Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 75/76 (1920)
Heft: 14

Wettbewerbe

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 10.12.2025

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

lich-grauer Terranova verputzte Haus mit den dunkelgrünen Läden — die wenigen Architekturteile, z. B. Säulen, sind aus Mägenwiler Kunststein — hat einen sehr gediegenen innern Ausbau erfahren (Tafeln 13 und 14). Im Esszimmer sind Holzwerk und Möbel aus Nussbaum, die Tapete dunkelrot, in der Wohnhalle finden wir geräucherte Eiche, im Herrenzimmer Eschenholz-Vertäferung. Die Schreinerarbeiten stammen, nach Zeichnungen der Architekten, aus den Zürcher Werkstätten von J. Keller & Cie. für Wohnhalle und Esszimmer und von Gygax & Limberger für das Herrenzimmer. Die vielfach, so auch im obern Wohnzimmer verwendeten alten Möbel waren vorhanden; sie fügen sich aufs beste in den durch Architekten geschaffenen Rahmen.

Einer kurzen Erläuterung bedarf noch die nicht einheitliche Ufergestaltung. Auch sie wird verständlich, wenn man weiss, dass der Bauherr den Wassersport in jeder erdenklichen Form aufs eifrigste betreibt. Das geräumige Boot- und Badhaus bietet im Obergeschoss auf seinen halbrunden Vorsprüngen links ein Theeplätzchen, rechts ein Sonnenbad mit dahinter liegendem Duscheraum usw. Im Ganzen betrachtet wird man sagen dürfen, dass hier — mit verhältnismässig sehr bescheidenen Kosten — ein Werk geschaffen wurde, das sowohl der Bauabsicht seiner Bewohner entspricht, als auch dem künstlerischen Wollen und Können der Architekten ein ehrendes Zeugnis ausstellt. Es zählt zu den besten der neuern Landhäuser am Zürichsee.

Miscellanea.

Vom studentischen Arbeitseifer an der Techn. Hochschule in Karlsruhe erzählte uns dieser Tage ein Schweizer, der sein Architekturstudium in Zürich begonnen hatte und gegenwärtig in Karlsruhe vollendet. Dieser Arbeitseifer der Studierenden also sei ein ganz gewaltiger. Die Konstruktionssäle seien nicht nur während des ganzen Nachmittags dicht besetzt, sondern es arbeiten Hunderte bis in die Nacht hinein, d. h. bis 9 und 10 Uhr. Das Rektorat beabsichtige die Schliessung der Uebungssäle an zwei Nachmittagen, weil die Studierenden sich tatsächlich überarbeiten. Dabei werden sie von den Professoren (z. B. Billing, Caesar, Dörr, Läuger, Oechelhäuser, Probst, Sackur, Teufel an der Architekten-Abteilung) kräftig unterstützt; an je drei Nachmittagen seien je drei Haupt-Professoren von 2 bis 6 Uhr und darüber ständig zur Korrektur anwesend, zum Teil auch während der Ferien. Unser Gewährsmann, dessen Mitteilungen uns von einem der oben genannten Professoren als zutreffend bestätigt werden, fügte bei, dass diese Arbeit ganz besonders auch in konstruktiver Hinsicht eine sehr gründliche sei und dass an den Schlussprüfungen sehr viel verlangt werde. Wir dachten, es werde dies vielleicht unsere Herren Professoren und Studierenden (aber keineswegs etwa nur jene an der Bauschule!) interessieren, umsomehr, als ja auch wir Schweizer allen Grund haben, unsere Kräfte (natürlich unter sorgfältiger Beachtung der Streckgrenze) einigermassen anzuspannen.

Klappbrücke von 79 *m* Spannweite in Chicago. Für die Ueberführung einer zweigeleisigen Eisenbahnlinie über den Chicago River ist als Ersatz für die bisherige Drehbrücke eine Klappbrücke, Bauart Strauss, erstellt worden, die mit 79,2 *m* Spannweite gegenwärtig die längste einarmige Klappbrücke darstellt. Die Brücke, die den an dieser Stelle 61 *m* breiten Fluss unter einem Winkel von 63° überquert, hat nach „Eng. News Record" vom 25. Dezember 1919 9,8 *m* Breite von Mitte zu Mitte Hauptträger; zum Ausgleich ihres 1700 *t* schweren Eisenfachwerkes dienen zwei seitlich an den Gegenarmen befestigte Betonklötze von insgesamt 1950 *t* Gewicht. Erwähnenswert sind die Abmessungen der Hauptdrehzapfen mit 635 *mm* Durchmesser und 685 *mm* Länge und jene der Gegengewicht-Drehzapfen mit 1175 *mm* Durchmesser und 1120 *mm* Länge. Mittels eines 150 *PS*-Motors wird die Brücke in $1^3/_4$ Minuten geöffnet oder geschlossen.

Kanal von Antwerpen zum Rhein. Laut Friedensvertrag ist Belgien das Recht auf die Erstellung eines von Antwerpen nach dem Rhein führenden Kanals eingeräumt worden, um den Hafen von Antwerpen in direkte Verbindung mit der Rheinwasserstrasse zu setzen, was bisher nicht der Fall ist. Für den Kanal waren bereits vor Kriegsausbruch drei deutsche Projekte vorhanden, die nun wieder aufgegriffen werden. Nach der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" hat sich zur Erbauung des Kanals bereits eine englische Gesellschaft mit einem Kapital von 500 Millionen Franken gebildet.

Die Wolfram-Gewinnung der Welt[1]) belief sich im Jahre 1918 auf 32500 *t* gegenüber 25600 *t* im Jahre 1917 und 20800 *t* im Jahre 1916. Von der Jahresproduktion von 1918 entfielen insgesamt 16200 *t* oder 50% auf die Vereinigten Staaten, gegenüber 6800 *t* im Jahre 1916. Die nordamerikanische Förderung beträgt zwar nur rund 15% der Gesamtförderung der Welt (an der Asien mit 56%, Südamerika mit ebenfalls rund 15% teilnimmt), doch wurden noch weitere 35% der Weltförderung dort verarbeitet.

Ein Weiterausbau der Bagdadbahn ist von Bagdad nach Teheran mit eventuellen Verlängerungen nach Enzeli und Meshediser am Kaspischen Meer in Aussicht genommen. Der Plan für den Bau der Strecke bis Burujird und Hamadan soll in kurzer Zeit von einem britischen Syndikat in Angriff genommen werden.

Konkurrenzen.

Sportplatz mit öffentlichen Anlagen in Vallorbe. Die Gemeinde Vallorbe eröffnet unter den im Kanton Waadt niedergelassenen Architekten und Geometern einen Ideen-Wettbewerb für die Ausgestaltung des Areals „Pré sous Ville" zu einem Sportplatz und öffentlichen Anlagen unter gleichzeitiger Festsetzung des Bauplatzes für das zukünftige Stadthaus, sowie für die Anordnung eines Festplatzes. Der Termin für die Einlieferung der Entwürfe ist der 25. Mai 1920. Dem fünfgliedrigen Preisgericht gehören die Architekten *Ch. Chamorel-Garnier*, *L. Villard* und *H. Meyer* an. Zur Prämierung von vier bis fünf Entwürfen steht ihm die Summe von 2500 Fr., sowie weitere 1000 Fr. zum Ankauf von Entwürfen oder Erhöhung der Prämien zur Verfügung. Verlangt ist die Einzeichnung der Plätze auf dem von der Gemeinde gegen Erlag von 7 Fr. erhältlichen Situationsplan 1:500.

Korrespondenz.

Wir erhalten von Ing. Dr. *A. C. Couwenhoven* nachfolgende Zuschrift, die wir samt Erwiderung von Ing. Dr. *K. E. Müller* und einer grundsätzlichen Anmerkung der Redaktion hiermit zur Kenntnis unserer Leser bringen.

Die kritische Geschwindigkeit der Lötschberg-Lokomotive, Typ 1E1, analytisch und graphisch berechnet.

Der unter diesem Titel von Dr. *Karl E. Müller* in der „Schweiz. Bauzeitung" vom 6. März 1920 erschienene Aufsatz enthält über meine Dissertation „Ueber die Schüttelerscheinungen elektrischer Lokomotiven mit Kurbelantrieb"[2]) verschiedene Behauptungen, die ich nicht unwidersprochen lassen kann. Einen Teil derselben benützt Müller, der eine ein ähnliches Thema behandelnde Doktorarbeit verfasst hat, um damit der von Prof. Dr. W. Kummer, dem ersten Referenten seiner Arbeit, seit etwa 1914 vertretenen Anschauungsweise des Problems einen nochmaligen Rückhalt zu verschaffen, anstatt dass diese, als von der Entwicklung überholt, nunmehr fallen gelassen würde. Dabei bliebe Kummer gleichwohl das Verdienst, durch seine Betrachtungen das Interesse für das Problem geweckt und gefördert zu haben.

Vor allem muss ich gegen die von Müller in seinen Schlussbemerkungen gemachte Aeusserung Stellung nehmen: Ich stehe mit der Annahme, die Wellen seien massenlos, prinzipiell auf demselben Boden wie Kummer, wenn ich auch zur Frequenz der die Resonanz erregenden Schwingungen von einer andern Annahme ausgehend gelange. Wenn ich die durch Lagerspiel und Stichmassfehler im Triebwerk verursachten Winkelgeschwindigkeitsänderungen vorläufig ohne Berücksichtigung der Massen untersuche, so bin ich deshalb dazu berechtigt, weil es mir vorerst lediglich darum zu tun war, einen *qualitativen* Einblick in den charakteristischen Verlauf der Erregerschwingung zu gewinnen, die ich später in ihre Grundwelle und Oberwellen zerlege, mit Hilfe deren sich *jeder* periodische Vorgang, also auch die etwa unter dem Einfluss der schwingenden Massen oder von Stichmassfehlern geänderte Form der Erregerschwingung mit jeder gewünschten Genauigkeit darstellen

[1]) Vergl. Band LXXII, Seite 104 (14. Sept. 1918.)

[2]) Auch als „Forschungsarbeit" des V. D. I., Heft 218, erschienen.