

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **93/94 (1929)**

Heft 20

PDF erstellt am: **24.09.2024**

### **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.

Rohrsättel zu erhalten, bestimmte man auf dem Versuchswege den Reibungskoeffizienten verschiedener Materialien. Am brauchbarsten erwies sich eine doppelte,  $2 \times 1,6$  mm starke Asbestlage, mit Graphit imprägniert, zwischen Rohr und Sattel. Der Reibungskoeffizient schwankt bei diesem Material noch zwischen 0,1 in frischem Zustande und 0,3 nach längerem Gebrauch. Der Sattel wurde zur Sicherheit mit einem Koeffizienten von 0,5 berechnet. St.

**Ein neues Verfahren zum Erzeugen von Eis.** Schon wiederholt ist versucht worden, den üblichen Vorgang der Klareis- Erzeugung zu beschleunigen und zu verbilligen. Neuerdings hat die „Flake Ice Corporation“ ein Verfahren erprobt, das Aussichten auf Fortschritte zu bieten scheint. Wie die „Z. V. D. I.“ nach „Refrigerating Engineering“ vom Februar 1929 berichtet, besteht dieses Verfahren darin, eine von innen her gekühlte Trommel, die teilweise in Wasser eintaucht, langsam umlaufen zu lassen, sodass das Wasser an dessen Mantel festfriert. Dieser Mantel, der aus mehreren parallelen Bändern aus nichtrostendem Metall besteht, also biegsam ist, wird mittels gesteuerten Rollen an gewissen Stellen des Umlaufes nach aussen aufgebogen, sodass das Eis in kleinen Blättchen abspringt, die dann mittels eines ständig bewegten Rechens aus dem Wasser aufgefischt und auf ihrem Wege durch den Kasten der Maschine soweit abtropfen, dass man sie auf einem Haufen ablagern kann. Die Eisblättchen haben im allgemeinen 25 mm Länge und Breite sowie 3 mm Dicke, doch kann man auch dickere erzeugen. Sie lassen sich für alle Zwecke verwenden, für die man sonst Klareis zerkleinern muss. Auch für den Versand von gekühlten Waren eignet sich diese Form des Eises gut. Das Wesentliche ist aber wohl, dass die ganze Maschine schnell und ohne Unterbrechung arbeitet, verhältnismässig wenig Raum einnimmt und dass, da die Kühltrommel in einem gut isolierten Kasten umläuft, geringere Verluste durch Eindringen von Wärme entstehen, sodass die Eiszerzeugung verbilligt wird.

**Die Hochdruck-Wasserkraftanlage Vermunt im Vorarlberg.** Von den fünf aufeinanderfolgenden Werken mit mehr als 1400 m Gesamtgefälle, die von den Vorarlberger Illwerken A.-G., Bregenz, zur Verwertung der Wasserkraft der Ill und des Lünnersees geplant sind, ist als erstes das Vermuntwerk in Angriff genommen worden. Von oben gerechnet ist das Vermuntwerk die zweite Anlage; sie nutzt zwischen dem Vermuntbecken und der Ortschaft Parthenen, der hintersten Ansiedlung im Montafon, ein Gefälle von mehr als 700 m aus. Zur Ausgestaltung des Vermuntbeckens zu einem Stausee von 5,4 Mill. m<sup>3</sup> Nutzinhalt wird eine Gewichtsmauer von 400 m Länge, 50 m grösster Höhe und 111 000 m<sup>3</sup> Inhalt erstellt, deren Ueberfallkante auf Kote 1743 m ü. M. liegt. Der See wird bis auf 1719 m abgesenkt werden können. Von der an der linken Talseite liegenden Wasserfassung führt ein 2,5 km langer Druckstollen von 2,8 m l. W. und 2,5‰ Sohlgefälle zum Wasserschloss, und von dort zwei 1368 m lange Rohrleitungen von 1750 bis 1344 mm l. W. zum Kraftwerk bei Parthenen. Die dort aufgestellten vier eindüsigen Freistrahlturbinen werden bei 688 m mittlerem Gefälle, 4,03 m<sup>3</sup>/sec Wassermenge und 500 Uml/min je 31 800 PS leisten. Lageplan und Längenprofil der Anlage, sowie einige Angaben über die Bauseilbahnen, sind der „Z. V. D. I.“ vom 15. Juni 1929 zu entnehmen. z.

**Betonieren bei Frost.** Ist während einer Frostperiode ziemlich stark vereistes Kiesmaterial zu verarbeiten, so dürfte es selten genügen, nur das Anmachwasser anzuwärmen, wenn ein Beton mit normalen Eigenschaften verlangt wird. Denn der Wassergehalt ist aus Gründen der Festigkeit begrenzt, und es wäre ein Zufall, wenn sein Wärmegehalt genügte, um den Auftauprozess und die Erwärmung der Zuschlagstoffe zu ermöglichen. Auf gründlichste Art half sich, wie in „Beton und Eisen“ vom 20. Okt. 1929 näher beschrieben ist, eine deutsche Firma aus dieser Schwierigkeit. Mit Hilfe einer Schüttelrinne, wie sie im Bergbau zum Kohlentransport verwendet wird, leitete man das Kiesmaterial über eine 12 m lange Feuerstelle, und zwar 0,1 m<sup>3</sup> pro Minute mit einer Geschwindigkeit von 3 m/min, und erreichte damit eine Tagesleistung von 120 bis 130 m<sup>3</sup> fertigen Beton. Das Betongemisch verliess die Maschine, nachdem auch das auf 60° C vorgewärmte Wasser zugegeben war, z. B. bei einer Lufttemperatur von -6° mit einer Eigentemperatur von 22°. Nach der im gleichen Aufsatz erwähnten Literatur soll die Abbindewärme des Zementes allein jede Gefahr des Erfrierens verhindern, wenn bei grösseren Betonmengen die Anfangstemperatur etwa 15 bis 18° beträgt. St.

**Elektrifizierung der englischen Bahnen.** Ein vor kurzem bekannt gewordenes Elektrifikationsprojekt der englischen Südbahngesellschaft im Kostenvoranschlag von rund 50 Mill. Fr., sieht die Einführung der elektrischen Traktion auf der Hauptlinie London-Brighton und den Nebenlinien Redhill-Guildford und von Hove (bei Brighton) nach Worthing vor. Mit der Elektrifizierung soll eine Herabsetzung der Personenfahrpreise durchgeführt werden, die im Projekt zu Lasten des Kapitalkonto der Bahn figuriert.

**Ein Schweisskurs für Ingenieure und Techniker** wird vom 2. bis 6. Dezember in Basel vom Schweizerischen Acetylen-Verein veranstaltet. Anmeldungen sind an das Sekretariat des Vereins, Ochsenstrasse 12, in Basel zu richten.

**Gesellschaft der L. von Roll'schen Eisenwerke Gerlafingen.** Dr. Ing. Ernst Dübi, bisheriger technischer Direktor der Gesellschaft, ist zum Generaldirektor, Dr. Ing. Eduard Fankhauser zum Vizedirektor ernannt worden.

**Eidgen. Techn. Hochschule.** Heute Samstag, 11.15 h, hält Prof. Dr. W. Dunkel im Auditorium III seine Einführungsvorlesung: „Ein Versuch zur Lebendiggestaltung des Architektur-Unterrichts“.

## WETTBEWERBE.

**Ideenwettbewerb zur Neugestaltung der Plätze am Hauptbahnhof Zürich.** Der eine Verfasser des auf Seite 236 dargestellten, im 2. Rang prämierten Entwurfs Nr. 31, heisst nicht Arthur, sondern Anton Gagg (Ingenieur bei Escher Wyss & Cie.).

## LITERATUR.

**Vorlesungen über Maschinenelemente.** Von Dipl. Ing. M. ten Bosch, Prof. an der Eidg. Techn. Hochschule, Zürich. Berlin 1929, Verlag von Julius Springer. I. Heft: Festigkeitslehre. Mit 104 Abb. Preis geh. 6 M. III. Heft: Wellen und Lager. Mit 141 Abb. Preis geh. M. 6,50. IV. Heft: Reib- und Rädertriebe. Mit 196 Abb. Preis geh. M. 7,80.

Die Vorlesungen des Zürcherischen Dozenten für Maschinenelemente, Hebezeuge usw. an der Abteilung für Maschinen- und Elektroingenieure, sollen, soweit sie das Gebiet der Maschinenelemente betreffen, in fünf Einzelheften erscheinen. Die drei zur Zeit vorliegenden und oben aufgeführten Einzelhefte umfassen zusammen 255 Seiten in Lexikonformat. Das Werk erhält so gerade den richtigen Umfang, um die Absicht des Verfassers, aus dem weiten Gebiet nur jeweils das grundsätzlich Wichtigste zu bringen, quantitativ zweckentsprechend zu verwirklichen. Eine Durchsicht der Hefte zeigt, dass auch qualitativ das neue Lehrbuch Vorzügliches bietet. Die Ableitung benützter Formeln ist klar und übersichtlich, die textlichen Erläuterungen und die Textabbildungen sind scharf und korrekt, von zahlreichen gut ausgewählten Beispielen begleitet, sodass der Studierende sich mit Leichtigkeit einarbeiten kann. Eine gewisse stoffliche Umstellung scheint uns lediglich im Hefte über Festigkeitslehre wünschenswert, indem wir hier die Ableitung von Formeln als entbehrlich halten, da sie ja auch aus der Mechanik bekannt sind, wobei der gewonnene Raum mit reichem Zahlenmaterial, insbesondere über das Verhalten der Baustoffe bei höherer Temperatur, belegt werden könnte.

Wir zweifeln nicht daran, dass die Studierenden, nicht nur der E. T. H., sondern des ganzen deutschen Sprachgebiets, das neue Lehrbuch sehr bald zu schätzen wissen werden; unsererseits können wir es ihnen nur lebhaft empfehlen. W. Kummer.

**Lehrbuch der Metallkunde des Eisens und der Nicht-eisenmetalle.** Von Dr. phil. Franz Sauerwald, a. o. Professor an der Techn. Hochschule Breslau. 460 Seiten mit 395 Abb. Berlin 1929, Verlag von Julius Springer. Preis geb. 29 M.

Das vorliegende Buch ist in erster Linie aus dem Bedürfnis entstanden, dem Studierenden einen Leitfaden an die Hand zu geben, der das Grundgebiet der Metallkunde umfasst, von der reinen Physik, Chemie und physikalischen Chemie der Metalle bis zu der Technologie ihrer Verarbeitung. Dass die Behandlung eines so umfangreichen Gesamtgebietes nur durch knappe Darstellungsweise erfolgen kann, braucht kaum besonders betont zu werden. Das Buch will denn auch nicht die vorzüglichen Darstellungen der Teilgebiete der Metallkunde ersetzen oder entbehrlich machen; es weist vielmehr eindringlich auf die Notwendigkeit des weitem Studiums sowohl der Lehr- und Handbücher, als auch der Zeitschriftenliteratur,