

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **99/100 (1932)**

Heft 23

PDF erstellt am: **18.05.2024**

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.

Die neuen italienischen Motorschiffe „Neptunia“ und „Victoria“. Das Motor-Passagierschiff „Neptunia“ der Cosulich-Linie, das am 5. Oktober d. J. seine erste Reise von Triest nach Südamerika antrat, wurde von der Werft Cantieri Riuniti dell'Adriatico in Triest erbaut. An der Ausrüstung dieses Ozeanriesen ist die schweizerische Maschinenindustrie insofern auch beteiligt, als die Antriebsmaschinen des Schiffes Zweitakt-Dieselmotoren nach System Sulzer sind. Die vier Motoren sind in einem Maschinenraum nebeneinander angeordnet und arbeiten direkt auf je eine Propellerwelle. Neu ist die Anordnung, dass die zwei mittleren Maschinen eine höhere Leistung aufweisen, als die beiden äusseren. Die mittleren haben je neun Arbeitszylinder und entwickeln bei 130 Uml/min je 4750 PS_e, die äusseren je acht Zylinder und leisten bei gleicher Drehzahl je 4250 PS_e; die Normalleistung der Gesamtanlage stellt sich auf 18000 PS_e. Bei der Probefahrt wurden aber bis zu 19500 PS_e entwickelt, bei einer Geschwindigkeit des Schiffes von 21,83 Kn. (Wasserverdrängung 20000 t). Ein anderes Dieselmotorschiff des Lloyd Triestino, die „Victoria“, das mit einer Geschwindigkeit von 23,25 Kn. das schnellste Motorschiff der Welt ist, wurde von der gleichen Werft in Triest gebaut. Im Gegensatz zur Anlage auf der „Neptunia“ sind vier Sulzermotoren von je 4250 PS_e in zwei Maschinenräumen untergebracht. Die äusseren Maschinen befinden sich im vorderen, die beiden inneren im hinteren Maschinenraum. Alle vier Motoren arbeiten auf je eine Propellerwelle. Die Hilfsmaschinen sind so disponiert, dass im Falle eines Wassereintruchs in den einen Maschinenraum der andere immer noch betriebsfähig bleibt, sodass das Schiff auch bei schwerer Havarie mit einer Geschwindigkeit von 15 bis 16 Kn. weiterfahren kann. Die „Victoria“ wurde zuerst für den Schnelldienst auf der Strecke Venedig-Alexandrien benutzt, fährt aber jetzt auf der Route Genua-Bombay. Die Länge des Schiffes beträgt 162 m, die Wasserverdrängung 13500 Tonnen. Besonders hervorzuheben ist die absolute Vibrationslosigkeit des Schiffes während der Fahrt.

Ueber die Nutzbarmachung der Hinterrhein-Wasserkraftkräfte berichtet auszugsweise an Hand einer Uebersichtskarte und zahlreicher Längenprofile das Oktoberheft des „Bulletin S. E. V.“ Als erster Ausbau dieser Wasserkraft ist ein Kraftwerk Splügen-Andeer mit 330 Mill. kWh reiner Winterenergie vorgesehen. Als zweite Etappe würde ein Werk Andeer-Sils mit 235 Mill. kWh Winter- und 210 Mill. kWh Sommerenergie, und im dritten Ausbau die Zuleitung des Averserrheins in den Stausee Splügen des ersten Werkes folgen, während weitere Ausbaumöglichkeiten einer späteren Zukunft vorbehalten bleiben. Die beiden Werke, inklusive Averserrhein, können 633 Mill. kWh Winter- und 465 Mill. kWh Sommerenergie erzeugen; der vorgesehene Ausbau beträgt 340 000 kW. Die Kosten werden (Basis 1930) auf 226 Mill. Fr. veranschlagt. In einer Serie von Publikationen unter dem Titel „Beiträge zur Nutzbarmachung der Hinterrhein-Wasserkraft“¹⁾ hat Direktor G. Lorenz der Rhätischen Werke für Elektrizität in Thuis den ganzen Fragenkomplex gedrängt und übersichtlich dargestellt.

Gestaltung geschweisster Körper. In der „V.D.I.-Zeitschrift“ vom 24. September 1932 macht Joh. Braunfisch (Kiel) darauf aufmerksam, dass immer noch viele geschweisste Ausführungen von Maschinenteilen den Eindruck erwecken, dass der Konstrukteur zu sehr an der für einen andern Werkstoff geeigneten Bauart festhält, insbesondere gegossene Formen zu Grunde legt, ohne die Eigenart des neuen Werkstoffs und des Schweissverfahrens gebührend zu berücksichtigen. Auch sind geschweisste Konstruktionen häufig insofern unvollkommen, dass die stets nachprüfbare Aussen-schweissung ungenügend angewandt wird. Bei kleinen Gegenständen kann ferner eine Bearbeitung aus dem Vollen wirtschaftlicher sein, als das Schweissen, sofern auf möglichste Gewichteinschränkung Bedacht genommen wird. Durch die Darstellung gut gewählter Beispiele und Gegenbeispiele aus dem Gebiete des Baues von Rohr-Absperrvorrichtungen und ähnlichen Objekten wird die Richtigkeit dieser Bemerkungen ersichtlich gemacht.

Weihnachts-Ausstellung des Schweizerischen Werkbundes. Die Ortsgruppe Zürich des S. W. B. veranstaltet im Kunstgewerbemuseum eine Verkaufsausstellung von Teppichen, Stoffen, Keramik und anderen kunstgewerblichen Erzeugnissen, deren Besuch im Sinne der Förderung von Werkbundarbeit bestens empfohlen sei. Die Ausstellung ist täglich geöffnet von 10 bis 12 und 14 bis 18 h, Sonntags nur bis 17 h, Montags geschlossen.

¹⁾ Siehe unter Literatur auf Seite 307 dieser Nummer.

NEKROLOGE.

† Maurice Turrettini, Architekt, von und in Genf, dessen vorzeitiger Tod auf S. 254 lfd. Bds. angezeigt wurde, entstammte alteingesessener Genfer Familie. Er wurde am 24. Juli 1878 geboren, studierte von 1897 bis 1902 in Zürich und dann in Paris und liess sich als Architekt in seiner Vaterstadt nieder, wo er mit Guillaume Revilliod bis zum Jahre 1920 ein gemeinsames Bureau führte. Von den zahlreichen Bauten seiner vielfältigen Tätigkeit seien die Genfer Landsitze, die Umbauten, Renovationen und Neuanlagen von seltener Schönheit besonders hervorgehoben — zumeist Werke, die man heute noch als im Rahmen ihrer Zeit vorzügliche Leistungen zu schätzen vermag. In der „S. B. Z.“ sind davon erschienen die repräsentativen Genfer Bauten: Landhaus Bois de Caran bei Bellerive (1911), Schloss und Villa Tournay bei Pregny (1919), sowie einige andere (1915), aber auch Turrettinis eigener Sitz im wiederhergestellten Schloss Boisy in Douvaine, nordöstlich von Genf (1913), in dem er nun am 26. Oktober vom Tode ereilt worden ist. Und auch andernorts zeugen zahlreiche Bauten von Maurice Turrettini, so in der Stadt Genf Bankhäuser, Fabriken, der Umbau des „Hôtel des Bergues“ und als letztes der „Crédit Suisse“ auf der Place Bel Air, im Herzen der Stadt. Der mit Tradition und vergangenen Kunstepochen aufs genaueste vertraute Architekt war für die neuere Entwicklung stets aufgeschlossen und ihr zugewandt; für seine spannkraftige Natur zeugt auch die schweizerische Tennismeisterschaft, die er viele Jahre lang innehatte. Im „Bulletin technique“ vom 12. November ist sein Bild mit Nachruf erschienen.

† Hans Schmid-Volkart, Dr. phil., Chemiker, ist in Thalwil am 26. November in seinem 71. Lebensjahr entschlafen. Von 1886 bis 1922 hatte er, zuletzt als Direktor, mit grossem Erfolg seine Schaffenskraft für die Entwicklung der chemischen Fabrik J. R. Geigy in Basel eingesetzt.

† Friedrich Pulfer, Ingenieur in Bern und Inhaber eines bekannten Bureau für Eisenbetonbau, ist am 22. November im Alter von 57 Jahren gestorben.

WETTBEWERBE.

Verstoss gegen die Wettbewerbs-Grundsätze. Aus Bewerberkreisen werden wir auf eine einreissende Unsitte aufmerksam gemacht, mit der es folgende Bewandnis hat: Seit einiger Zeit erhalten in Zürcher Wettbewerben die Verfasser nicht prämiierter und nicht angekaufter Entwürfe nach Ausstellungsschluss die Aufforderung der ausschreibenden Behörde, die Pläne *abzuholen*. Das bedeutet eine Abweichung von den Grundsätzen für das Verfahren bei architektonischen Wettbewerben des S. I. A., wo in § 11 u. a. gesagt ist: „Nach Schluss der Ausstellung sind die nicht prämierten Entwürfe an die von den Verfassern anzugebenden Adressen *kostenfrei zurückzusenden*“. Diese Abweichung muss als Willkür erscheinen und ist unstatthaft, da im betreffenden Programm davon nichts gesagt ist und ausserdem regelmässig unter den „Schlussbestimmungen“ steht, dass „im übrigen die Grundsätze samt Merkblatt für das Verfahren bei architektonischen Wettbewerben vom 1. November 1908, aufgestellt vom Schweiz. Ingenieur- und Architektenverein“ gelten. Man fragt sich auch, wofür denn Rücksendungsadressen verlangt werden, womit jedem Bewerber die Möglichkeit gegeben ist, zu verhindern, dass sein Name in Zusammenhang mit einem erfolglosen Entwurf bekannt wird, sofern er dies für wünschenswert hält. Es ist selbstverständlich, dass es dem Bewerber freigestellt wird, sein Projekt innerhalb einer zu bestimmenden Zeit abzuholen oder nach Ablauf dieser Frist sich kostenfrei zustellen zu lassen.

LITERATUR.

Krankheiten elektrischer Maschinen, Transformatoren und Apparate. Unter Mitarbeit von H. Knöpfel, Fr. Roggen, A. Meyerhans, R. Keller, H. Stäger (alle in Baden bei B. B. C.), herausgegeben von Dipl. Ing. Robert Spieser, Professor am Technikum Winterthur. Mit 218 Abb. im Text. Berlin 1932, Verlag von Julius Springer. Preis geb. M. 23.50.

Der Wortlaut des Vorworts dieses 360 Seiten in grossem Oktavformat umfassenden Buches erweckt den Eindruck, sein Herausgeber befinde sich in Unkenntnis darüber, dass das Gebiet seines, übrigens durchaus empfehlenswerten Buches bereits in dem schon in zweiter Auflage bei M. Jänecké (Hannover) erschienenen