

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **89/90 (1927)**

Heft 9

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.

Intelligence vive, ami des sciences naturelles, de la géologie surtout, doué d'un grand bon sens et d'un caractère très aimable, Alfred Bellenot avait de nombreux amis, que sa retraite forcée peina autant que lui. Il faisait partie de la S. I. A. depuis 1890 et fut membre du Comité de la G. E. P. de 1910 à 1919. Es.

† **Marcel Daxelhoffer**, Teilhaber der Architektenfirma Widmer & Daxelhoffer in Bern, verschied am 17. Februar, nach längerem Leiden, im Alter von 48 Jahren. Ein Lebensbild des geschätzten Kollegen wird folgen.

† **Walter Zuppinger**, der durch seine zahlreichen Abhandlungen über Wasserturbinen unsern Lesern wohlbekannte Ingenieur, ist am 18. Februar, 77-jährig, in Zürich gestorben. Ein Nachruf mit Bild ist uns in Aussicht gestellt.

### Mitteilungen.

**Lokomotiven mit hintern Drehgestellen.** Die immer grösser werdenden Feuerbüchsen zwingen allmählich die amerikanischen Bahnen, nicht nur die Güterzug-, sondern auch die Personenzug-Lokomotiven, anstatt mit hintern Laufachsen, die häufig ebensoviel Last tragen wie das vordere Drehgestell, mit einem Drehgestell zu versehen. Wie die „Z. V. D. I.“ mitteilt, sind im letzten Jahre bereits 90 1D2-Lokomotiven, und zwar 45 für die Boston- und Albany-Bahn, 50 für die Illinois Central-Bahn, sowie zehn 1E2-Lokomotiven für die Texas- und Pacific-Bahn, beide nach Entwürfen der Lima Locomotive Works, beschafft worden. Kürzlich haben nun auch die New York-Chicago-St.-Louis-Bahn vier 2C2-Schnellzuglokomotiven von 141 t Dienstgewicht bei der American Locomotive Co., und die Atchison Topeka & Santa-Fe-Bahn zwei 2D2-Personenzuglokomotiven bei den Baldwin-Werken bestellt. Diese Lokomotiven sollen die ersten mit Schlepptender sein, die die Achsanordnung 2D2 zeigen.

**Ueber Veredlung des Gusseisens durch Rütteln und Schütteln** sprach Dipl.-Ing. K. Irresberger an der letztjährigen Hauptversammlung des Vereins deutscher Giessereifachleute. Durch das mechanische Bewegen des flüssigen Gusseisens wird eine Entgasung und Desoxydation, eine Durchmischung sämtlicher Einzelbestandteile bei gleichzeitigem Unschädlichmachen von Schwefel, und eine Auflösung von Graphit erreicht. Der Vortragende beschrieb eine diesem Zwecke dienende Kupolofen-Anlage mit beweglichem Vorherd, Bauart Dechesne. Als Festigkeitswerte des nach diesem Verfahren behandelten Gusseisens gab er die folgenden an: Zerreihsfestigkeit 30 bis 40 kg/mm<sup>2</sup>, Biegefestigkeit 50 bis 60 kg/mm<sup>2</sup>, Durchbiegung 17 mm, Brinellhärte 180 bis 240. Die Kosten des Verfahrens sollen nur 0,5 kWh/t betragen. Näheres über das Verfahren, das auch für flüssigen Stahl anwendbar ist, bringt „Stahl und Eisen“ vom 30. Juni 1926.

**Spezialschiffe für den Traktoren-Transport von Amerika nach Europa.** Um beim Versand von Traktoren nach Europa Zeitverlust und unnötige Kosten zu vermeiden, die durch Zerlegen, Verpacken und Montieren dieser Fahrzeuge entstehen würden, haben die Ford-Motor-Werke in Detroit ein Spezialschiff gechartert, das nach „Modern Transport“ vom 5. Febr. 1927 für diese Transporte besonders durchgebildete Schiffsräume aufweist. Diese werden zwecks Ausbildung von vier Stockwerken durch Böden unterteilt; mit Hilfe eines Netzwerkes von aufgesetzten Balken wird ein Festlegen der Räder der Fahrzeuge auf den Böden in einfacher Weise ermöglicht. Die Traktoren werden unter eigener Kraft durch seitliche Lucken ein- und ausgeschifft. Für die Rückfahrt nach Amerika werden die Laderäume für die Aufnahme anderer Frachten hergerichtet. Rr.

**Eidgen. Technische Hochschule.** Als Ersatz für die aus dem Schweizer Schulrat zurücktretenden Mitglieder (vergl. Seite 99 letzter Nummer) wählte der Bundesrat entsprechend den bereits genannten Vorschlägen Arch. Niklaus Hartmann in St. Moritz und Erziehungsdirektor Dr. Leo Merz in Bern.

Prof. Dr. Walter Wyssling, der seit 1895 als ordentlicher Professor für angewandte Elektrotechnik an der E. T. H. wirkt, hat auf den 1. Oktober d. J. seinen Rücktritt erklärt. Der Bundesrat hat dem Gesuch unter Verdankung der geleisteten Dienste entsprochen.

**Der Deutsche Beton-Verein** hält seine diesjährige Hauptversammlung vom 17. bis 19. März in Berlin ab. Von den für die drei Sitzungstage angemeldeten 20 Vorträgen und Referaten seien die folgenden erwähnt: Prof. O. Graf (Stuttgart): „Ueber das Verhalten von Mörtel und Beton bei tiefen Temperaturen“; Prof. Dr. Ing. W. Gehler (Dresden): „Würfel- und Säulenfestigkeit als Grundlage der Beton-

prüfung“; Dr. Ing. W. Petry (Obercassel): „Baukontrollversuche des D. B. V.“; Prof. H. Spangenberg (München): „Ueber einige grundsätzliche Fragen bei der Konstruktion gewölbter Brücken“; Zivilingenieur Ottokar Stern (Wien): „Moderne Betongrundbautechnik“, und Prof. R. Otzen (Hannover): „Neue deutsche Betonstrassen“.

Die **Vereinigung schweizer. Strassenfachmänner** hat ihre diesjährige Hauptversammlung auf den 12. und 13. März in Genf festgesetzt. Es sind dafür die folgenden Vorträge angemeldet: Arch. Camille Martin (Genève): „Le professionnel de la route et l'urbaniste“, Prof. Dr. P. Schläpfer (Zürich): „Einführung in die Chemie der Teer- und Bitumen-Emulsionen“, und Kantonsingenieur E. Wydler (Aarau): „Die praktische Verwendung von Emulsionen im Strassenbau“. Die Versammlung fällt mit den Schlusstagen des diesjährigen Genfer Automobilsalon zusammen.

Der **IV. Internationale Strassenbahn- und Kleinbahn-Kongress** ist auf die Zeit vom 20. bis 23. Juni 1927 angesetzt. Von den zur Behandlung in Aussicht genommenen Fragen allgemeinen Interesses erwähnen wir u. a.: Autobus und Strassenbahn, Vorrichtungen für einfaches und rasches Umladen zwischen Eisenbahn und Lastwagen, erzielbare mittlere Reisegeschwindigkeiten, und Radiostörungen durch elektrische Bahnen.

Die **St. Antoniuskirche in Basel**, von der wir auf Seiten 96/97 letzten Bandes (7. August 1926) einige Entwurfspläne zur Darstellung gebracht haben, ist am letzten Sonntag eingeweiht worden.

### Wettbewerbe.

**Erweiterungsplan für die Stadt Freiburg.** Im März letzten Jahres eröffnete der Freiburger Stadtrat unter freiburgischen und im Kanton niedergelassenen schweizerischen Architekten einen Wettbewerb zur Gewinnung eines Bebauungsplans für die Stadt Freiburg und die angrenzenden Gemeinden Villars-sur-Glâne, Granges-Paccot, Guin und Tavel. Im elfgliedrigen Preisgericht sassen als Fachleute die Architekten Baudirektor Ferd. Cardinaux (Freiburg), M. Daxelhoffer (Bern), F. Fulpius (Genf), Léon Jungo, Eidgen. Baudirektor (Bern), und Romain de Schaller (Freiburg), sowie Kantonsingenieur Jean Lehmann. Als Preissumme waren 10000 Fr. ausgesetzt. Das Preisgericht hat nun folgendes Urteil gefasst:

- I. Preis (3200 Fr.): Arch. Alb. Cuony (Freiburg), Geometer Tercier, und Ingenieur Hefti;
- II. Preis (3000 Fr.): Architekten Hertling & Job (Freiburg) und Geometer Villard;
- III. Preis (1500 Fr.): Geometer C. Fasel (Guin), Ingenieur Sager und Architekt Diener;
- IV. Preis (1200 Fr.): Ingenieur Müller (Schmiten);
- V. Preis (1100 Fr.): Bérout, Zeichner (Freiburg).

Die fünf prämierten Entwürfe sind im „Bulletin Technique de la Suisse Romande“, Heft 1 bis 3 dieses Jahrganges, dargestellt, worauf wir Interessenten aufmerksam machen.

### Literatur.

**Das Haus in der Landschaft.** Von Arch. Fritz August Breuhaus. Ein Landhaus unserer Zeit in 80 Tiefdrucktafeln, Farbblättern und Rissen. Stuttgart 1926. Verlag Julius Hoffmann. Preis geb. 12 M.

Fritz August Breuhaus scheint nicht nur ein begabter Dekorateur-Architekt, sondern ein ebenso geschickter Reklame-Künstler zu sein, der nach der pompösen Publikation „Haus eines Kunstfreundes“ (vergl. „S. B. Z.“ Band 88, Seite 305, 27. November 1926) nunmehr das von ihm erbaute Landhaus Andreae am Starnberger See bei München in typographisch vorzüglicher Wiedergabe monographisch zur Anschauung bringt. Notieren wir, dass die bei Fretz in Zürich gedruckten Tafeln den leider meist so störenden Fehler des Kupfer-Tiefdruckes, in den Tiefen tintig zu wirken, aufs Glücklichste vermeiden, und dass auch die farbigen Bilder erfreulich diskret wirken.

Auf wundervollem, zum See abfallendem Gelände mit altem, parkartigem Baumbestand und weiten Wiesenflächen erhebt sich auf niedriger Terrasse der in einem sehr gestreckten und nierenförmig gebogenen Längsoval komponierte vornehme Landsitz in nur zwei Geschossen; eine ländlich-tüchtige Galerie auf sichtbaren Balken umzieht fast das ganze Obergeschoss, und die Eindeckung mit imprägniertem Rohr trägt das ihrige zur Bodenständigkeit bei, obwohl dieses Material in Oberbayern sonst gänzlich unbekannt ist —. Wienerisch-byzantinisch gestelzte, kämpferlose Rundbogenfenster und Türen