

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **75/76 (1920)**

Heft 12

PDF erstellt am: **13.09.2024**

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.

Aether nicht, wie es bisher fast ausnahmslos geschehen ist, als „reibungslos“ betrachtet, sondern ihm eine innere Reibung zugesteht, die dann sofort die Wechselwirkung zwischen Elektrizität und Magnetismus erklärt. Eine weitere Ausgestaltung fand diese bereits 1906 veröffentlichte Ansicht 1914 durch die Schrift „Wie bewegt sich fließendes Wasser?“ von Th. Rümelin. Darnach entstehen beim Normalzustande des Fließens im Wasser Wirbelbildungen der gleichen Art, wie sie Maxwell zur Erklärung des elektromagnetischen Kraftfeldes im Aether annahm. Im Anschluss an die Aetherwirbeltheorie von Lord Kelvin entwickelte der Vortragende die Anschauung, dass alle Kraftlinien als Strömungslinien des Aethers aufzufassen seien, der dann selbst kräfte- und beschleunigungsfrei und zwar mit Lichtgeschwindigkeit ströme. Diese einfache und einheitliche Auffassung des Kraftbegriffs erwies sich vor allem bei der Anwendung auf das Schwerkraftproblem als fruchtbar. Sie führte zu der Auffassung, dass die Schwerkraft mit andern Naturkräften eng verknüpft sein müsse und dass ihr Kraftfluss vor allem in einer gegensätzlichen Beziehung zum Wärmefluss stehe. Tatsächlich scheint in unserem Planetensystem jedem Schwerkraftfeld eine bestimmte Temperatur zu entsprechen, die sich für das Erdfeld zu 200° abs. berechnet. Auf der Sonne ist die Schwerkraft 28 mal grösser, dort müsste die Temperatur also rund 5600° betragen, was mit der Beobachtung übereinstimmt. Auch für den Mond, dessen Eigentemperatur seiner geringen Schwerkraft wegen dem absoluten Nullpunkte nahe ist, sowie für die übrigen Planeten ergeben sich plausible Werte. Ausser den thermischen Eigenschaften scheint das Schwerkraftfeld auch noch elastische Eigenschaften zu besitzen, aus denen sich die tägliche Doppelschwingung des Barometers und damit eine der Hauptursachen für Wind und Wetter erklärt. Der Vortragende ging zum Schluss noch auf die Versuche ein, aus denen Einstein sein Relativitätsprinzip abgeleitet hat, und zeigte, dass diese mit der von ihm entwickelten Aether- und Gravitationstheorie gut übereinstimmen.

Simplon-Tunnel II. Monats-Ausweis Februar 1920.

| | Tunnellänge 19 825 m | Südseite | Nordseite | Total |
|---|----------------------------------|----------|-----------|-------|
| Firststollen: | Monatsleistung m | 87 | — | 87 |
| | Stand am 29. Februar m | 8822 | 8781 | 17603 |
| Vollausbruch: | Monatsleistung m | 65 | — | 65 |
| | Stand am 29. Februar m | 8763 | 8781 | 17544 |
| Widerlager: | Monatsleistung m | 62 | — | 62 |
| | Stand am 29. Februar m | 8667 | 8781 | 17448 |
| Gewölbe: | Monatsleistung m | 64 | — | 64 |
| | Stand am 29. Februar m | 8654 | 8781 | 17435 |
| Tunnel vollendet am 29. Februar m | | 8652 | 8781 | 17433 |
| | In % der Tunnellänge % | 43,6 | 44,3 | 87,9 |
| Mittlerer Schichten-Aufwand im Tag: | | | | |
| | Im Tunnel | 140 | — | 140 |
| | Im Freien | — | 178 | 178 |
| | Im Ganzen | 140 | 178 | 318 |

Während des Monats Februar wurde an 24 Tagen gearbeitet.

Direktion der Eidg. Bauten. Wie zu Ende Dezember 1919 der „Bund“ „vernahm“, sei die Ersatzwahl für den auf 1. Oktober 1919 zurückgetretenen Eidg. Baudirektor Oberst A. Flückiger verschoben worden, um dem neuen Departementsvorsteher Gelegenheit zu geben, an diesem „nicht unwichtigen“ Entscheide Anteil zu nehmen. Nun berichten die Tageszeitungen vom 16. März, der Bundesrat habe zum Direktor der Eidg. Bauten Herrn Oskar Weber, bisherigen Adjunkten und Stellvertreter des Direktors, gewählt. Herr Weber hat von 1879 bis 1883 an der E. T. H. studiert, war dann vier Jahre auf dem Kantonsbauamt St. Gallen, später während vier Jahren in Aachen und Berlin tätig. Seit 1893 war er Architekt der Eidg. Baudirektion und seit 1910 Adjunkt.

Zum Direktor der Sihltalbahn an Stelle des verstorbenen Direktor Schreck wählte der Verwaltungsrat Ingenieur F. Weinmann von Winterthur, zurzeit Bahningenieur der B. L. S. in Spiez. Weinmann absolvierte 1899 die Mech.-Techn. Abteilung der E. T. H., war dann für Brandt, Brandau & Cie. noch am Simplontunnel, später in Spanien tätig. Von 1906 bis 1910 war er Bauführer der B. L. S. am Lötschbergtunnel (Nordseite), von 1910 an Sektionsingenieur und nach Betriebseröffnung Bahningenieur der B. L. S.

Technische Messe in Leipzig. Unsere Mitteilung auf Seite 119 vorletzter Nummer wäre dahin zu ergänzen, dass die vom Verein Deutscher Werkzeugmaschinenfabriken in der Betonhalle veranstaltete Messausstellung bis zum 28. März geöffnet ist.

Konkurrenzen.

Neubau der Volksbank in Payerne (Band LXXV, Seite 45). Zu dem auf Waadtländer Architekten beschränkten Wettbewerb für einen Neubau der Banque Populaire de la Broye wurden von den 23 eingereichten Entwürfen die folgenden prämiert:

- I. Preis (2000 Fr.): Entwurf „BPP100“; Verf. Georges Epitoux, Architekt in Lausanne.
- II. Preis ex aequo (1500 Fr.): Entwurf „9300 m³“; Verfasser Alphonse Schorp & F. Huguenin, Architekten in Lausanne.
- II. Preis ex aequo (1500 Fr.): Entwurf „Le Taureau“; Verfasser Alphonse Laverrière, Architekt in Lausanne.
- III. Preis (1000 Fr.): Entwurf „Vert et Blanc“; Verf. R. Chapallaz, Architekt in La Chaux-de-Fonds.

Schiffbarmachung des Rheins Basel-Bodensee (Bd. LXXV, Seiten 21 und 105). Nach einer am 16. d. M. von der Abteilung für Wasserwirtschaft erhaltenen Mitteilung ist die von anderer Seite angekündigte „endgültige“ Festsetzung des Endtermins dieses Wettbewerbes auf den 1. Mai unzutreffend. Nachdem die Verhandlungen mit der badischen Regierung wegen der aus den Valutaverhältnissen sich ergebenden Schwierigkeiten noch nicht zum Abschluss gekommen sind, sei mit dem 1. Mai als Endtermin überhaupt nicht mehr zu rechnen und eine noch weitere Verschiebung unumgänglich. Wir werden unsere Leser auf dem Laufenden erhalten.

Nekrologie.

† A. Dänzer. Am 3. d. M. wurde Ingenieur Albert Dänzer-Ischer, einer der Stellvertreter des Oberingenieurs der Elektrifikation der Bundesbahnen, erst 30jährig von der Grippe hinweggerafft, in Bern beigesetzt. Im Krematorium würdigte E. Huber-Stockar, Oberingenieur der Elektrifikation bei der Generaldirektion der S. B. B. die beruflichen Verdienste des Verstorbenen und führte dabei u. a. aus: Grosszügigkeit war für Albert Dänzer nichts anderes als Ganzheit, Ganzheit der Sache und der Behandlung; das verschaffte ihm die Achtung derer, die mit ihm arbeiteten. Viel, nicht vielerlei! So kam es, dass er mit wahrer innerer Befriedigung arbeitete, besonders als er sein Wissen und Können immer ausschliesslicher auf die Schaffung und Ausrüstung grosser Transformatorstationen anzuwenden hatte. Diesen Teil der Elektrifikation behandelte er mit ungewöhnlicher Gründlichkeit und Gestaltungsgabe, mit Sorgfalt und grossem geschäftlichem Verständnis und peinlicher Wahrnehmung der Interessen der Schweiz. Bundesbahnen. Denn er verfügte über gleich gründliche theoretische und praktische Kenntnisse und verstand es, sie im richtigen Masse zueinander anzuwenden. Er war streng in der Selbstkritik, verständnisvoll und sachlich in der Beurteilung der Schöpfungen Anderer. Als ganzer Mann war er zufrieden, ein Spezialgebiet ganz das seine zu nennen. Sein Verständnis für die durch die Vielgestaltigkeit der zu schaffenden Werke bedingte Arbeitsteilung ermöglichte ihm ein erspriessliches Zusammenarbeiten mit seinen Kollegen. Dänzer war in vollem Masse der Selbstständigkeit würdig, die ihm im Rahmen des Ganzen zuerkannt wurde; so verstand er es denn auch, zur Selbstständigkeit zu erziehen. Er wird seinen Mitarbeitern unvergesslich bleiben.

Korrespondenz.

Wir erhalten zur Veröffentlichung von Herrn Stadtgenieur-Adjunkt K. Hippenmeier folgende Zuschrift, die uns keine Veranlassung gibt, unsererseits auf die damit für uns erledigte Angelegenheit zurückzukommen.

An die Redaktion der „Schweiz. Bauzeitung“
Zürich.

Die Ausführungen der Redaktion der Schweiz. Bauzeitung vom 13. März 1920 über die Bebauungsplanstudie des Tiefbauamtes zum Hauptbahnhof veranlassen mich zu nachfolgender Entgegnung.

Vor allem muss ich auf die Entstehung der Bebauungsplanstudie zurückgreifen, hieraus leitet sich alles weitere ab. Im Mai 1919 entstand das Expertenprojekt zum Hauptbahnhof. Bei demselben handelte es sich u. A. insbesondere auch um die Eingliederung des Bahnhofs in den Stadtkern und die Verbindungsmöglichkeiten durch das Strassennetz mit den anstossenden Kreisen klarzustellen. Hierüber lag ein Bebauungsplanvorschlag des Experten Herrn Prof. Dr. K. Moser, vor. Unabhängig vom Expertenprojekt