

Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **105/106 (1935)**

Heft 3

PDF erstellt am: **22.09.2024**

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.

pfangsgebäude die Bahnhofhalle mit vier Geleisen, deren Zufahrt ebenfalls verbessert worden ist, sodass die Dampferzüge ohne Manöver und Langsamfahrt verkehren können; sie benötigen denn auch nur 2 h 50 min für die Strecke Havre Quai-Paris St. Lazare. Das Wahrzeichen der Gare maritime ist ein 80 m hoher Turm, an dem auf weithin sichtbarer Skala der Gezeitenstand angezeigt wird. — Weitere Verbesserungen betreffen den Ausbau des Petrolhafens, der durch eine Eisenbeton-Kasten-Tauchwand auf Pfahlfundation umschlossen ist, und von dem aus die grössten Tankschiffe entladen werden, indem man die Brennstoffe durch Leitungen nach den in der Nähe gelegenen Raffinerien¹⁾ fördert. Schliesslich ist Le Havre an die Binnenschiffahrt des Seinebeckens angeschlossen durch den Canal de Tancarville, der ebenfalls im Ausbau begriffen ist, und über den acht neue Scherzer-Klappbrücken von 35 m Spannweite gebaut worden sind. Ing. M. Despujols, der Direktor der Hafenbehörde, beschreibt in „Génie civil“ vom 1. Juni diese umfassenden Arbeiten ausführlich und stellt mit Genugtuung fest, dass der Hafen Le Havre letztes Jahr an Verkehr und Ertrag die Ergebnisse der Vorjahre übertroffen hat, trotz der schweren Krise des gesamten Seeverkehrs.

Eine Schleppseilanlage für Skifahrer in Mégève, Savoyen. Dieser Kurort und aufstrebende Wintersportplatz, der bereits zwei Schwebbahnen besitzt, und auch von Genf aus gern besucht wird, erstellt zum nächsten Winter eine Schleppseilanlage nach Patent Ing. E. Constan, Zürich. Sie überwindet einen Höhenunterschied von 133 m auf eine Horizontaldistanz von 550 m und kann stündlich 350 Skifahrer befördern. Der Drehstomtrieb liegt in der Talstation. Ueber die erste derartige Anlage, in Davos, haben wir auf S. 78* von Bd. 105 berichtet.

Eidgen. Techn. Hochschule. Wie das Programm für das kommende Wintersemester berichtet, sind in dem zu Ende gehenden Studienjahr ausser den hier bereits mitgeteilten *Habilitationen von Privatdozenten* noch die nachgenannten erfolgt: Dr. K. Sax von Ennetbaden (Aargau) für Elektrozahnradlokomotiven und elektrische Ausrüstung von thermo-elektrischen Triebfahrzeugen; Dr. F. Stüssi von Glarus und Wädenswil, für Stabilitäts- und Festigkeitsprobleme des Stahlbaues.

Technikum Winterthur. Der „Verband ehemal. Elektriker“ ersucht uns, mitzuteilen, dass er anlässlich des bevorstehenden *Rücktritts von Prof. Dr. E. Dolder* nach 35jähriger Lehrtätigkeit zu seinen Ehren am Samstag den 3. August d. J., 14.30 h im Rest. Wartmann in Winterthur eine Abschiedsfeier veranstaltet, zu der alle seine ehemal. Schüler eingeladen sind. Anmeldung erbeten an den Präsidenten des Verbandes, Herrn G. Fisler in Wettingen (Aarg.).

Reibungscharakteristik, Leistungscharakteristik und Betriebsleistung neuzeitlicher Dampf- und Wechselstromlokomotiven. In dem Aufsatz von Dr. Ing. V. Rybička dieses Titels (Bd. 105, Nr. 23) ist ein Druckfehler zu berichtigen, nämlich in den Unterschriften zu Abb. 6 und 7, S. 264: Im Nenner des Ausdrucks für Q ist die Zahl 5 durch den Buchstaben s (Steigung in ‰) zu ersetzen.

Die Neckarkanalisation ist nunmehr von Mannheim bis hinauf nach Heilbronn vollendet, indem am 28. Juli die letzte Staustufe, jene von Guttenbach (ungefähr eine Bahnstunde flussabwärts von Heilbronn) eröffnet wird.

Schweisskurs. Vom 26. bis 31. August findet beim Schweiz. Azetylenverein in Basel (Ochsengasse 12) der 183. Kurs für autogenes und elektrisches Schweißen statt.

LITERATUR.

Die Berechnung verankerter Hängebrücken. Von Dr. Ing. Hans H. Bleich. Mit 47 Abb. im Text. Wien 1935, Verlag von Julius Springer. Preis kart. 12 RM.

Bei verankerten Hängebrücken beeinflussen die Systemverformungen die Grösse der Versteifungsträgerbeanspruchungen ausschlaggebend. Eine Berechnung mit am unverformten System angreifend gedachten Kräften, wie sie in der gewöhnlichen Statik üblich und berechtigt ist, führt hier zu einer nicht vertretbaren Materialverschwendung. Während diese Erkenntnis in Amerika schon seit längerer Zeit zur allgemeinen Anwendung einer „Verformungstheorie“ bei der Berechnung von Hängebrücken geführt hat, sind bei uns diese Gedankengänge noch nicht Allgemeingut geworden. Die vorliegende Untersuchung von H. Bleich ist deshalb zu be-

grüssen, umso mehr, als sie neue Wege aufzeigt. Die unter Voraussetzung starrer Hängebrücken gleiche Durchbiegung von Hängegurt und Versteifungsträger wird als Reihe eingeführt, wodurch der zu einem beliebigen Belastungsfall zugehörige Horizontalschub direkt bestimmt werden kann, während er bei den bisher gebräuchlichen Methoden durch Probieren gefunden werden musste. Die mathematischen Ableitungen werden durch statische Deutung (Analogie mit Knickproblem) auch für den Bauingenieur verständlich dargestellt. Eine weitere Bereicherung unserer Methoden stellt auch das „quasilineare Verfahren“ zur direkten Bestimmung der Belastungsscheiden dar, bei dem, durch Voraussetzung einer im Verhältnis zum Eigengewicht kleinen Verkehrslast, Einflusslinien gezeichnet werden können. Eingehend durchgeführte Berechnungsbeispiele, Zahlentafeln der Hilfwerte sowie ergänzende Erörterungen über Hängebrücken mit eingespannten Türmen, Eigenschwingungen, Einfluss der Windbelastung usw. beschliessen das interessante Buch, das sich trotz des nicht ganz einfachen Stoffes durch Anschaulichkeit und vorbildliche Klarheit der Darstellung auszeichnet.

Fritz Stüssi.

Aufgaben aus der Flugzeugstatik von Dr. Ing. K. Thalau und Dr. Ing. A. Teichmann. Berlin 1933, Verlag Julius Springer. Preis geh. RM. 26,50, geb. 28 RM.

Dieses Buch ist eines der wenigen, die sich mit den besonderen Aufgaben der Statik des Flugzeugbaues beschäftigen; es bringt in ausserordentlich übersichtlicher Weise, nach einigen Angaben über die Belastungsfälle eines Flugzeuges (deutsche Vorschriften), eine sehr grosse Anzahl von Aufgaben. Zu Beginn jeder einzelnen Aufgabengruppe sind die betreffenden statischen Rechnungsmethoden dargestellt, um die spätern Lösungen der Aufgabe zu erläutern. Die zur Lösung der Aufgaben angewandten Methoden sind die gebräuchlichen der Statik; der Wert des Buches besteht vor allem darin, dass die Problemstellung bei den einzelnen Aufgaben den Bedürfnissen der Praxis sehr gut angepasst sind. Das Buch wird jedem Studierenden, der über die allgemeinen Grundlagen der Statik unterrichtet ist, ein wertvolles Hilfsmittel beim Studium des Flugzeugbaues sein.

L. Karner.

Eingegangene Werke, Besprechung vorbehalten:

Der Schnellverkehr in der Luft und seine Stellung im neuzeitlichen Verkehrswesen. Heft 8 der Forschungsergebnisse des Verkehrswissenschaftl. Instituts für Luftfahrt an der T. H. Stuttgart. Herausgegeben von Prof. Dr. Ing. C. Pirath. 73 S., 31 Abb. Berlin 1935, Verkehrswissenschaftl. Lehrlittelgesellschaft bei der Deutschen Reichsbahn. Preis geh. RM. 4,80.

Die Knickfestigkeit von Stäben aus Baustahl (St 37) für die in der Praxis vorkommenden Querschnitte und Belastungen. I. Teil, Abschnitte I-XII. Von Dr. Ing. Ad. Eggenschwyler. 66 S. mit 55 Abb. u. 25 Tafeln. Schaffhausen 1934, Selbstverlag des Verfassers. Preis für jeden Teil einzeln, kart. Fr. 12,50 oder 10 RM., für beide Teile zusammen 20 Fr. oder 16 RM.

Für den Text-Teil verantwortlich die REDAKTION:

CARL JEGHER, WERNER JEGHER, K. H. GROSSMANN.

Zuschriften: An die Redaktion der S B Z, Zürich, Dianastrasse 5 (Telephon 34507).

MITTEILUNGEN DER VEREINE.

S.I.A. Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Verein.

Mitteilung des Central-Comité

Arbeitsbeschaffung.

Dank dem Entgegenkommen der Regierung des Kantons Graubünden und der Zentralstelle für Arbeitsbeschaffung in Bern ist es dem S.I.A. durch die Bemühungen des kant. Bauamtes von Graubünden gelungen, verschiedene Strassen- und Brückenprojekte für den Alpenstrassenausbau an acht Ingenieurbureaus der Ostschweiz zu vergeben, wodurch diesen das weitere Durchhalten der Angestellten ermöglicht wird. Jedes Ingenieurbureau wird dabei verpflichtet, jeweils eine gewisse Anzahl beschäftigungsloser Ingenieure und Techniker für die Ausführung des betr. Auftrages einzustellen. Das betr. Personal wird von der S.T.S. vermittelt. Nähere Auskunft erteilt das Sekretariat des S.I.A. und der Obergeringieur des Kantons Graubünden.

Durch diese Aktion, die zur Schaffung von Arbeitsgelegenheiten für arbeitslose Angehörige der freien Berufe und technischer Angestellter im Sinne von Art. 11 des Bundesbeschlusses über Krisenbekämpfung und Arbeitsbeschaffung vom 21. Dezember 1934 dient, dürfte es möglich sein, etwa 30 arbeitslose Angehörige der technischen Berufe während 5 bis 6 Monaten zu beschäftigen. — Das C.C. möchte bei dieser Gelegenheit den betr. Behörden für ihre grosszügige Unterstützung einer Arbeitsbeschaffungsaktion seinen Dank aussprechen.

Zürich, den 8. Juli 1935.

Das Central-Comité.

¹⁾ Jene von Port Jérôme ist in Bd. 104, S. 52 u. 199 beschrieben.