

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **103/104 (1934)**

Heft 19

PDF erstellt am: **29.06.2024**

### **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.

Entwurf Nr. 12: Arch. W. v. Gunten und Ing.-Bur. Losinger & Cie., A.-G., Bern.

Entwurf Nr. 18: Stadtbaumstr. Max Türler, Dipl. Arch. Armin Meili. Mitarb.: Hans Siegwart, Dipl. Ing., alle in Luzern.

Entwurf Nr. 26: Architekten von Sinner & Beyeler, Bern.

Entwurf Nr. 38: Architekten E. Schindler u. A. v. Waldkirch, Zürich.

Entwurf Nr. 40: Stadtbaumeister P. Trüdinger, St. Gallen.

[Zum Schluss werden wir in nächster Nummer die „Leitsätze“ folgen lassen, die das Preisgericht als Quintessenz seiner Erkenntnisse aus dem Wettbewerbsergebnis zusammengestellt hat].

## MITTEILUNGEN.

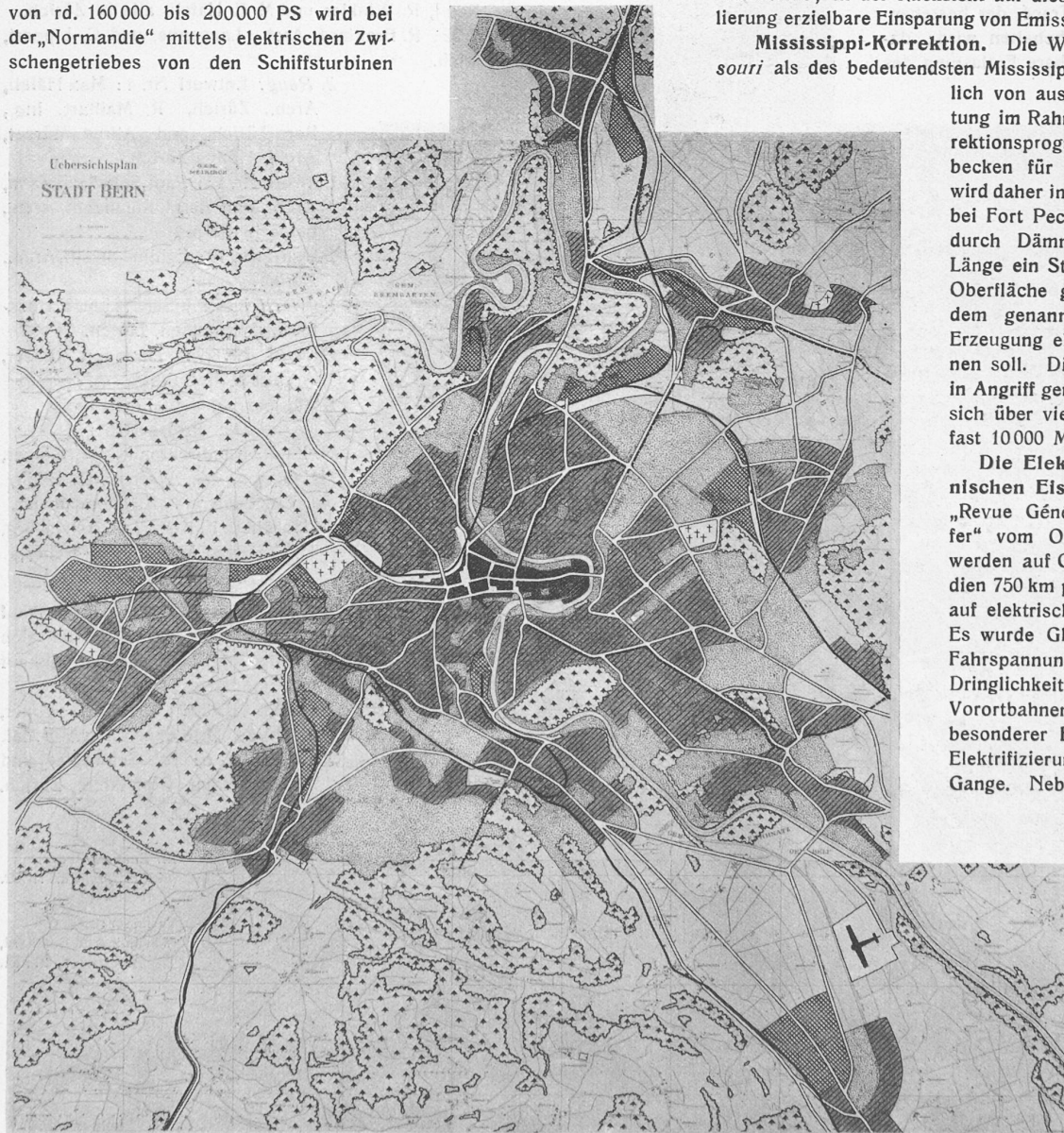
**Die Paketboote „Normandie“ und „Queen Mary“.** Dem Stapellauf des in unserer Mitteilung auf S. 26 von Bd. 101 kurz beschriebenen französischen grössten Paketbootes „Normandie“ ist im Abstand von fast zwei Jahren der Stapellauf des grössten englischen Paketbootes „Queen Mary“ der Cunard-White Star Line am 26. September 1934 in Clydebank (bei Glasgow) gefolgt. In „Génie Civil“ vom 6. Oktober 1934 gibt O. Quéant eine Beschreibung der „Queen Mary“, deren Hauptdaten mit jenen der „Normandie“ verglichen werden. Da die „Queen Mary“ erst 1936, die „Normandie“ 1935 vollendet sein wird, so sind die Displacement-Gewichte vorerst nur approximativ, mit rund 76 000 t und rund 73 000 t bekannt; die Längen betragen 313,75 m und 310,0 m. Die beiden Schiffe sind in der Form, in der Geschwindigkeit (Maximum 57 bis 59 km/h) und in der allgemeinen Disposition praktisch übereinstimmend. Die Maschinenleistung von rd. 160 000 bis 200 000 PS wird bei der „Normandie“ mittels elektrischen Zwischengetriebes von den Schiffsturbinen

auf die vier Propeller (von je 23 t Gewicht) übertragen. Bei der „Queen Mary“ erfolgt die Uebertragung auf deren vier Propeller (von je 35 t Gewicht) mittels Zahnrädern. Den Ergebnissen dieser beiden, hier unter so übereinstimmenden Bedingungen konkurrierenden Uebertragungsmittel wird man mit besonderem Interesse entgegensehen. Der Dampferzeugung, der für beide Paketboote die Spannung von 28 kg/cm<sup>2</sup> zu Grunde gelegt wurde, dient bei der „Normandie“ eine Batterie von 24 Kesseln, bei der „Queen Mary“ eine solche von 29 Kesseln.

**Die Wärme-Isolierung von Martinöfen.** Die Wärme-Isolierung von metallurgischen Öfen hat in den letzten Jahren erhebliche Fortschritte gemacht. Indessen ist der Einfluss dieser Isolierung auf die Haltbarkeit der Ofenwände kein unbedingt vorteilhafter. Nach amerikanischen Quellen berichtet „Génie Civil“ vom 11. August 1934 über Versuche und Erfahrungen, die im Hüttengebiet von Pittsburgh gemacht wurden. So wurden die Temperaturen an den Wänden zweier Martinöfen von 345 mm Wandstärke gemessen, von denen der eine keine Wärme-Isolierung hatte, der andere mit einer solchen aus gepresster Schlackenwolle von 10 cm Dicke versehen war. Bei einer Schmelzungstemperatur von 1700° im Ofeninneren und einer umgebenden Lufttemperatur von 38° erreichte die Aussenwand des ersten Ofens eine Temperatur von 232°; die äussere Isolierhülle des zweiten Ofens eine solche von nur 149°, so dass nur etwa halb so viel Wärme abfloss wie beim ersten Ofen. Dabei war aber die unmittelbar unter der Isolierung liegende Aussenwand des zweiten Ofens 1205° warm, seine mittlere Wandtemperatur daher viel höher — wohl zum Nachteil der Festigkeit des Backsteins; in der Rücksicht auf diese findet die durch Isolierung erzielbare Einsparung von Emissionswärme ihre Grenze.

**Mississippi-Korrektion.** Die Wasserführung des Mississippi als des bedeutendsten Mississippi-Zuflusses ist natürlich von ausschlaggebender Bedeutung im Rahmen des gesamten Korrektionsprogrammes. Als Ausgleichsbecken für seinen Wasserhaushalt wird daher im Oberlauf des Missouri, bei Fort Peck im Staate Montana, durch Dämme von total 290 km Länge ein Staubecken von 900 km<sup>2</sup> Oberfläche geschaffen, das neben dem genannten Zweck auch der Erzeugung elektrischer Energie dienen soll. Die Bauten, die zur Zeit in Angriff genommen werden, sollen sich über vier Jahre erstrecken und fast 10 000 Mann beschäftigen.

**Die Elektrifizierung der polnischen Eisenbahnen.** Wie in der „Revue Générale des Chemins de fer“ vom Oktober 1934 zu lesen, werden auf Grund eingehender Studien 750 km polnischer Eisenbahnen auf elektrischen Betrieb umgestellt. Es wurde Gleichstrom mit 3000 V Fahrspannung gewählt, wobei die Dringlichkeit der Elektrifizierung der Vorortbahnen von Warschau von besonderer Bedeutung war. Diese Elektrifizierung ist zur Zeit im Gange. Neben der Untergrundlinie



### WETTBEWERB GROSS-BERN

III. Rang ex aequo  
(6900 Fr.), Entwurf Nr. 27.

Verfasser:  
H. Blaser, Arch.,  
Solothurn.

Masstab 1 : 70 000.  
Signaturen s. S. 222.

zwischen dem Zentralbahnhof und dem Ostbahnhof von Warschau handelt es sich um 41 km Vorortstrecke auf der Linie nach Breslau und um 36 km Vorortstrecke auf der Linie nach Sjedlez und Moskau. Für diese Strecken sind sechs Gleichrichter-Unterwerke mit Ausrüstungen für 1500 und 2500 kW vorgesehen. An Triebfahrzeugen werden sechs Lokomotiven von je 2200 PS und 80 Motoren von je 800 PS beschafft. Im Programm der Arbeiten folgen dann die Linien Warschau-Radom-Ostrowitz (160 km), die Gürtelbahnen von Warschau und die Linie von Krakau nach Zakopan.

**Alkalische Akkumulatoren bei tiefen Temperaturen.** Die Kapazität alkalischer Akkumulatoren, die als Ausrüstungsteile von Autofahrzeugen Bedeutung erlangt haben, sinkt bekanntlich bei tiefen Temperaturen. Eine Mitteilung aus dem Maschinenlaboratorium der T. H. Danzig in der E. T. Z. vom 6. September 1934 gibt als Mittel zur Verringerung dieses Uebelstandes eine gewisse Konzentrationserhöhung des Elektrolyten an. Dies ist das Ergebnis systematischer Versuche mit Nickel-Kadmium-Akkumulatoren, die bei verschiedenen Konzentrationen und Temperaturen über eine Glühlampe entladen wurden, wodurch sich die Entladedauer als eine Funktion dieser beiden Faktoren ergab. Für den untersuchten Typ erwies sich ein spezifisches Gewicht der Lauge von 1,3 (d. h. 31 Gewichtsprozent KOH bei +15°) am günstigsten; bei diesem war die Entladedauer bei -18° nur um etwa 11% kürzer als bei +20°, nämlich etwa 12 $\frac{1}{3}$  h, während sie bei -18° diesseits und jenseits dieser optimalen Konzentration stark abnimmt, z. B. auf 8 h bei den spez. Gewichten 1,2 bis 1,45.

**Die Autostrasse Florenz-Viareggio** gewinnt über Prato und Pistoja den Badeort Montecatini, dann die historische Stadt Lucca, und mündet bei Migliarino, 81 km von Florenz und ungefähr in der Mitte zwischen Pisa und Viareggio, in die alte Via Aurelia, die Küstenstrasse Rom-Genoa. Die wenigen Kurven zwischen den vorherrschenden Geraden, deren längste 16,5 km misst, haben mit nur zwei Ausnahmen Radien von über 1000 m; die Kunstbauten sind: ein 320 m langer Tunnel, 30 Flussbrücken und 130 Ueber- und Unterführungen von Landstrassen und Eisenbahnen, indem die Strasse an nur acht Zwischenpunkten mit dem Strassennetz verbunden ist. Die 8 m breite Fahrbahn hat durchwegs eine 20 cm starke Betondecke, teilweise mit Oberflächenteerung. — Die Benutzungsgebühr schwankt, je nach Fahrzeuggrösse, zwischen drei und sieben Lire pro Teilstrecke (von rd. 14 km Länge); für Hin- und Rückfahrt, sowie für Abonnenten gibt es Ermässigung.

**Das Ginsburg'sche Winterbauverfahren.** (Bd. 98, S. 176, Bd. 100, S. 112). Trotzdem die Ergebnisse dieses merkwürdigen Verfahrens an ausgeführten Bauten schlecht waren, sind im vergangenen Winter weitere Laboratoriumsversuche damit vorgenommen worden, die endgültig darzulegen haben, dass das schichtweise Gefrierenlassen ein untauglicher Bauvorgang ist. Hingegen sollen, nach „Bauingenieur“ vom 17. August 1934, vor dem Beginn des Abbindens erfrorene Würfel bei nachherigem Auftauen noch abgebunden und genügende Festigkeiten ergeben haben.

Der 169. Schweisserkurs des Acetylen-Vereins findet vom 26. November bis 1. Dezember statt, mit fakultativer zweiter Woche. Näheres vergl. S. 125 und 54 ffd. Bandes.

## WETTBEWERBE.

**Teilweiser Neubau des Stadtcasino Basel.** Die Casino-Gesellschaft eröffnet einen Ideen-Wettbewerb um Pläne für einen Neubau des Stadtcasino am Barfüsserplatz, der sich an den bestehenden grossen Musiksaal und an den Hans Huber-Saal anschliessen soll. Teilnahmeberechtigt sind nur Mitglieder des S. I. A. oder B. S. A., sofern sie schweizerischer Nationalität sind und seit mindestens 1. September 1933 im Kanton Basel-Stadt eine Geschäftsniederlassung haben. Einlieferungstermin 8. März 1935, Anfragetermin 15. Dez. 1934. Die Architekten des Preisgerichtes sind A. Sarasin (Basel), Prof. O. R. Salvisberg (Zürich) und A. Schuhmacher, Chef des Stadtplanbureau; als Ersatzmann A. Meili (Luzern). Zur Prämierung von fünf bis sechs Entwürfen stehen 15000 Fr. zur Verfügung. Verlangt werden Grundrisse, Schnitte und Fassaden 1:200, Hauptfassade 1:100, Modell 1:100, kubische Berechnung und Bericht. Unterlagen gegen 20 Fr. Hinterlage zu beziehen beim Sekretariat der Casino-Gesellschaft, Dr. W. S. Schiess, Freiestrasse 111, Basel. Die Wettbewerbskommission des S. I. A. hat die Bedingungen geprüft und gutgeheissen.

**Neues Kantonsspital in Zürich** (Bd. 103, S. 13). Das aus den Herren Reg.-Rat R. Maurer, Präsident, Reg.-Rat J. Sigg, Prof. Dr. O. Veraguth (anfänglich Prof. Dr. P. Clairmont), Arch. K. Egender, Dr. med. Hans Frey, Dir. des Inselspitals (Bern), Arch. H. W. Moser, Arch. Otto Pfister, Prof. O. R. Salvisberg, Prof. Dr. R. Schachner sen. (München), Dr. med. A. Wächter, Kantonsbaumeister H. Wiesmann und Sekretär Dr. Hans Frey (Baudirektion) bestehende Preisgericht zur Beurteilung des unter schweizerischen Architekten veranstalteten Ideen-Wettbewerbes für ein neues Kantonsspital mit Universitätsklinik in Zürich, mit rd. 1300 Betten, hat die sehr eingehende, mehrere Wochen in Anspruch nehmende Prüfung der eingegangenen 86 Wettbewerbsarbeiten zum Abschluss gebracht, wobei es zu folgendem Ergebnis gelangte:

1. Rang ex æquo (12000 Fr.): Entwurf Nr. 5, Verfasser: Leuenberger & Flückiger, Arch., Zürich, Mitarb. Dipl. Arch. E. Rupp, Zürich.
1. Rang ex æquo (12000 Fr.): Entwurf Nr. 17, Verfasser: R. Landolt, Dipl.-Arch., Zürich-Altstetten, W. Henne, Dipl. Ing.-Arch., Schaffhausen und Max Werner, Dipl. Arch., Schaffhausen.
2. Rang ex æquo (11000 Fr.): Entwurf Nr. 75, Verfasser: M. E. Häfeli, Dipl. Arch., Zürich, W. M. Moser, Dipl. Arch., Zürich und R. Steiger, Dipl. Arch., Zürich; Mitarb. M. Dubois, Arch., Zürich.
2. Rang ex æquo (11000 Fr.): Entwurf Nr. 76, Verfasser: Arter & Risch, Architekten, Zürich.
3. Rang ex æquo (10000 Fr.): Entwurf Nr. 15, Verfasser: Professor F. Hess, Zürich.
3. Rang ex æquo (10000 Fr.): Entwurf Nr. 61, Verfasser: P. Trüding, Stadtbaumeister, St. Gallen.
3. Rang ex æquo (10000 Fr.): Entwurf Nr. 77, Verfasser: J. Schütz, Arch., Zürich; ärztl. Berater Dr. med. Deschwanden, Luzern.
4. Rang (9000 Fr.): Entwurf Nr. 1, Verfasser: Henauer & Witschi, Arch., Zürich; Mitarbeiter E. Weber, Dipl. Arch., Zürich.
5. Rang (8000 Fr.): Entwurf Nr. 44, Verf.: Dr. R. Rohn, Arch., Zürich.
6. Rang (7000 Fr.): Entwurf Nr. 21, Verfasser: A. Steger, Arch., Zürich, R. Schneider, Arch., Glarus.

Zum Ankauf wurden folgende Projekte empfohlen:

- Entwurf Nr. 48 (4000 Fr.): Verfasser: K. Scheer, Architekt, Zürich-Oerlikon.
- Entwurf Nr. 53 (4000 Fr.): Verfasser: Dr. H. Fietz, Dipl. Arch., Zollikon, R. Gaberel, Arch., Davos; med. Mitarbeiter Dr. med. Frei, Dir. der med. Universitätsklinik, Bern, Dr. med. Häberlin, Davos.
- Entwurf Nr. 39 (3000 Fr.): Verfasser: E. Schindler, Dipl. Architekt, A. v. Waldkirch, Dipl. Arch., Zürich.
- Entwurf Nr. 49 (3000 Fr.): Verfasser: Kellermüller & Hofmann, Architekten, Zürich.
- Entwurf Nr. 51 (3000 Fr.): Verfasser: Reinhart, Ninck & Landolt, Architekten, Zürich.
- Entwurf Nr. 55 (3000 Fr.): Verfasser: Prof. W. Dunkel, Arch., Kilchberg; Mitarbeiter Dr. med. W. Deucher, Kilchberg.

Die *Ausstellung* der Entwürfe im roten Backsteinbau der Fabrik Stünzi Söhne in Zürich-Wollishofen, Seestrasse 395 (südlich vom Bahnübergang Wollishofen; Tram 7, Haltestelle Zellerstrasse) wird eröffnet am Samstag, den 17. November um 13 h und ist dann täglich geöffnet von 9 bis 17 h mit einziger Ausnahme von Montag, 19. November nachmittags. Der Schluss der Ausstellung wird später bekannt gegeben.

## LITERATUR.

**H. Rietschels Leitfaden der Heiz- und Lüftungstechnik.** Zehnte, verbesserte Auflage von Prof. Dr. Ing. Hch. Gröber, Vorsteher der Versuchsanstalt für Heizungs- und Lüftungswesen an der T. H. Berlin. Mit einem meteorolog.-klimatischen und einem hygien. Abschnitt von Dr. F. Bradtke, T. H. Berlin. Mit 284 Abb., 18 Zahlentafeln und den Hilfstafeln I bis VII. Berlin 1934, Verlag von Julius Springer. Preis geb. 30 RM.

Wenn der Umfang der 10. Auflage von Rietschels Leitfaden auch unverändert geblieben ist, so muss mit Genugtuung festgestellt werden, dass die Neuerungen durch Aufnahme neuer oder Erweiterung bereits bestehender Abschnitte entsprechend berücksichtigt worden sind. Dafür sind die Kapitel, die heute allgemein bekannte Gebiete behandeln, entsprechend gekürzt. Das Heizungs- und Lüftungsfach wird ja mit jedem Jahr umfangreicher. Darum ist es nicht leicht, ein Kompendium zu schaffen, das Anspruch auf Vollständigkeit macht und doch in Umfang und Preis in angemessenen Grenzen bleibt. Im vorliegenden Werk ist das durch knappe, präzise