahrt es denn auch seinem bisherigen Chef das beste Andenken.

In seinen Stellungen, in seinem Tun und Wirken hat Ingenieur Etienne der Allgemeinheit grosse Dienste geleistet. Sein Leben war das eines Mannes von festem und geradem Charakter, grosser Liebenswürdigkeit, energischem Willen und genauer Beherrschung des Stoffes, die er sich in unablässiger, eifriger Arbeit erworben.

Auch bei seinen militärischen Kameraden und Untergebenen — Etienne war als Oberstleutnant 1914 Kommandant der Festung St. Maurice — erfreute er sich wegen seines offenen, geraden und freundlichen Wesens allseitiger Achtung und Beliebtheit, und das gleiche gilt auch von unserm treuen G. E. P.-Kollegen Henri Etienne, dem jeder, der ihn kennen gelernt hatte, das beste Andenken bewahren wird.

Mitteilungen.

Neubau der Chirurgischen Klinik Zürich. Infolge immer dringender werdender Raumnot und anderer Unzukömmlichkeiten bedarf der Zürcher Kantonspital einer neuen Chirurgischen Klinik. Nach bezügl. Studienreisen im Ausland hat nun Kantonsbaumeister H. Fietz im Benehmen mit den zuständigen Aerzten ein Vorprojekt (1 : 200) ausgearbeitet, das auf dem Gelände hinter dem jetzigen Spitalbau eine umfangreiche Neuanlage vorsieht, die ungefähr soviel Fläche überdeckt wie die neue Universität, und etwa 7 Mill. Fr. beanspruchen wird. Am 24. d. M. machte eine Delegation des Z. I. A. und des B. S. A. in einer Konferenz mit dem Sanitätsdirektor Reg. Rat Ottiker diesen auf die Notwendigkeit aufmerksam, für das durch die Geländeverhältnisse und die nötige Anpassung an die übrigen Spitalbauten besonders komplizierte Bauvorhaben auf dem dafür gegebenen Wege eines architektonischen Wettbewerbes die endgültige Abklärung zu schaffen. Für das Programm dieses Wettbewerbes haben die gründlichen Studien des Kantonsbaumeisters so wertvolle Aufschlüsse geliefert, dass am glücklichen Erfolg der Mobilisierung der Architektenschaft nicht mehr zu zweifeln ist. Dass der Regierungsrat diesen Weg beschreiten wird, darf daher wohl als selbstverständlich angenommen werden. Gegenüber der auch schon geäusserten Ansicht, die neuen Spitalbauten gehören ausserhalb der dichter bebauten Stadtteile, ist zu sagen, einmal dass für die Universitätsklinik eine mehr zentrale Lage fast unerlässlich ist, sodann, dass die Neubauten auf dem dafür in Aussicht genommenen Gelände ringsum von verwandten Bauten, d. h. andern öffentlichen Lehranstalten und Krankenhäusern, immerhin recht weiträumig umrahmt sein werden (Landwirtschaftl. Institut, Sternwarte, Physikgebäude der E. T. H., Dermatologische Klinik und Rot-Kreuz-Spital). Die Lage der neuen Chirurgischen Klinik erscheint deshalb gegeben, und geeigneter als z. B. auf der ebenfalls in Betracht gezogenen „Wässerwiese" zwischen Plattenstrasse und Rämistrasse. Die in jeder Hinsicht sorgfältigen Vorarbeiten ermöglichen somit die Ausschreibung des Wettbewerbes innert kürzester Frist.

Erhöhung der Normenfestigkeiten für Zemente in Deutschland. In den deutschen Normen für einheitliche Lieferung und Prüfung von Portlandzement, Eisenportland- und Hochofenzement sind mit Zustimmung der wirtschaftlichen Organisationen und wissenschaftlichen Fachvereine der deutschen Zementindustrie die Mindestfestigkeitswerte wie folgt erhöht worden:

a) Für gewöhnlichen, langsambindenden Portland, Eisenportland- und Hochofenzement

	Nach 7 Tagen (1 Tag in feuchter Luft, 6 Tage unter Wasser) kg/cm²	Nach 28 Tagen (1 Tag in feuchter Luft, 27 Tage unter Wasser) kg/cm²	Nach 28 Tagen (1 Tag in feuchter Luft, 6 Tage unter Wasser, 21 Tage in Luft von Zimmertemperatur, 15 bis 20° C) kg/cm²
Druckfestigkeit	180	275	350
Zugfestigkeit .	18	—	30

b) Für hochwertigen Zement.

	Nach 3 Tagen (1 Tag in feuchter Luft, 2 Tage unter Wasser) kg/cm²	Nach 28 Tagen (1 Tag in feuchter Luft, 6 Tage unter Wasser, 21 Tage in Luft, 15 bis 20° C.) kg/cm²
Druckfestigkeit . .	250	500
Zugfestigkeit . . .	25	40

Eine zentralisierte automatische Feuerungsregelung, die 72 Kessel von je 540 m² Heizfläche regelt, ist im Dampf-Kraftwerk Williamsburgh der Brooklyn-Manhattan Transit Corp. eingerichtet. Wie die „Z. V. D. I." nach „Power" vom 22. November 1927 berichtet, umfasst die Anlage insgesamt 180 Regler für Brennstoffzufuhr, Luftzufuhr und Einstellung des Zuges. Jeder Kessel hat zwei Regler; die Regelanlagen einer Kesselgruppe sind wiederum zusammengefasst und von einem Gruppenregler gesteuert, und diese gemeinsam vom Hauptregler aus. Die Anlage ist so übersichtlich angeordnet, dass trotz ihrer Grösse ein Mann zur Beaufsichtigung vollauf genügt. Die bisherigen Betriebserfahrungen sollen sehr günstig sein; selbst bei stärksten Belastungsschwankungen arbeitet die Regelung völlig einwandfrei und ermöglicht einen hohen Wirkungsgrad der Kesselanlage. z.

Das Perpetuum mobile erfunden! So meldet lakonisch ein grosses Inserat in der N. Z. Z. (Nr. 120) durch das „Industrielle und Finanzleute" um Angabe ihrer Adressen gebeten werden; alsdann erfolgen schriftliche Einladungen, die allein zum Besuch eines Vortrages des Erfinders berechtigen. Da wir selbst wohl kaum einer solchen Einladung teilhaftig würden, möchten wir qualifizierte Leser auf diese Chance aufmerksam machen, mit der Bitte, uns hernach die zur Kennzeichnung dieser Erfindung geeigneten Aufschlüsse zu verschaffen. Sollte es sich um eine Neuauflage des s. Zt. in Oerlikon vorgeführten „Rasgonschen Kraftvermehrers", einer originellen Spielart des Perpetuum mobile handeln, so könnte die Sache wenigstens als raffinierter mechanischer Scherz interessieren.

Rettungswagen für die neuen Strassentunnel in New York. Um in den neuen, vor kurzem für den Verkehr eröffneten je 2,8 km langen Tunnelröhren unter dem Hudson Verstopfungen infolge Betriebsunfällen an Automobilen zu vermeiden, hat man besondere Rettungswagen bereitgestellt. Laut „Automotive Industries" vom 12. November 1927 sind die betreffenden Wagen dafür eingerichtet, die beschädigten Wagen rückwärts herausziehen zu können, und, ausser dem geeigneten Werkzeug, mit Feuerlöscheinrichtungen sowie Hilfsmaterial für allfällige Verwundete ausgerüstet.

Der Verbrauch an Kalziumkarbid im Jahre 1926 war mit 80 000 t in Frankreich, vor allen europäischen Ländern, am grössten. Es folgen Deutschland mit 75 000 t, England mit 40 000 t, Italien mit 27 000 t, Polen mit 23 000 t, Spanien mit 21 000 t, Belgien und die Tschechoslovakei mit je 10 000 t, Holland mit 7000 t, die Schweiz und Rumänien mit je 4000 t, sodann Oesterreich und Schweden mit je etwa 3000 t, Griechenland, Dänemark und Norwegen mit je etwa 2000 t. Bezüglich der Karbidfabriken steht mit 23 Anlagen ebenfalls Frankreich an der Spitze.