

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 6

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.

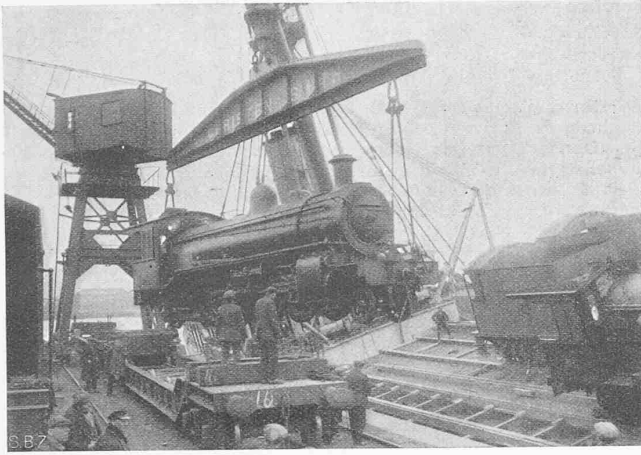


Abb. 1. Anhebung der Last mittels eines Schiffs-Hebebaums

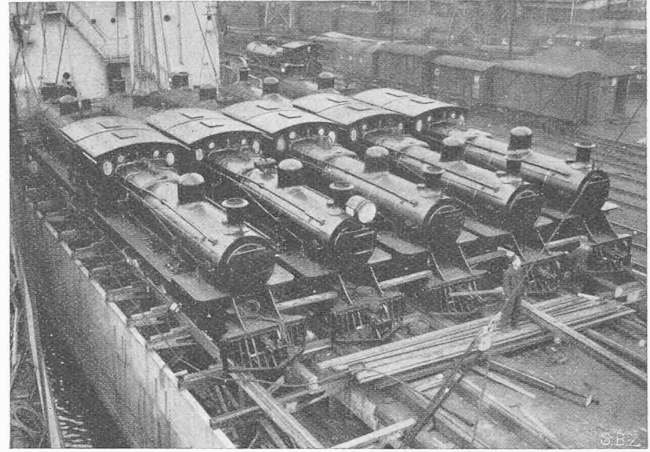


Abb. 2. Je fünf Dampflokomotiven nebeneinander an Deck

geschrieben werden könnte, da viele Beobachtungen noch sehr grob vorgenommen wurden, sei doch erwähnt, dass sich deren Ergebnis ziemlich mit französischen Beobachtungen deckt. Die SNCF hat Holz- und Stahlwagen mit 45 km/h zusammenstossen lassen und festgestellt, dass der Stahlwagen trotz den aufgetretenen Verformungen im grossen ganzen standhielt, während der Holzwagen restlos zerstört wurde. Eine Stirnwandbelastungsnorm von 200 t muss demnach wohl als ein Minimum angesehen werden. Die bei den deutschen Versuchen aus kinematographischen Aufnahmen errechneten Verzögerungen und die daraus ermittelten Druckkräfte sind mit zu mangelhaften Mitteln durchgeführt worden, um Beweiskraft zu erhalten. Anschliessend an diese Versuche wurden die Wagen oberhalb einer 2:3 geneigten Halde (zwischen Immendingen und Singen) derart zum Entgleisen gebracht, dass sie die Halde hinabrollten. Während sich der Stahlwagen fünfmal überschlug und infolge der Federung bei jeder Drehung einen Sprung machte, überschlug sich der Holzwagen nur einmal und barst dann restlos auseinander. Die Beschädigungen an Stahlwagen waren äusserlich erst nach dem letzten Sturz sichtbar und zeigten ungenügende Verdrehungssteifigkeit; die Seitenwandsäulen waren geknickt und der Wagenquerschnitt zu einem Rhombus verformt.

R. Liechty

Elektrische Waltötung. Die mechanische Waltötung geschieht folgendermassen¹⁾: In den Wal werden 1 bis 7 Granatharpunen geschossen. Dann beginnt der Todeskampf, der bald eine halbe, bald mehrere Stunden dauert, selten eine Nacht lang, durch die der festgeschossene Wal das Boot schleppt. Um diese Zeit abzukürzen, benützt man zwei Mittel: Entweder den «Töter», d. i. eine Granat-Harpune ohne Klauen, die man in das mit zwei Tauen vor dem Schiffsbug festgehaltene Tier solange hineinschiesst, mit der Winde wieder herausreisst und wieder einschiesst, bis der Zweck erreicht ist. Oder das Töten «mit Luft»: In das lebende Tier wird solange Luft eingepumpt, bis, nach etwa einer halben Stunde, der Erstickungsvorgang zu Ende ist. Da es bei diesen in ihrer Roheit geradezu an moderne Kriegstechniken erinnernden Methoden nicht ohne kostspielige Fehlschüsse sowie Befreiungen der wütenden Tiere durch Losreissen von der Harpune oder Zerreißen der Tause abgeht und die Granatsplitter zudem die Gewinnung von Nebenerzeugnissen wesentlich behindern, hat man die wirksamere Technik der elektrischen Tötung ausgebildet, über die A. Weber, Oslo, in «E. T. Z.» 1939, H. 43 u. 44 einlässlich berichtet: In das mit der Harpune ausgeschossene Tau ist eine elektrische Leitung eingeschlagen, die an eine Wechselstromquelle von 50 Hz und etwa 200 V angeschlossen ist. (Länge des Taus («Vorläufers»): 120 m; ihm folgt eine Leine von 200 m Länge.) Von der in den Walleib eingedrungenen Harpunenspitze aus breitet sich der Strom über den Kopf des Tieres nach den Maulschleimhäuten aus, wo er einen leitenden Uebergang zum Meerwasser findet, in dem er über den Bootkörper in den «geerdeten» Generator zurückfliesst. Je nach der Art des Schusses (Muskel-, Lungen-, Herz-, Magenschuss) variiert die Stromstärke zwischen etwa 40 und 110 A; die tödliche Stromdichte (Stromstärke durch Walquerschnitt, der 10 m² betragen kann) ist grösser als beim Menschen (den, bei rd. 0,045 m² Brustquerschnitt, 0,1 A töten). Ein Treffer führt entweder zu sofortigem Tod oder zu einem bei anhaltender Stromzufuhr bald beendeten Zustand der Bewusstlosigkeit.

¹⁾ Vergl. «SBZ» Bd. 112, Nr. 19, S. 234^o.

Rechtsschutz des Architektenberufs. In einem Streitfall um Berechtigung einer vom Bauherrn als unbegründet beanstandeten Honorarrechnung von 260 Fr. für gelieferte Planarbeiten eines Architekten zu einem Zweifamilienhaus hat das Glarner Zivilgericht (lt. N. Gl. Ztg. vom 27. Januar 1940) in grundsätzlicher Hinsicht entschieden, dass derartige Pläne als «Werk» gemäss Art. 363 OR zu betrachten seien. Es lasse sich wohl unbedenklich behaupten, dass die Erstellung von Bauplänen durch einen Architekten normalerweise nur gegen Entgelt besorgt wird. Es kann der Architekt nicht auf die gleiche Stufe gestellt werden wie der Handwerker, da es im Wesen des Architektenberufes liegt, Pläne und Kostenberechnungen aufzustellen, während es sich z. B. bei der Planeingabe usw. eines Handwerkers, da dies sein eigentlicher Beruf nicht ist, um reine Arbeitsbewerbung handelt. Die Forderung des Architekten wurde als angemessen bezeichnet und geschützt.

Die «indo-europäische Telegraphenlinie» ist vor 70 Jahren dem Verkehr übergeben worden. Wie der «Siemens-Zeitschrift» vom Dez. 1939 zu entnehmen, verlief die Linie von London über Hamburg, Warschau, Odessa, Tiflis, Teheran an den persischen Golf und nach Karachi, Bombay und Madras. Zum überwiegenden Teil wurde die Linie als Freileitung mit 5 mm starken Eisenstrahlen verlegt, für die besondere Typen von eisernen Masten und Isolatoren geschaffen wurden. Für den Betrieb hatte Werner Siemens ein besonderes System entwickelt, das mit Wechselstrom arbeitete. Nach grossen Anfangsschwierigkeiten gestaltete sich der Telegraphendienst mit der Zeit technisch und wirtschaftlich sehr erfreulich, erlitt dann einen Unterbruch durch den Krieg 1914/18 und musste 1931 endgültig dem Seekabelweg weichen.

Die eidg. Studienkommission für Luftfahrt ist für die Ende 1941 ablaufende Amtsdauer wie folgt bestellt worden: Prof. Dr. J. Ackeret (Präsident), Prof. Dr. G. Eichelberg, Prof. E. Amstutz, Prof. Dr. M. Roß, Oberst D. Lang (Stellvertreter Hptm. Dr. sc. nat. Th. Zingg), Oberst R. Ackermann, Oberst A. Isler (Vertreter Ing. A. Müller), Ing. Prof. R. Gsell.

WETTBEWERBE

Möbelwettbewerb der Wohnbedarf A.-G. Zürich (Bd. 114, S. 63). Zufolge der Mobilisation konnte unser Möbelwettbewerb leider nur sehr schwach besetzt werden. Die Jury sieht sich durch diese besondern Umstände veranlasst, den Eingabetermin noch ein zweites Mal hinauszuschieben, auf den 30. April 1940, 18.00 h. Arbeiten, die infolge langer Transportdauer nach dem 7. Mai 1940 eintreffen, können nicht mehr berücksichtigt werden.

An alle Möbelbeflissenen richten wir die Einladung, sich nachträglich an unserem Wettbewerb noch zu beteiligen. Ausser Entwürfen von ganzen Wohn-, Schlaf- und Esszimmern sind auch Ideen für Einzelmöbel allein zugelassen. Die minimale Preissumme beträgt 2000 Fr. Denjenigen Bewerbern, die bereits Arbeiten eingeschickt haben, bieten wir Gelegenheit, diese zu ergänzen oder zu erweitern.

Auskünfte und kostenlose Zustellung des Wettbewerbsprogrammes durch Wohnbedarf A.-G. Zürich, Talstr. 11.

Zürich, 5. Februar 1940

Das Preisgericht:

Rud. Graber

Frau E. Burckhardt-Blum, Arch., M. E. Haefeli, Arch.