Objekttyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **97/98 (1931)**

Heft 13

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.

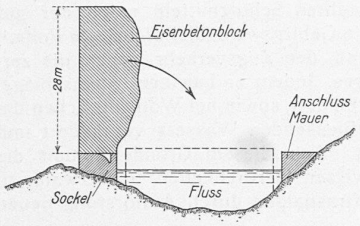
Haftungsausschluss

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

passen konnte, was auch in sehr befriedigendem Masse eingetreten ist. Die Form des Turmsockels geht ebenfalls aus der Abbildung hervor: der Schwerpunkt des Blockes lag bereits ausserhalb der ebenen linken Auflagerfläche und musste deshalb sofort nach der Sprengung des rechten Stützpfeilers das Kippen einleiten. Der Sturz dauerte nur 6 sec, die Wassertiefe betrug 8,5 m, die Strömung vermochte eine nur sehr geringe Verschiebung des Blockes aus seiner Kippebene zu bewirken. Zur Armierung waren alte Drahtseile verwendet worden, um eine bessere Anpassung an allfällige unvorhergesehene Risse und Verformungen zu erlangen; tatsächlich sind keine grossen Risse aufgetreten und man war mit dem Erfolge sehr zufrieden. Erschwert waren die Arbeiten noch durch die Wintertemperaturen bis — 35°, denn die Baustelle liegt am Saguenay-River, rund 200 km nördlich von Quebec. Wie wir „Génie civil" vom 4. Juli (wo noch nähere Angaben mit Bildern und Zeichnungen zu finden sind) entnehmen, war der ganze Turm von einer hölzernen Schale umhüllt, innerhalb der mit Dampf geheizt wurde.



Eidgen. Technische Hochschule. *Neuwahl.* Zum ordentlichen Professor für Eisenbahn- und Strassenbau, als Nachfolger von Prof. Andreae, der nun endgültig an der Techn. Hochschule Cairo bleibt, wählte der Bundesrat Dipl. Ing. Erwin Thomann, von Märwil-Affeltrangen, z. Z. Generaldirektor der S. A. Imprese Generali, einer der grössten Strassenbaugesellschaften Italiens. Thomann hat von 1902 bis 1906 die Ingenieurschule an der E. T. H. absolviert und wirkte dann als Bauleiter der Wasserkraftanlage Aue der Stadt Baden und darauf als Sektionsingenieur beim Bau der Bahn Asti-Chivasso. Ab 1912 war er sodann als Direktor und Bauleiter bei der Bahn Spoleto-Norcia tätig, bis er im Jahre 1921 zur genannten Strassenbaugesellschaft übertrat.

Doktorpromotion. Die Eidg. Techischen Hochschule hat die Würde eines Doktors der *technischen Wissenschaften* den Herren verliehen: Paul Jakob Ankersmit, dipl. Ingenieur-Chemiker aus Amsterdam (Holland) [Dissertation: Versuche zur Synthese von komplizierteren, kernsubstituierten Phenyläthylaminen]; Silvio Hoffmann, dipl. Ingenieur-Agronom aus Basel [Dissertation: Beiträge zur Kenntnis der Bakterizidie der Ziegenmilch]; Silvio Molinari, dipl. Ingenieur-Chemiker aus Tirano (Italien) [Dissertation: Ueber die Aminolyse des Alanins]; Fortunat L'Orsa, dipl. Ingenieur-Chemiker aus Silvaplana (Graubünden) [Dissertation: Ueber die Oxydation organischer Verbindungen mit Chromsäure]; Basiliu Remus Radulet, dipl. Elektroingenieur aus Timisoara (Rumänien) [Dissertation: Zur Theorie der eisenlosen Induktionsöfen]; Kazimierz Woycicki, dipl. Ingenieur aus Warschau (Polen) [Dissertation: Wassersprung, Deckwalze und Ausfluss unter einer Schütze].

Eine Vierendeel-Eisenbetonbrücke von 51,60 m Spannweite führt bei Luchon (Pyrenäen) eine 7 m breite Strasse über das Wildwasser Pique. Die recht massige, aber ästhetisch gut wirkende Brücke hat, wie wir der „Technique des Travaux" vom August entnehmen, Hauptträger mit parabelförmigem Obergurt von 1,30 m Höhe und 43 cm Stärke und vier Pfosten von gleicher Dicke bei 80 bezw. 100 cm Breite. An die fünf offenen Felder von 7 bis 7,90 m Weite schliesst beidseitig je ein vollwandiges Endfeld von 7,40 m Weite an. Die Brücke ist so stark schief, dass nur die vier Querbalken des oberen Windverbandes je zwei entsprechende Knotenpunkte der beiden Hauptträger verbinden, während die Querträger der Fahrbahn (30 × 80 cm) den obern entgegengesetzt schief und damit fast rechtwinklig zur Brückenaxe verlaufend, je zwischen die einander näher liegenden Knoten gespannt sind. Innerhalb dieser rautenförmigen Felder ist die Fahrbahnplatte (15 cm) durch keine weiteren Balken oder Rippen unterstützt.

Schwarzer Beton für Strassen ist in den U. S. A. durch Beimischen von schwarzem Eisenoxyd zum Beton angewendet worden, womit man einen sehr dunklen Farbton erzielte. Aus Ersparnisgründen war nur die oberste Schicht des Belages so gefärbt worden; seine Festigkeit steht der des ungefärbten Betons nicht nach. — Das Vorgehen ist eigentlich befremdend, denn die Helligkeit der Betonstrasse bei Nacht ist ja gerade einer ihrer ausschliesslichen Vorzüge. Im oben erwähnten Falle, den wir „Eng. News Rec." entnehmen, war allerdings, da es sich um Strassen in städtischem Gebiet handelt, der grelle Kontrast zwischen heller Betonstrasse und anstossenden Bitumenbelägen nicht nötig.

WETTBEWERBE.

Sekundarschulhaus und Ausgestaltung des Gemeindeareals in Kreuzlingen (Bd. 97, S. 125). Unter 40 eingelaufenen Entwürfen hat die Jury folgende mit Preisen ausgezeichnet:

I. Preis (3200 Fr.): Prof. Fr. Hess, Arch., Zürich.
II. Preis (2000 Fr.): Gebr. Scherrer, Architekten, Kreuzlingen.
III. Preis (1800 Fr.): Paul Büchi, Arch., Amriswil.
IV. Preis (1600 Fr.): Walter Henauer, Arch., Zürich.
V. Preis (1400 Fr.): A. und E. Kuhn, Architekten, Arbon.

Das Preisgericht empfiehlt den erstprämierten Entwurf zur Ausführung und seinen Verfasser zur Weiterbearbeitung.

Sämtliche Entwürfe sind bis zum 4. Oktober 1931, von 9 bis 12 und 14 bis 19 Uhr, in der Schreiber-Turnhalle in Kreuzlingen öffentlich ausgestellt.

Erweiterung des Bezirkspitals Interlaken. (Bd. 97, S. 233). Es sind 36 Entwürfe eingegangen. Das Urteil lautet wie folgt:

1. Rang (2300 Fr.): Robert Saager, Arch., Biel.
2. Rang (2000 Fr.): J. Wipf, Arch., Thun.
3. Rang (1500 Fr.): Alfred Mützenberg, Arch., Spiez.
4. Rang (1200 Fr.): G. Dachselt, Arch., Bern.
5. Rang (1000 Fr.): Richard Bracher, Arch., Zug.

Ankauf (750 Fr.): Walter v. Gunten, Arch., Bern.
Ankauf (750 Fr.): Gebr. Keller, Architekten, Bern.
Ankauf (500 Fr.): Alois v. Moos, Arch., Interlaken.

Sämtliche Entwürfe sind bis 3. Oktober im Saale des Sekundarschulhauses in Interlaken ausgestellt, wo sie täglich von 10 bis 12 und 14 bis 17 Uhr besichtigt werden können.

Bebauungsplan der Gemeinde Zollikon. (Bd. 97, S. 181 und 326). Unter 28 Entwürfen hat das Preisgericht prämiiert:

1. Rang (3500 Fr.): Arch. J. Kräher, Zürich.
2. Rang (3300 Fr.): Arch. Gebr. Bräm, Zürich.
3. Rang (2900 Fr.): Th. Baumgartner, Gemeindeing., Küsnacht und Arch. Rob. Ruggli, Oerlikon; Mitarbeiter Arch. B. E. Streubel, Zürich.
4. Rang ex æquo (2400 Fr.): Arch. Kessler & Peter, Zürich.
4. Rang ex æquo (2400 Fr.): Arch. Karl Welti, Zollikon.

Die Ausstellung der Entwürfe in der Turnhalle Zollikon dauert bis und mit 30. September d. J. (geschlossen am 26. d. M.) werktäglich von 15 bis 19 h, Sonntags von 10 bis 12 und 14 bis 17 h.

LITERATUR.

Vorträge aus dem Gebiete der Aerodynamik und verwandter Gebiete. Von *A. Gilles, L. Hopf, Th. v. Kármán.* 221 Seiten mit 137 Abbildungen. Berlin 1930. Verlag von Julius Springer. Preis geh. M. 18.50, geb. 20 M.

Es war ein sehr glücklicher Gedanke *Th. von Kármán's*, die Vertreter der jungen aber schon sehr umfangreichen aerodynamischen Wissenschaft anlässlich der Einweihung des vergrösserten Aachener aerodynamischen Institutes einzuladen und in Verbindung damit eine grössere Anzahl von Vorträgen über aktuelle Fragen zu veranstalten. Diese, und teilweise auch die Diskussionsbemerkungen liegen nun in einem vorzüglich ausgestatteten Bande gedruckt vor.

Bemerkenswert ist, dass die eigentlichen flugtechnischen Themata höchstens die Hälfte des Bandes ausmachen; die meisten Vorträge befassen sich mit allgemeinen Strömungsfragen, die auch für andere Gebiete der Technik von Interesse sind. Grossen Raum nehmen das Turbulenzproblem und die Grenzschichttheorie ein. So berichtet *Prandtl* über stabilisierende Einflüsse auf die Turbulenz, wie sie bei manchen meteorologischen Erscheinungen eine grosse Rolle spielen, *Betz* über ähnliche, aber durch Zentrifugalkräfte bewirkte Erscheinungen. Zum eigentlichen Turbulenzproblem sprachen *Tollmien*, der — falls die weiteren Untersuchungen die schwierigen Näherungsrechnungen bestätigen — einen grossen Fortschritt in der Erklärung der Entstehung der Turbulenz erzielt hat, und *Burgers*, der versucht hat, die statistisch-physikalischen Methoden auf die ausgebildete Turbulenz anzuwenden. Sein kühner Vorstoss ist noch keineswegs von Willkür frei, und man wird erwarten dürfen, dass die inzwischen entstandenen neuen Untersuchungen auch hier Fingerzeige für Verbesserungen geben dürften. Sehr wichtig sind zwei