

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **115/116 (1940)**

Heft 25

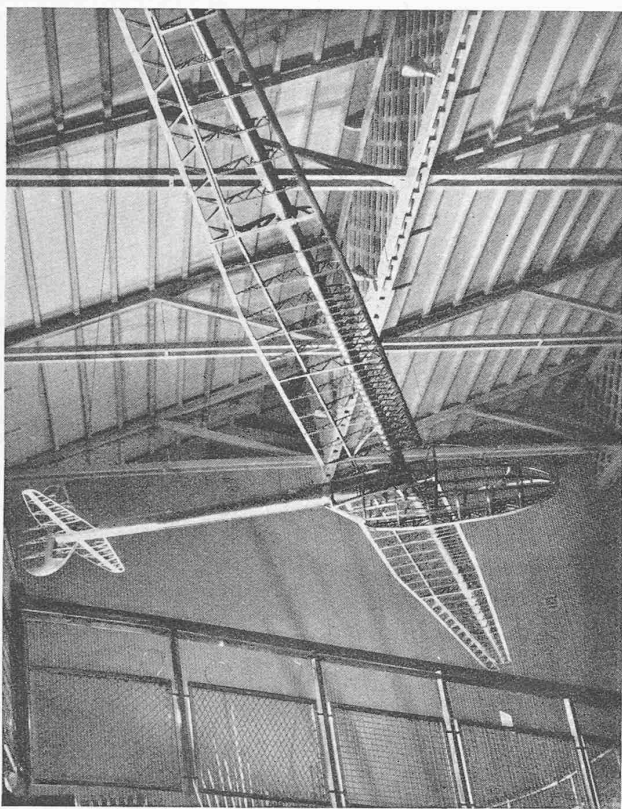
PDF erstellt am: **08.08.2024**

### **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.



Leichtmetall-Segelflugzeug «Avional», Spannweite 17 m, Länge 7,6 m  
Gebaut unter Leitung von Ing. H. Schreiber, Bern

dende wächst und maximal 24 Rp./t erreichen kann. Auf keinen Fall darf die Ausfuhr, die von einer Bewilligung des Eidg. Volkswirtschaftsdepartementes abhängig gemacht wird, mehr als 300 000 t jährlich betragen. Mit dieser Massnahme wird jeglichem Raubbau ein Riegel geschoben.

«Redeblüte» oder Kalauer? Auf Seite 94 dieses Bandes (in Nr. 8) hatten wir uns erlaubt, eine vor Jahren schon einmal gebrachte scherzhafte Hyperbel zu wiederholen: das «totgeborene Kind, das sich im Sande verlaufen hat». Schon damals, und auch diesmal wieder sind einige unserer Leser auf den Leim gegangen, indem sie das totgeborene Kind für bare Münze genommen (auch kein übles Bild?) und uns auf diesen vermeintlichen Sprach- oder Denkfehler aufmerksam gemacht haben. Es blieb aber einer (von doctores redigierten) Zeitung, der «Nation», vorbehalten, auf diesen zwar nicht mehr ganz neuen aber faustdicken Kalauer ebenfalls hereinzufallen und die «SBZ» ob einer vermeintlichen «Redeblüte» öffentlich anzuprangern, als ob wir den Unsinn nicht gemerkt hätten. — Nun, wir bitten alle unbeabsichtigterweise Gefoppten höflich um Entschuldigung dafür, dass wir sie verleitet haben, unsere Beherrschung der deutschen Sprache zu unterschätzen. Es war also nur ein dialektischer Scherz, um das Sinnlose des mit ihm verglichenen Alpenautobasistunnel zu unterstreichen. Das arme Kind aber wollen wir nun doch endgültig im Sande ruhen lassen.

 **Leichtmetallsegelflugzeug.** Das s. Zt. an der Landesausstellung gezeigte, ganz aus schweizerischem Leichtmetall hergestellte Segelflugzeug «Avional» wird von M. Koenig in Nr. 15/16 vom August 1940 der «Schweizer Aero-Revue» beschrieben. Verwendet wurden beim Bau neben Blechen und Profilen aus Avional auch Gusstücke aus Alufont. Ueber die Erfahrungen mit dem konstruktiv sehr interessant durchgebildeten freitragenden Hochdecker mit nach hinten rohrförmig verjüngtem Schalenrumpf ist leider nichts bekannt. Es wäre sehr zu wünschen, dass einmal konsequente Erprobungen mit Leichtmetallsegelflugzeugen durchgeführt würden, die vielleicht einige der Bedenken, die der Aufnahme der Metallbauweise im Segelflugzeugbau noch entgegenstehen, zerstreuen könnten. Eine Masskizze des unter Leitung von Ing. H. Schreiber (Bern) gebauten «Avional» findet man in der Aero-Rev. Nr. 17/18.

**Albert Friedrich His-Stiftung, Basel.** Auch dieses Jahr kommen aus den Zinsen der Albert Friedrich His-Stiftung des Basler Kunstvereins einige Reisestipendien an junge, talentvolle und unbemittelte Maler, Bildhauer und Architekten aus Basel

zur Verteilung. Sie sollen zu einem Studienaufenthalt in Italien im Laufe des Jahres 1941 verwendet werden. Für die Dauer des Krieges ist diese Bestimmung dahin abgeändert worden, dass die Mittel zu einem Studienaufenthalt in der Schweiz verwendet werden dürfen, und dass mobilisierte Bewerber die Reise auch später antreten können. Anmeldebestimmungen siehe Inserat.

**Ersatztreibstoffe für Automobile.** *Berichtigung.* Die Carbusol S. A. in Genf, deren Holzkohlengas-Anhänger auf Seite 237\* lfd. Bds. (23. Nov. 1940) beschrieben wurde, teilt uns mit, dass ihr Gaserzeuger nicht nach einem ausländischen Modell gebaut ist. Alle ihre Patente sind schweizerischen Ursprungs. Der Brennstoff hingegen, die Carbusol Holzkohlen-Brikets, werden nach einem Verfahren erzeugt, das in Frankreich entwickelt worden ist.

**Erprobung eines Raketen-Flugzeuges.** Nach einer italienischen Meldung hat kürzlich der italienische Fliegeroberst Bernardi die ersten erfolgreichen Probeflüge mit einem von den Caproniflugzeugwerken gebauten Raketenflugzeug (vgl. «SBZ» Bd. 107, S. 37\*, 1936) ausgeführt. Auch dieses Flugzeug, das eine Fluggeschwindigkeit von 1000 km/h erreicht haben soll, ist eine Ganzmetallkonstruktion.

**Lawingalerien der Gornergratbahn** sind im Laufe dieses Sommers auf eine Länge von 770 m am Hang unterhalb der Station Riffelberg erstellt worden. Zusammen mit einigen Vorkehren gegen Schneeverwehungen im obersten Teil der Strecke ermöglichen sie den durchgehenden Winterverkehr der Skifahrer.

## WETTBEWERBE

**Genfer Verbindungsbahn-Rhonebrücke.** Zu diesem Wettbewerb sind eingeladen schweizerische, in der Schweiz niedergelassene, nicht beamtete Ingenieure, Architekten, Techniker und Unternehmer. Anfragetermin 10. Januar, Einlieferungs-termin 31. März 1941. Preissumme für höchstens acht Preise 40 000 Fr., dazu 20 000 Fr. für Ankäufe. Als Unterlagen werden mitgeliefert die vorliegenden offiziellen zwei Projekte (Beton und Blechbalken, in 1:200); die Unterlagen sind gegen ein Depositum von 50 Fr. zu beziehen beim Bureau de Construction CFF, Bahnhof Cornavin, Genf. Wir kommen auf diese Ausschreibung zurück und verweisen zur vorläufigen Orientierung auf unsere Berichterstattung über die Genfer Verbindungsbahn und den Pont Butin in Bd. 67, S. 185\* (8. April 1916). Die Eisenbahn verlässt das Tracé des Pont Butin und verläuft nunmehr weiter flussaufwärts, wie 1916 von Prof. F. Schüle empfohlen.

**Schulhaus für das kant. aargau. Lehrerinnen-Seminar in Aarau,** in Verbindung mit einer Gemeinde-Turnhalle. Ideenwettbewerb unter allen im Kanton Aargau seit 1. Jan. 1939 niedergelassenen und allen im Kanton heimatberechtigten, in der Schweiz wohnhaften Architekten. Anfragen bis 20. Januar, Einlieferungen bis 31. März 1941. Preissumme für vier bis fünf Entwürfe 8000 Fr., dazu für Ankäufe 2000 Fr.; es ist beabsichtigt, den I. Preisträger zur weiteren Bearbeitung heranzuziehen (vorbehaltlich zwingender Gründe). Preisgericht: Baudirektor A. Studler, Stadtmann Dr. F. Laager, die Architekten F. Hiller (Bern), W. Henauer und M. Risch (Zürich), Ersatzmann F. Bräuning (Basel). Unterlagen zu beziehen gegen Hinterlegung von 20 Fr. bei der kant. Baudirektion Aarau.

## NEKROLOGE

† **Elias C. Travlos,** Bauingenieur, dessen Ableben am 31. Okt. d. J. bereits gemeldet worden ist, wurde in Vathy auf der Insel Samos am 30. Dez. 1866 geboren; heimatberechtigt war er auf der Insel Kephalaria im Ionischen Meer. Nach Absolvierung des Gymnasiums und zweijährigem Besuch der Universität Athen reifte in ihm der Entschluss, Ingenieurwissenschaften zu studieren; er kam zu diesem Zwecke im Jahre 1889 nach Zürich an die E. T. H. Nach Abschluss des Studiums 1893 erfolgte sein Eintritt in die Dienste der N. O. B., wo er bis 1897 blieb und hauptsächlich beim Bau der beiden Tunnel der Linie Thalwil-Zug beschäftigt war. Alsdann sehen wir unseren Freund ein Jahr lang im Eisenwerk Kaiserslautern in der Rheinpfalz. Im Oktober 1898 zog es ihn jedoch wieder nach Zürich, um an der E. T. H. als Assistent für Graph. Statik sowie für Eisenbahn- und Wasserbau bei den Professoren W. Ritter, E. Gerlich und C. Zschokke ein Jahr lang zu wirken. Anschliessend wird er in der Basler Baugesellschaft in Basel Chef des Ingenieurbureau. Vom Januar 1902 bis Ende 1907 ist er Oberingenieur bei der A. G. Alb. Buss & Cie. in Basel; während dieser Zeit erfolgte eine Reise nach Norwegen im Auftrag des Schweiz. Bankvereins in Basel, zur Begutachtung der Wasserkräfte des Kinsaa bei Kinservik im Siörfjord. Im Januar 1908 etablierte sich Travlos als Zivilingenieur in Basel; 1909 führt ihn eine technische Expertise nach Aegypten.