

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Band:** 117/118 (1941)  
**Heft:** 25

## **Wettbewerbe**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 19.11.2024

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

wind) fähig ist. L. c. wird nun von einer erstaunlichen Flugmaschine «PA-36» berichtet, die der amerikanische Konstrukteur H. F. Pitcairn 1940 vorgeführt hat. Beim Horizontalflug funktioniert sie als Autogiro. Beim Start jedoch wird der 175 PS-Motor zunächst auf den Trag-, dann erst auf den Antriebspropeller geschaltet. Mit der erlangten Umlaufzahl von 300 U/min wirkt der dreiflügelige Tragpropeller eine Weile lang im erstgenannten Sinn und reisst das Flugzeug etwa 6 m in die Höhe; anscheinend wird der auslaufende Tragpropeller mit Hilfe der inzwischen in Gang gesetzten Antriebschraube rechtzeitig genug von unten angeblasen, um, jetzt im zweiten Sinne wirkend, das Flugzeug «abzufangen» und im Steilflug emporzuführen. Auf der Strasse lässt sich das Flugzeug, mit zurückgelegten Windmühlflügeln, als dreirädriges Automobil benützen, nach Belieben mit Propeller- oder Hinterachs-Antrieb. In einer grösseren Garage hat es Platz.

**Elektrisch betriebene Pflüge**, deren Ausrüstung und Stromzufuhr Brown Boveri in Verbindung mit A. Grunder & Cie. in Binningen bei Basel durchgebildet haben, waren schon an der diesjährigen Mustermesse zu sehen. Einer Beschreibung im «Bulletin S.E.V.» vom 27. August entnehmen wir, dass die vorerst hergestellten Gartenpflüge und Bodenfräsen durch einen geschlossenen Kurzschlussankermotor von 4 kW angetrieben werden. Ueber das zu pflügende Feld wird ein Draht gespannt, an dem das Zuleitungskabel in Schleifen auf Rollen aufgehängt ist, sodass es weder die Kulturen schädigen, noch selbst Schaden nehmen kann. Es sind Felder bis zu 25 Aren Grösse bearbeitet worden; für grössere Felder werden die Masten, die den Draht tragen, nach Bedarf versetzt. Könnte man alle 3500 benzinbetriebenen Bodenfräsen der Schweiz durch elektrische (deren Betriebskosten um ein Vielfaches kleiner sind) ersetzen, so ergäbe sich eine Ersparnis von rd. 1000 t Benzin und 100 t Oel jährlich. Auch hinsichtlich Ueberlastbarkeit, ruhigem Lauf und bequemer Bedienung ist die elektrische (in der Anschaffung teurere) Fräse der benzinbetriebenen überlegen.

**Dörranlage für Obst und Gemüse im Gaswerk Langenthal.** Weil keine elektrische Abfallenergie zur Verfügung stand, erwies sich in Langenthal das Dörren mit Abwärme aus dem Gaswerk als wirtschaftlicher. Als erste Wärmequelle steht das in der Kokstrockenlöschanlage erzeugte Warmwasser von 80–100° zur Verfügung, als zweite 3 atü Sattdampf aus dem bestehenden Rauchgasabhitzeessel. Das Erhitzeraggregat für die Trocknungsluft besteht dementsprechend aus einem Warmwasser- und einem dampfgeheizten Heizkörper. Je nach Art des Dörrgutes genügt der erste oder es muss auch der zweite, besonders zu Grosszeiten, in Betrieb genommen werden. Ein 2 PS-Niederdruckventilator für 9000 m<sup>3</sup>/h treibt die auf 60 bis 75° erwärmte Luft durch fünf einzeln abschliessbare Dörrkammern, die auf insgesamt 90 Hurden zusammen 60 m<sup>2</sup> Dörrfläche darbieten. Für die richtige Luftführung über die Hurden wurden, wie im «SVGW-Bulletin» Nr. 6/1941 ausgeführt, besondere Vorkehrungen getroffen. Der Umwälzlufte wird filtrierte Frischluft beigemischt. Das Dörrgut gerät sauber und hygienisch einwandfrei und wird zu billigen Ansätzen geliefert.

**Die Energieübertragung mit hochgespanntem Gleichstrom**, die erstmals 1939 anlässlich der LA durch BBC mit ihren Mutatoren vordemonstriert worden ist, war Gegenstand einer vom S.E.V. einberufenen Diskussionsversammlung in Zürich, zu der auch ausländische Fachleute aus Deutschland, Frankreich und Italien erschienen waren. Wir kommen auf Inhalt und Ergebnis der gelungenen Tagung zurück.

**Das Schloss Laufen am Rheinfall** geht laut Beschluss des Kantonsrates vom 15. Dez. d. J. um den Preis von 450 000 Fr. in den Besitz des Kantons Zürich über. Eine Restaurierung und architektonische Säuberung ist für später vorgesehen.

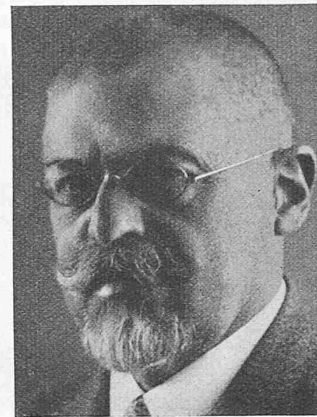
## NEKROLOGE

† **Heinrich Korrodi**, Maschineningenieur von Zürich, wo er am 10. März 1862 geboren wurde, ist am 3. Dezember in seinem 80. Lebensjahr gestorben. Nach Absolvierung der Kantonschule studierte er von 1879 bis 1882 an der mech.-techn. Abteilung des «Poly», an dem er das Diplom erwarb. Seine erste Tätigkeit übte er bis 1882 im Turbinenbau in der Escher Wyss-Filiale Leerdorf bei Wien aus, wo er Franz Prägl kennen lernte, hernach bei Ganz & Cie. in Budapest und bei J. J. Rieter & Cie. in Töss. 1887 trat er als Adjunkt der Techn. Abteilung der Eidg. Kriegsmaterialverwaltung in Bern in den Staatsdienst, wo er bis 1900 blieb. Während dieser Zeit rückte er in der Positions- und Festungsartillerie zum Hauptmann auf. Häufige Reisen zu Materialabnahmen führten Korrodi nach Frankreich zu Creusot, nach Italien, Oesterreich, England, Norwegen und nicht zuletzt

ins Rheinland; 1900 trat er als Artillerie-Ingenieur in den Dienst der «Rheinmetall» Düsseldorf und 1904 in gleicher Eigenschaft und als Abteilungschef der Gusstahlfabrik von Friedr. Krupp in Essen. 1910 kehrte Korrodi in die Heimat zurück, um als Vertreter Krupps in der Kriegstechn. Abteilung des Eidg. Militärdepartements in Bern tätig zu sein. Während seines Aufenthalts in Deutschland entwickelte Heinr. Korrodi, im optischen Teil in Verbindung mit Görz, sein Panorama-Fernrohr am Geschütz-Aufsatz, das er so entwickelte, dass es während des ersten Weltkrieges bei 17 Staaten im Gebrauch stand. Ueberhaupt verfolgte er mit seinem technischen Forschersinn alle Fortschritte des Geschützwesens, worin er ein Meister war. 1926

berief ihn denn auch die Schweiz. Industrie-Gesellschaft in Neuchâten in ihren Verwaltungsrat, dem er bis vor Jahresfrist angehört hat. Gemessen am Kanonendonner, die der Artillerie-Hauptmann im Frieden auf so manchem Schiessplatz Europas erlebt, blieb sein Leben — seit 1918 wieder in Zürich — still und zurückgezogen, von der Verpflichtung ebenso stillen Wohltuns erfüllt, auch im Kreise der G.E.P., der Heinr. Korrodi während 60 Jahren seine Anhänglichkeit bewiesen. Er ruhe in Frieden!

† **Dr. iur. J. L. Cagianut**, Präsident des Schweiz. Baumeister-Verbandes, von Brigels, geb. 26. Okt. 1880, ist nach längerem Leiden am 13. Dezember in Zürich gestorben. Nach Abschluss seiner juristischen Studien wandte er sich zuerst dem Bankfach zu, bald aber den Interessen des Gewerbes, insbesondere des Baugewerbes: 1909 wurde er Sekretär des S.B.V., 1920 dessen Präsident, daneben (1917) Vorstandsmitglied und 1931 Vizepräsident der Fédération internat. du bâtiment et des travaux publics. Sein reiches Wissen und seine Arbeitskraft lieh er überdies dem Verwaltungsrat der SUVA und der Eidg. Fabrikkommission. Nach Kriegsausbruch wurde Dr. Cagianut auch zum Leiter der Abteilung für Baustoffe beim K.I.A.A. berufen, und zu Beginn des Jahres 1941 wählte ihn der Bundesrat zum Delegierten für Arbeitsbeschaffung. Es ist nicht verwunderlich, dass dieser initiative Mann unter der sich stets mehrenden Last aller dieser Funktionen schliesslich zusammenbrach. Bis zu seinem allzufrühen Tod aber hat er alle seine Kräfte dem Lande gewidmet, das ihm zu grossem Dank verpflichtet bleibt.



HEINRICH KORRODI

ARTILLERIE-INGENIEUR

10. März 1862

3. Dez. 1941

## WETTBEWERBE

**Primar- und Sekundarschulhaus in Bulle.** Teilnahmeberechtigt sind Friburger Architekten (ohne Rücksicht auf ihren Wohnsitz) und Schweizer Architekten, die seit mindestens 1. Januar 1940 im Kanton Friburg berufstätig niedergelassen sind. Zu projektieren sind ein Primarschulhaus und ein Sekundarschulhaus, die, wiewohl benachbart, unabhängig von einander erstellt werden sollen. Verlangt werden Lageplan 1:1000, Pläne 1:200, ein Schaubild, kubische Berechnung. Einlieferungstermin 16. März 1942. Preissumme für vier bis fünf Entwürfe 9000 Fr. Fachpreisrichter sind die Architekten Léon Hertling (Friburg), Léon Jungo (Bern), Edmond Lateltin (Friburg) und Edmond Virieux (Lausanne), Ersatzmann ist Arch. Gustave Robadey (Bulle). Anfragetermin 31. Dez. 1941, Antworten vor dem 15. Jan. 1942. Unterlagen (Lageplan und Programm) gegen Hinterlage von 10 Fr. zu beziehen beim Service Techn. de la Ville de Bulle.

## LITERATUR

**Die Thunerseebahn (Scherzigen-Bönigen)** von Prof. Dr. iur. Fr. Volmar. Heft 3 der «Schweiz. Beiträge zur Verkehrswissenschaft», herausgegeben von Prof. Dr. iur. Volmar, Bern, unter Mitwirkung von Dr. iur. F. Hess, Dir. des Kr. III der SBB, Ing. H. Hunziker, Gen.-Dir. der PTT, und Ing. P. Kradolfer, Gen.-Dir. der SBB. Verlag Stämpfli & Cie., Bern 1941. Preis geb. 9 Fr.<sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> Heft 1 und 2 siehe «SBZ», Bd. 118, S. 25 und 67.