

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **77/78 (1921)**

Heft 8

PDF erstellt am: **26.09.2024**

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.

Miscellanea.

Bemerkenswerte Montage schwerer Dachbinder von 72 m Spannweite. Der Bau einer grossen Walzwerkhalle für die Crucible Steel Co. in Harrison (New Jersey), die über drei kleinere Hallen erstellt werden musste, ohne dass Säulen oder andere Gerüstteile in diesen errichtet werden durften, stellte eine Aufgabe dar, die sowohl wegen ihrer Schwierigkeit und der Neuheit ihrer Lösung, als auch wegen der sehr grossen in Betracht kommenden Gebäude-Abmessungen bemerkenswert ist. Die erwähnte Bedingung bedeutete die Ueberbauung einer Grundrissfläche von 119×72 m ohne jede Säule innerhalb dieser Fläche, und dies bedingte weiter die Errichtung von Dachbindern von fast 72 m Spannweite ohne Gerüst, während das Gewicht dieser Binder von je etwa 100 t es unmöglich erscheinen liess, sie von den übrigen auch nicht genügend freiliegenden Längsseiten des Gebäudes her mit Hilfe von Kranen in ihre Lage zu schwenken. Man griff deshalb zu dem im Brückenbau oft angewendeten Verfahren, die fertigen Bauteile auf Rollen an ihren Platz zu schieben. Die Dachbinder wurden an der einen Stirnseite des Gebäudes mit Hilfe von zwei Derrick-Kranen zusammengebaut und aufgerichtet, auf kleine Wagen gesetzt, welche auf die entsprechend verstärkten Kranfahrbahnen an den Längsseiten des neuen Gebäudes gestellt waren, und dann in Gruppen zu vier Bindern in ihre Lage gefahren. Nähere Einzelheiten geben „Engineering News Record“ vom 8. Mai 1919 und im Auszug „Der Bauingenieur“ vom 30. Juni 1920.

Neue 1 D-Heissdampf-Lokomotiven der belgischen Staatsbahnen. Für die belgischen Staatsbahnen haben die Werke in Scotwoods der Firma Armstrong, Whitworth & Co. eine Serie von 200 Lokomotiven im Bau, deren Typ in „Engineering“ vom 3. und 10. Dezember unter Beigabe zahlreicher Zeichnungen beschrieben wird. Es sind zweizylindrige Heissdampf-Lokomotiven 1 D mit dreiaxsigem Tender, die folgende Hauptdaten aufweisen: Zylinder-Durchmesser 610 mm, Kolbenhub 711 mm, Triebrad-Durchmesser 1520 mm, Laufrad-Durchmesser 900 mm, fester Radstand 3660 mm, totaler Radstand 8560 mm, Länge über Puffer 12 455 mm, Gesamtheizfläche des Kessels 194,296 m², Ueberhitzer-Heizfläche 44,49 m², Rostfläche 3,26 m², Dampfdruck 14 at, Dienstgewicht ohne Tender 80 t, mit Tender 133 t, Adhäsionsgewicht 72,5 t, maximaler Achsdruck 18,85 t, Zugkraft am Haken bei 85% des Dampfdruckes 20 700 kg. Die Maschinen sind mit Belpaire-Kessel, Walschaert-Steuerung und Westinghouse-Bremse ausgerüstet; als Ueberhitzer kommen z. T. Robinson-Ueberhitzer, z. T. solche der „Marine and Locomotive Superheaters Ltd.“ in Anwendung.

Vorrichtung zur Geschwindigkeits-Kontrolle bei Automobilen. Die Verhinderung der Ueberschreitung der zulässigen Geschwindigkeit bei Automobilen wird mittels einer von E. Hubendiek in der „Teknisk Tidsskrift“ vom 18. Dezember 1920 beschriebenen Vorrichtung dadurch erzielt, dass die Zündung automatisch ausgeschaltet wird, sobald die Grenze der zulässigen Geschwindigkeit erreicht ist. Dabei wird, wie bei den üblichen Geschwindigkeitsmessern, die Geschwindigkeit dauernd aufgezeichnet. Der Apparat kann für beliebige Maximal-Geschwindigkeiten eingestellt werden. Um eine unbefugte Veränderung der Einstellung, ausser in Notfällen, wie Krankentransport, Feuerausbruch u. dergl., zu verhindern, ist diese aussen am Wagen an einer Scheibe, nachts an einem Licht erkennbar.

Eine neue Erddruck-Theorie wird von Dr.-Ing. A. Freund, Essen, im „Zentralblatt der Bauverwaltung“ vom 15. Dezember 1920 dargelegt. Nach Erörterung der Widersprüche und Fehler der alten Erddruck-Theorien von Coulomb und Rankine gibt der Verfasser einen kurzen Ueberblick über die von ihm unternommenen Versuche, unter Verwendung der unterdessen gewonnenen Erkenntnis über das Wesen des Gleichgewichtes loser Erde eine neue Erddruck-Theorie aufzubauen, die er als „Theorie des losen Baugrundes“ bezeichnet. Die Grundgedanken seiner Untersuchungen sind kurz zusammengefasst. Eine ausführlichere Erläuterung seiner Theorie gedenkt der Verfasser in der „Zeitschrift für Bauwesen“ zu veröffentlichen.

Neue deutsche Bezeichnungsweise für Elektrizität. Weil die Elektrizität ihren Namen von griechischen Namen des Bernsteins ableitet, schlägt Justizrat (!) Friedrichs in Düsseldorf vor, die Leitungen für elektrische Energie „Bernleitungen“ zu nennen. Die letzte Nummer der „Mitteilungen der Vereinigung der Elektrizitätswerke Deutschlands“ enthält einen Artikel, in dem die obige Be-

zeichnung konsequent zur Anwendung kommt. Im „Bulletin des Schweizer. Elektrotechn. Vereins“, dem wir diese Notiz entnehmen, fügt Ingenieur Ganguillet in witziger Weise hinzu: Uns Schweizern kommt diese Ausdrucksweise sehr fremd vor. Eine „Bernleitung“ hat für uns wenig Verwandtschaft mit einer Geschwindigkeit von 300 000 km/sek. —

Schwedens Roheisenerzeugung im Jahre 1919 belief sich auf 493 700 t gegenüber 761 800 t im Vorjahr. Im Durchschnitt waren 97 Hochöfen im Betrieb gegen 120 während der drei Vorjahre. An Elektro-Roheisen wurden 65 500 t erzeugt (75 700 t im Vorjahr).

Konkurrenzen.

Bebauungsplan für die Gemeinde Monthey. Unter den in den Kantonen Wallis, Genf, Waadt, Neuenburg und Freiburg niedergelassenen schweizerischen Technikern eröffnet die Gemeinde Monthey (Wallis) einen Ideen-Wettbewerb zur Erlangung eines Bebauungsplanes. Einlieferungstermin ist der 15. Juni 1921. Dem Preisgericht gehören neben dem Präsidenten und zwei weiteren Mitgliedern des Gemeinderates Ingenieur Jules Couchepin in Martigny und die Architekten A. Laverrière in Lausanne und Camille Martin in Genf an. Ersatzmann ist Architekt L. Favarger in Lausanne. Zur Prämierung von fünf bis sieben Entwürfen steht dem Preisgericht die Summe von 11 000 Fr. zur Verfügung. Ausserdem sind allfällige Ankäufe vorgesehen. Verlangt werden je ein Plan 1:2000 und 1:500, die erforderlichen Querprofile und ein erläuternder Bericht. Die Unterlagen können gegen Erlag von 15 Fr., die bei der rechtzeitigen Eingabe eines vollständigen Entwurfes zurückerstattet werden, bei der Gemeindekanzlei (secrétariat municipal) in Monthey bezogen werden.

Lehr- und Wohngebäude der landwirtschaftlichen Schule Morges (Band LXXVI, Seite 289). In diesem unter waadtländischen Architekten eröffneten Wettbewerb hat das vom 24. bis 26. Januar versammelte Preisgericht die folgenden Preise erteilt:

- I. Preis (2800 Fr.), Entwurf „18567 m³“; Verfasser Georges Epitoux, Architekt in Lausanne.
- II. Preis (1700 Fr.), Entwurf „Le Sillon“; Verfasser Alphonse Schorp, Architekt in Montreux.
- III. Preis (1500 Fr.), Entwurf „Avoine“; Verfasser Jacques Regamey, Architekt in Lausanne.

Ein Ankauf von Entwürfen fand nicht statt.

Neue Brücke über den Limfjord. Der von uns auf Seite 83 letzter Nummer als Mitarbeiter am Entwurf „Ingenieuraesthetik“ genannte Herr Hermann Kuhn teilt uns mit, dass seine Nennung durch die Hauptverfasser des betr. Entwurfs ohne sein Wissen und Zutun erfolgt sei, ferner, dass er in Zürich seit längerer Zeit selbständig ein Architekturbureau betreibe. Beides war uns unbekannt.

Literatur.

Taschenbuch für den Maschinenbau. Herausgegeben von Prof. H. Dubbel, Ingenieur, Berlin. Bearbeitet von Prof. H. Dubbel, Berlin; Dr. G. Glage, Berlin; Dipl.-Ing. W. Gruhl, Berlin; Dipl.-Ing. R. Hänchen, Berlin; Ing. O. Heinrich, Berlin; Dr.-Ing. M. Krause, Berlin; Prof. E. Toussaint, Berlin; Dipl.-Ing. H. Winkel, Berlin; Dr.-Ing. K. Wolters, Berlin. Dritte, erweiterte und verbesserte Auflage. Mit 2620 Textfiguren und vier Tafeln. In zwei Teilen. Berlin 1921. Verlag von Julius Springer. Preis geb. einbändig 70 M., zweibändig 84 M.

Das in allen Kreisen des Maschinenbaues gut eingeführte Handbuch erscheint bereits in dritter Auflage und zeigt wieder die bekannte sorgfältige Behandlung des gewaltigen Stoffes. Sehr gut abgefasst sind im ersten Teil die Kapitel Mathematik und Mechanik, dort dürfte vielleicht die Hydraulik etwas mehr ausgebaut werden. In der Wärmelehre sind nur die Tafeln für Wasserdampf angeführt, die der andern Stoffe nicht; bei der Bedeutung der Kälteanlagen sollten die Grundlagen dieser Prozesse nicht fehlen. Der zweite Teil enthält in reicher Ausstattung die Maschinenteile, die Kraftmaschinen mit hin- und herlaufender und mit rotierender Bewegung. Bei den Wasserturbinen könnten einige ältere Ausführungen ohne Schaden weggelassen werden, an deren Stelle wären Schaufelkonstruktionen mit hoher spezifischer Drehzahl zu setzen. Sehr zu begrüssen ist die reiche Ausarbeitung des Werkzeugmaschinen-