

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **73/74 (1919)**

Heft 16

PDF erstellt am: **20.05.2024**

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.

Direkte Eisenbahnverbindung Grenoble-Nizza. Zur Schaffung einer besseren Verbindung zwischen Savoyen und Nizza wird von den Handelskammern der daran interessierten Gegenden die Erstellung einer zweispurigen Hauptlinie mit ausschliesslich elektrischem Betrieb von Grenoble nach Nizza erwogen. Zur Erlangung von bezüglichen Vorprojekten eröffnet die Handelskammer in Nizza einen Wettbewerb mit Preisen von 25 000, 15 000 und 10 000 Franken.

Als Direktor der Städt. Strassenbahn Zürich wurde an Stelle des zurücktretenden Ing. F. Largiadèr gewählt Ing. Karl Wick, geb. 1871, von Basel. Wick hat die mechanisch-technische Abteilung der E. T. H. in Zürich absolviert und war sodann von 1899 bis März 1919 Direktor der Strassen- und Bergbahnen der Stadt Heidelberg; er verfügt demnach sowohl über die erforderlichen theoretischen Kenntnisse wie praktische Erfahrung.

Konkurrenzen.

Neubau der Schweizerischen Volksbank in Zürich. Zur Erlangung von Plänen für den Neubau eines Bankgebäudes in Zürich eröffnet die Bankkommission der Schweizerischen Volksbank in Zürich einen Wettbewerb unter allen vor dem 1. Januar 1919 im Kanton niedergelassenen Architekten schweizerischer Nationalität. Als Einlieferungstermin für die Entwürfe ist der 31. März 1920 festgesetzt. Das Preisgericht ist bestellt aus den Herren Dr. J. Maag, Rechtsanwalt in Zürich, Präsident der Bankkommission der S. V. B., als Präsident, den Architekten Prof. Hans Bernoulli in Basel, M. Risch in Chur, R. Suter in Basel sowie Generaldirektor N. Künzli der Schweizer. Volksbank in Bern; als Ersatzmänner sind bezeichnet Baumeister J. J. Weilenmann in Zürich, Vizepräsident der Bankkommission der S. V. B. und Architekt F. Widmer in Bern. Als Protokollführer amtiert Subdirektor A. Hochuli der S. V. B. in Zürich. Zur Prämierung von fünf bis sechs Entwürfen steht dem Preisgericht eine Summe von 35 000 Franken zur Verfügung. Nicht prämierte Entwürfe können auf Antrag des Preisgerichtes zu 2000 Fr. erworben werden. Es ist beabsichtigt, dem Erstprämierten die Bauausführung zu übertragen. Sollte dies der Bank nicht konvenieren, so bezahlt sie ihm eine Extraprämie von 5000 Franken.

Verlangt werden: Ein Lageplan im Masstab 1:200, die Grundrisse sämtlicher Geschosse 1:200, die zum Verständnis nötigen Schnitte, eine Perspektive sämtlicher Fassaden 1:100, bzw. 1:200, eine kubische Berechnung.

Das Programm nebst Beilagen kann gegen Erlag von 15 Fr., die bei Rückgabe von Programm und Beilagen oder Einreichen eines Entwurfes zurückerstattet werden, bei der Direktion der Schweizerischen Volksbank in Zürich bezogen werden.

Allfällige Anfragen über den Wettbewerb sind bis 25. November an die Schweizerische Volksbank in Zürich zu richten. Die Antwort erfolgt durch das Preisgericht an sämtliche Konkurrenten.

Korrespondenz.

Von Ingenieur E. Bartholdi in Basel erhalten wir mit Bezug auf einen in verschiedenen Auflagen der „Hütte“ unbemerkt gebliebenen Druckfehler die folgende Zuschrift, die wir in der Annahme, dass sie unsern Lesern von Nutzen sein könnte, gerne veröffentlichen:

An die Redaktion der „Schweiz. Bauzeitung“, Zürich.

Zufälligerweise wurde ich heute auf einen Druckfehler in der „Hütte“ aufmerksam, den ich mich beeile, Ihnen mitzuteilen, damit an Hand einer Notiz in der „Schweiz. Bauzeitung“ die Kollegen davon in Kenntnis gesetzt werden können.

Sowohl in der 20., als in der 21. und 22. Auflage der „Hütte“ ist im I. Band im Abschnitt „Mechanik starrer Körper“, unter „Dynamik des starren Körpers“ (20. Auflage Seite 221, 21. Auflage Seite 238, 22. Auflage Seite 199), der Ausdruck für das *Trägheitsmoment der Halbkreisfläche in Bezug auf die Axe durch den Schwerpunkt* fälschlicherweise zu

$$J_s = \frac{\pi r^4}{4} \left(1 - \frac{32}{9\pi^2} \right) = 0,5025 r^4$$

angegeben, während es *richtig* heissen sollte:

$$J_s = \frac{\pi r^4}{4} \left(\frac{1}{2} - \frac{32}{9\pi^2} \right) = 0,1098 r^4$$

Da der Fehler sich in allen diesen Auflagen wiederholt, wird gewiss Manchem mit dieser Berichtigung gedient sein.

In der im Abschnitt „Festigkeitslehre“ unter „Festigkeit gerader Stäbe“ gegebenen Tabelle ist dagegen in allen drei genannten Auflagen (20. Auflage Seite 436, 21. Auflage Seite 554, 22. Auflage Seite 537) der genannte Wert richtig als

$$J = r^4 \left(\frac{\pi}{8} - \frac{8}{9\pi} \right) = 0,1098 r^4$$

angegeben.

Basel, den 27. September 1919.

Mit Hochachtung

E. Bartholdi, Ing.

Literatur.

Chemische Technologie der Legierungen. Von Dr. P. Reinglass. Erster Teil: Die Legierungen, mit Ausnahme der Eisenkohlenstofflegierungen. Mit zahlreichen Tabellen und 212 Figuren im Text und auf 24 Tafeln. Leipzig 1919. Verlag von Otto Spamer. Preis geh. 38 M., geb. 43 M. mit 20% Teuerungszuschlag.

Auf dem Gebiet der Metall-Legierungen, das in neuester Zeit sich in ungeahnter Weise entwickelt hat, war noch bis vor kurzem die Empirie fast die alleinige Herrscherin. Erst seitdem die physikalische Chemie, die Metallographie und die Festigkeitslehre sich des Stoffes bemächtigt, ist hier ein gründlicher Wandel eingetreten. Auf die ersten Studien französischer Forscher, die in dem im Jahre 1901 von der „Société d'encouragement pour l'industrie nationale“ veröffentlichten Werk „*Contribution à l'étude des alliages*“ erschienen sind, folgte 1906 das treffliche Werk von Léon Guillet: „*Etude industrielle des alliages métalliques*“, und 1912 der zweite Teil des „*Handbuch der Materialien-Kunde für den Maschinenbauer*“ von A. Martens und E. Heyn, der sich in allgemeiner Weise mit den Legierungen befasst. Das vorliegende Werk von Reinglass trägt den Titel: „*Chemische Technologie der Legierungen*“, der eigentlich zu wenig sagt, da das Werk nicht nur die Herstellung und chemischen Eigenschaften der Legierungen, sondern auch deren physikalische und mechanische Eigenschaften, sowie die Konstitutionsverhältnisse, namentlich auch in ihrer Abhängigkeit von der thermischen und mechanischen Behandlung, eingehend würdigt. Mit Ausnahme der Eisenkohlenstofflegierungen, die in einem zweiten Band besprochen werden sollen, finden im vorliegenden Werke fast alle der in den *verschiedensten* Zweigen der Technik gebräuchlichen Legierungen eine gründliche Behandlung.

Zum ersten Male finden wir, auch hier, einzelne nähere Angaben über die Widerstandsfähigkeit einzelner Legierungen gegen chemische Agentien (Korrosionserscheinungen), eine Beanspruchungsart der Metalle, welcher heute in der Technik eine oft viel weitergehende oder zum mindesten die gleiche Bedeutung zukommt, wie den mechanischen Eigenschaften.

Die literarischen Quellenangaben sind sehr vollständig; eine willkommene Neuerung, namentlich für den Fabrikanten von Legierungen, bilden auch die erschöpfenden Angaben über die einschlägige Patentliteratur.

An Vollständigkeit hätte das Werk noch wesentlich gewonnen, wenn nicht nur die Legierungen, sondern jeweils auch alle wesentlichen Eigenschaften der reinen Ausgangsmetalle erwähnt worden wären, um so in augenfälliger Weise darzulegen, warum in vielen Fällen die reinen Metalle nicht genügen und zur Herstellung von Legierungen geschritten werden muss.

Die Ausstattung des Buches mit 212 Textfiguren ist eine sehr gute, und 24 Tafeln mit vorzüglich ausgeführten Mikrophotographien von Metallschiffen dienen in wirksamer Weise zur Erläuterung des Textes. Zweckmässig wäre es gewesen, bei den zahlreichen Bildern der Metallschiffe den Angaben über chemische Zusammensetzung, Behandlung und photographische Vergrösserung auch noch die Natur des jeweiligen Aetzmittels anzugeben.

*

Das vorliegende Werk kann sowohl dem Fachgelehrten, wie dem Fabrikanten und Verbraucher von Metall-Legierungen aufs wärmste empfohlen werden. Im fernern dürfte es heute in der Schweiz, wo die Frage nach neuen lohnenden Industriezweigen eine immer brennendere wird, vielleicht auch den einen oder andern Techniker dazu anregen, der Frage nach Anlagen für Herstellung von hochwertigen Metall-Legierungen näher zu treten. Die Vorbedingungen für eine derartige Industrie sind zu einem guten Teil vorhanden. B. Z.