Objekttyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 22

PDF erstellt am: **04.06.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Miscellanea.

Die Erweiterung des Hauptbahnhofs Zürich. Unsere bezügliche, im letzten Band begonnene und auf Seite 5 und 77 laufenden Bandes fortgesetzte Artikelserie hat durch die weitere Entwicklung der Dinge eine unvorhergesehene Unterbrechung erfahren. Die in unserer Einleitung (Band LXXII, Seite 216) erwähnten Studien von Prof. Dr. G. Gull für einen Durchgangsbahnhof im Sihlbett nach Typ B (Seite 218 letzten Bandes) und vom städt. Tiefbauamt für einen Durchgangsbahnhof nach Typ C sind von der behördlich bestellten Kommission den Experten Cauer-Gleim-Moser unter Zuzug des Wettbewerb-Preisrichters Petersen vorgelegt worden. Dieses also *erweiterte Experten-Kollegium* hat vom 22. April bis 7. Mai d. J. in Zürich getagt und die nach Erstattung des Experten-Gutachtens vom April 1918[1]) neu entstandenen Umbauprojekte und Vorschläge geprüft.

Wenn die Experten auch zur Ablehnung aller dieser Projekte gekommen sind, so haben sie ihnen doch eine Reihe wertvoller Anregungen entnommen, die sie für die Umänderung des im April 1918 zur Ausführung empfohlenen Projektes verwertet haben. Die Idee des Durchgangsbahnhofes ist beibehalten worden; er wird dadurch geschaffen, dass der im Bundesbahnprojekt 1916 vorgesehene Käferbergtunnel wegfällt und die Oerlikoner Geleise, statt bisher von Westen, künftig von Osten in den Bahnhof einzuführen sind. Die alten Geleise von Oerlikon werden dem Güterverkehr zugewiesen.

Das abgeänderte Experten-Projekt für einen Durchgangs-Bahnhof (nach Typ A) ist von der Kommission mit allen gegen eine Stimme grundsätzlich zustimmend begutachtet worden. Es soll samt einem Ergänzungs-Gutachten wieder veröffentlicht werden; wir unserseits werden sobald wie möglich einlässlich darüber berichten.

Metallprüfung mittels Röntgenstrahlen. Im Anschluss an unsere bisherigen Mitteilungen über diesen Gegenstand[2]) sei auf eine Arbeit von Ing. *Charles Dantin* im „Génie Civil" vom 8. März 1919 hingewiesen, die über die gegenwärtig in Frankreich angewendeten bezüglichen Apparate berichtet. Auch dort wird mit Coolidge-Röhren gearbeitet; deren Stromverbrauch beträgt bei normal 100000 bis 120000 Volt 4 Milliampère. Die Aufnahmen erfolgen sehr rasch und erfordern nur besondere Massnahmen, mittels Bleiplatten, zum Schutz des Personals gegen die gesundheitschädlichen Wirkungen der X-Strahlen. Die Arbeit, der Schemata und Photographien beigegeben sind, enthält eine Beschreibung der Versuchsanlage des Kriegsministeriums im „Conservatoire des Arts et Métiers", sowie der für die Prüfung von Metallstücken verschiedener Form getroffenen Anordnungen. Einige Aufnahmen geprüfter Metallstücke vervollständigen den Bericht.

Nach einer Mitteilung, die die „Z. d. V. D. I." der englischen Zeitschrift „Iron Age" entnimmt, ist die Metallprüfung mittels Röntgenstrahlen bereits in mehreren grossen französischen Werken eingeführt worden, wobei mit Spannungen bis 250000 Volt gearbeitet wird. Das Vakuum in den Röhren ist 1000 mal höher als bei den gewöhnlichen Röntgen-Röhren. Die Strahlen vermögen durch harten Stahl von 100 *mm* Dicke zu dringen und Löcher im Prüfstück von $^1/_2$ *mm* Durchmesser auf der photographischen Platte anzuzeigen. Man hat das Verfahren unter anderm zum Prüfen von Aluminiumschweissungen mit Erfolg benutzt.

Elektrifizierung der Schweizerischen Bundesbahnen. Am 21. Mai fanden zwischen Ostermundigen und Brig die offiziellen Abnahmefahrten mit der vor kurzem von der Maschinenfabrik Oerlikon abgelieferten 1 C 1 Probelokomotive von 1650 *PS* Normalleistung statt. Diese Lokomotive (vergl. die Bilder auf Seite 110 und 111 dieses Bandes, 8. März 1919) kommt nun nach anstandsloser Erfüllung des auf den Gotthard zugeschnittenen Programms als erste der vier bei der Maschinenfabrik Oerlikon, der A.-G. Brown, Boveri & Cie. und der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur bestellten Probelokomotiven in regelmässigen Betrieb, vorderhand auf der Strecke Thun-Ostermundigen.

Conférence interalliée d'Urbanisme. Die „Société Française des Architectes-Urbanistes" veranstaltet vom 11. bis 13. Juni d. J. im „Musée Social", 5 rue Las Cases, in Paris einen Kongress über Fragen des Städtebaues, zu dem auch die Fachleute der neutralen Länder eingeladen werden. Am 11. und 12. Juni finden Vorträge und Diskussionen statt, am 13. Juni soll ein gemeinschaftlicher Besuch von Reims die Tagung beschliessen. Anmeldungen sind zu richten an Secrétaire général *Agache*, 11 rue Eugène Flachat, Paris XVII. Auskunft (z. B. betr. gemeinsamer Reise) erteilt auch Arch. H. Bernoulli, Spalentorweg 23, Basel, der sich an der Veranstaltung beteiligen wird. Das Programm des Kongresses kann auf unserer Redaktion eingesehen werden.

Arbeit-Beschaffung für das Baugewerbe. Gemäss den Anträgen des Schweizer. Amtes für Arbeitslosenfürsorge, deren rascheste Verwirklichung durch Eingaben unserer technischen Berufsverbände S. I. A. (Seite 250), G. e. P. (Seite 235) und B. S. A. (Seite 249 laufenden Bandes) befürwortet worden ist, hat der Bundesrat am 23. Mai Beschluss gefasst. Er beantragt der Bundes-Versammlung die Bewilligung von insgesamt 32 Mill. Fr. zur Subventionierung in verschiedenen Formen von Arbeiten des Tief- und Hochbaues. Wir werden eingehend hierüber berichten, sobald der Wortlaut der Anträge durch das Bundesblatt bekannt sein wird, also voraussichtlich in nächster Nummer unseres Blattes.

Schweizerische Bundesbahnen. An Stelle des zurückgetretenen Herrn Dubois wurde als Mitglied des Verwaltungsrates der S. B. B. Herr *Henri Darbre* von Geneveys-sur-Coffrane (Neuenburg), Bahnhofinspektor in Genf-Cornavin, gewählt.

Nekrologie.

† J. F. Bubendey. Am 10. Mai ist zu Hamburg, im Alter von 71 Jahren, Professor Dr. Ing. h. c. Johann Friedrich Bubendey verschieden. Aus Hamburg stammend, wo er 1848 geboren wurde, hat Bubendey von 1867 bis 1870 an der Eidg. Techn. Hochschule in Zürich studiert. Im Jahre 1872 trat er in den Hamburgischen Wasserbaudienst, in dem er während zwanzig Jahren, zuletzt als Wasserbauinspektor, an der Entwicklung des Hafens und am Ausbau der Elbe mitwirkte. Von 1895 bis 1903 hatte er den Lehrstuhl für Wasserbau an der Technischen Hochschule zu Berlin inne und kehrte dann nach seiner Wahl als Wasserbaudirektor von Hamburg nach seiner Vaterstadt zurück, wo er sich wiederum insbesondere um den weitern Ausbau des Hafens grosse Verdienste erwarb. Durch sein einflussreiches Mitwirken bei internationalen Schiffahrt-Kongressen war Bubendey auch unter den Fachkollegen anderer Länder gut bekannt. Im übrigen verweisen wir auf den von der „Deutschen Bauzeitung" vom 21. Mai veröffentlichten Nachruf.

Konkurrenzen.

Gartenstadt Piccard, Pictet & Cie. in Genf. Bei der Wiedergabe des angekauften Entwurfs 62 in letzter Nummer unseres Blattes haben wir, dem „Bulletin Technique" folgend, dem die Bebauungsplan-Clichés entnommen waren, die Namen der Verfasser unvollständig genannt. Wir machen nun darauf aufmerksam, dass für den Entwurf Nr. 62 neben den Architekten Bischoff & Weideli auch *E. Klingelfuss*, Gartenbaukünstler in Zürich-Wollishofen, als Verfasser zeichnet, wie wir selbst dies bereits auf Seite 100 laufenden Bandes mitgeteilt hatten.

Korrespondenz.

An die verehrl. Schriftleitung der „Schweiz. Bauzeitung"
in Zürich.

Herr Ing. W. Zuppinger vertritt in seinem Artikel über „schnelllaufende Schraubenturbinen", Heft 14 vom 5. April d. J., die Anschauung, dass sich die hohen spezifischen Drehzahlen der Kaplan-Turbine nur auf Kosten des Wirkungsgrades erzielen lassen, „wie dies durch die Versuche mit der vielumstrittenen Kaplanturbine bestätigt worden sei". Als Nachweis darüber führt Herr Zuppinger einen Sonderabdruck des Turbinensyndikates in der Wasserwirtschaft an. Nach meinem Empfinden wäre es recht und billig gewesen, wenn Herr Zuppinger nicht nur auf den Artikel meiner natürlichen Gegner, sondern auch auf meine Erwiderung (in Wasserwirtschaft, Wien 1918, Heft 6), von welcher übrigens ebenfalls Sonderabdrücke erschienen sind, hingewiesen hätte. Aber auch aus meinem in obigem Artikel ebenfalls angeführten Vortrag (Z. d. Oester. Ing. und Arch.-Vereins 1917, H. 33 bis 35 u. 39) hätte

[1]) *Haupt-Ergebnisse* dieses Gutachtens siehe Band LXXII, Seite 221.

[2]) Vergl. Band LXVIII, Seite 62 (5. August 1916), Band LXIX, Seite 54 (3. Februar 1917) und Band LXX, Seite 216 (3. November 1917).