Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **45/46 (1905)**

Heft 25

PDF erstellt am: **29.03.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Neben den andern Vorteilen dieses Systems fällt die exakte Geschwindigkeitsregulierung und die Sicherheit vor Ueberhitzung und Funkenbildung besonders in Betracht. Auch können Einphasen-Wechselstrom-Motorwagen durch entsprechende Stromabnehmer auf Gleichstrombahnen mit dritter Schiene weitergeführt werden, z. B. für die Einfahrt der Wagen auf den Gleichstromlinien der Städte.

Die Amerikaner befinden sich demnach, was den Betrieb von durchlaufenden Hauptzügen betrifft, im Uebergangsstadium zur Benutzung des nunmehr vielfach auch für hiesige Betriebe empfohlenen Einphasenstromes.

W. Weissenbach-Griffin.

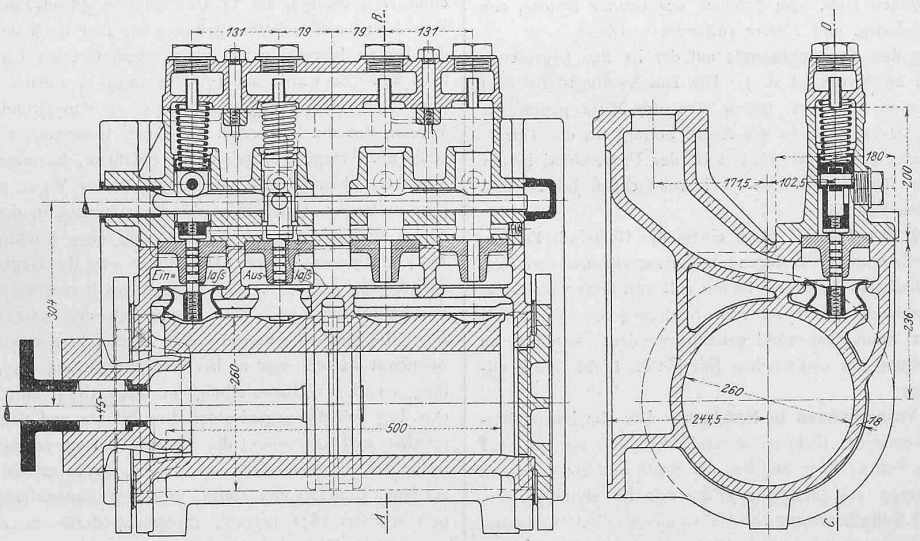
Miscellanea.

Eine Lokomotive mit Ventilsteuerung ist kürzlich von der *Hannoverschen Maschinenbau-A.-G. vormals Georg Egestorff* an die Ilseder Hütte geliefert worden. Diese Maschine hat nach einer Notiz in der Z. d. V. d. I. folgende Abmessungen: Spurweite 780 *mm*, Zylinderdurchmesser 260 *mm*, Kolbenhub 450 *mm*, Treibraddurchmesser 900 *mm*, Rostfläche 0,8 m^2, Heizfläche 42,9 m^2, Dampfdruck 11 Atm., Dienstgewicht 16,5 *t*.

Die im Jahre 1898 von der genannten Gesellschaft erbaute Lokomotive war ursprünglich mit gewöhnlicher Stephenson-Steuerung ausgerüstet und ist jetzt gelegentlich einer grössern Kesselausbesserung mit einem Pielock-Ueberhitzer von 7 m^2 Heizfläche sowie mit Lentzscher Ventilsteuerung versehen worden.

Um die Steuerung anzubringen, war es nur notwendig, einen neuen Zylinder (siehe die Abbildung) mit vier Ventilen und eine entsprechende Ventilstange anzufertigen. Die letztere tritt an die Stelle der frühern Schieberstange und erhält ihre Bewegung von der Schwinge der unverändert beibehaltenen Steuerung. Die Ventilstange trägt die Hubkurven für die beiden Einlass- und die beiden Auslassventile.

Schnitt *C—D*. Schnitt *A—B*.



Lokomotivzylinder mit Ventilsteuerung. — Masstab 1 : 10.

Die für die Lokomotive und für die zu befahrende Strecke von der Aufsichtsbehörde zugelassene höchste Geschwindigkeit beträgt 24 *km*/St., mithin die grösste Umlaufzahl der Treibräder in diesem Falle nur 142 in der Minute. Auf dem Versuchsstande der Fabrik wurde jedoch die Umlaufzahl auf 300 gesteigert. Die Steuerung arbeitete hierbei vollkommen ruhig, insbesondere setzten die Ventile ohne Schlag auf.

Die Lokomotive ist seit Ende Juli im Betrieb und durchläuft im angestrengtesten Dienst täglich rund 140 *km*.

Der VI. internationale Architektenkongress in London 1906 wird vom 16. bis zum 21. Juli dauern. Zur Besprechung liegen folgende Themata vor:

1. Ausführung wichtiger Regierungs- und städtischer Bauten durch besoldete Beamte.
2. Baukünstlerisches Verlagsrecht und Eigentumsrecht an Zeichnungen.
3. Aus Stahl und Eisenbeton hergestellte Bauten. *a*) Allgemeine Lage dieses Gegenstandes; *b*) unter besonderer Berücksichtigung der aesthetischen und hygieinischen Gesichtspunkte in bezug auf sehr hohe Gebäude.
4. Baukünstlerische Bildung des Publikums.
5. Gesetzmässige Befähigung eines Architekten.
6. Wie weit ist ein Architekt in theoretischer und praktischer Weise als ein Handwerker auszubilden?
7. Entwerfen und Anlegen von Strassen und freien Plätzen in Städten.
8. Ist dem Architekten unumschränkte Gewalt über andere Künstler oder Handwerker bei der Vollendung eines nationalen oder öffentlichen Gebäudes zu erteilen?
9. Die Verantwortlichkeit der Regierung hinsichtlich der Erhaltung nationaler Denkmäler.

Der geschäftsleitende Ausschuss nimmt bis zum 30. April 1906 Abhandlungen über irgend eines der obigen Themata in englischer, deutscher oder französischer Sprache zur Vorlage an den Kongress entgegen. Alle Mitteilungen beliebe man an den Sekretär des geschäftsleitenden Ausschusses, 9 Conduit Street, London W. zu richten.

Monatsausweis über die Arbeiten am Rickentunnel. Im Monat November ist der Richtstollen südseits um 101,0 *m*, nordseits um 122,1 *m*, zusammen um 223,1 *m* vorgetrieben worden und hat damit eine Länge von 2157,0 *m*, bezw. 2925,3 *m* und total 5082,3 *m* oder 59,1 % der Gesamtlänge erreicht. Der Firststollen war Ende des Monats auf der Südseite auf 1893 *m*, auf der Nordseite auf 985 *m*, zusammen auf 2878 *m*, der Vollausbruch auf 1768 [1]) *m*, bezw. 940 *m* oder zusammen auf 2708 *m* ausgeführt. Vom Mauerwerk waren die Widerlager südlich auf 1703 *m*, nördlich auf 924 *m*, im ganzen auf 2627 *m*, das Gewölbe auf 1691 *m*, bezw. 888 *m*, zusammen auf 2579 *m* hergestellt. Es wurde ferner auf eine Länge von 34 *m* ein Sohlengewölbe ausgeführt. Die mittlere Gesamtzahl der auf allen Baustellen beschäftigten Arbeiter betrug 930 gegenüber 915 im Monat Oktober. Das Tunnelwasser wurde auf der Südseite mit 20 Sek.-*l*, auf der Nordseite mit 1,5 Sek.-*l* gemessen. Mit dem Richtstollen der Südseite wurden harte Mergel, dann weiche Mergel und Sandstein durchfahren und bei Km. 2,095 eine Quelle von 3 Sek.-*l* angeschlagen. Die erste Hälfte des im November auf der Nordseite aufgeschlossenen Richtstollens liegt im Mergel, die andere im Sandstein; das Gestein ist hier vor Ort trocken.

Schweizerischer Techniker-Verband. Sonntag den 10. Dezember 1905 fand in der Tonhalle Zürich die konstituierende Versammlung des schweizerischen Technikerverbandes statt, zu dem sich die Vereine ehemaliger Schüler der Techniken Winterthur, Biel und Burgdorf zusammengetan haben. Zur Zeit zählt der Verband 1200 Mitglieder. Es wurde beschlossen, ein eigenes, ständiges Sekretariat zu schaffen. Der Zentralvorstand besteht aus neun Mitgliedern; in denselben wurden gewählt als Zentral-Präsident: Herr *Karl Müller*, Patentanwalt in Zürich; als I. Vize-Präsident: Herr *A. Elsener*, Direktor der Elektra Bodensee-Thurtal in Arbon; als II. Vize-Präsident: Herr *Emil Graner*, Betriebsleiter des Elektrizitätswerkes Hagneck in Biel, und als Präsident der Redaktionskommission: Herr *D. Wollenmann*, Ingenieur, in Zürich.

Der Verband wird ins Handelsregister eingetragen und tritt am 1. Januar 1906 ins Leben.

Ein Bankett von 250 Gedecken im Pavillon der Tonhalle, bei dem die «Chambre XXIV» des Männerchors Zürich mit ihrem ausgezeichneten Solisten, Herrn Emil Weiss, die Techniker durch prächtige Vorträge erfreute, schloss die für den schweizerischen Technikerstand denkwürdige Tagung. . . . . *r.*

Stadttheater in Zug. Zur Erlangung von geeigneten Plänen für ein mit einem Gesellschaftshaus verbundenes Stadttheater in Zug war unter mehrern Schweizer Architekten ein engerer Wettbewerb ausgeschrieben worden. Da die verfügbare Bausumme, die Forderungen des Bauprogramms und die den aufgeforderten Architekten für ihre Arbeiten in Aussicht gestellte Vergütung nicht allen Anordnungen zu entsprechen schienen, sahen sich einige der Herren veranlasst, von einer Beteiligung abzusehen. Das Preisgericht fand denn auch, dass von den eingegangenen fünf Entwürfen keiner völlig genügen könne und skizzirte selbst die Grundideen, nach denen ein neuer Plan ausgearbeitet werden solle. Dessen Ausführung wurde, wie die Tageszeitungen mitteilen, Herrn Architekten *Fr. Wehrli* in Zürich über-

[1]) Auf der Südseite sind Vollausbruch und Widerlager nur von 0,9 *m* über Schwellenhöhe aufwärts erstellt.

tragen, weil sein Wettbewerbsentwurf als der zweckmässigste unter den eingereichten Arbeiten befunden worden war.

Schiffahrt auf dem Oberrhein. Zur Förderung des neuen Dampfschiffverkehrs beantragt die Regierung von Basel dem Grossen Rat die Erstellung von Landungseinrichtungen, bezw. den Bau einer Uferversicherung und Quaianlage am linken Rheinufer auf eine Strecke von 200 *m* von der Landesgrenze an aufwärts sowie die Vornahme von Baggerungen längs dieses Quais. Es soll dazu in erster Linie das der öffentlichen Verwaltung gehörende Schiffmühleareal in Anspruch genommen werden, von wo aus sich leicht ein Geleiseanschluss an den St. Johannsbahnhof herstellen lässt; auch liegt hier die Gasfabrik, die voraussichtlich grosse Mengen Kohle auf dem Wasserweg beziehen wird, in unmittelbarer Nähe. Die Baggerungen längs dem Quai sollen bis auf eine Tiefe von 1 *m* unter den Nullpunkt des Pegels ausgeführt werden. Uferversicherung und Baggerung sind zusammen auf 148 000 Fr. veranschlagt.

Die St. Stephans-Kathedrale in Budapest, in der Leopoldstadt, deren Grundstein bereits Mitte des vorigen Jahrhunderts gelegt wurde, ist am 19. November d. J. feierlich eingeweiht worden. Die im Stile italienischer Renaissance ausgeführte Basilika, deren Kuppel 1868 kurz nach der Vollendung einstürzte und damals die Hauptfassade vernichtete, ist nacheinander von den Architekten *Hild*, dem Erbauer des Graner Domes, *von Ybl*, dem Erbauer der Hofburg, und *Kauser* vollendet worden.

Der Durchschlag des Bosrucktunnels auf der im Bau begriffenen Pyhrnbahn[2]) erfolgte am 20. November d. J. Die Durchschlagsstelle liegt bei Tunnel-Km. 2,480, d. h. ungefähr 100 *m* von der Mitte gegen die Steiermärker-Seite. Die Abweichung in der Achse beträgt an der Durchschlagsstelle nach der Seite etwa 3 *cm*, ebenso ist der Unterschied in der Höhe nur gering. Der Tunnel soll im Juni kommenden Jahres dem Verkehr übergeben werden können.

Elektrizitätswerk Frauenfeld. Nach einem der Gemeinde Frauenfeld demnächst zur Abstimmung vorzulegenden Vertragsentwurf zwischen der Stadt und der Gesellschaft «Motor» in Baden soll von dieser aus ihrem Werke in der Betznau elektrischer Strom mit einer Spannung von 25 000 Volt bis an die Grenzen der Stadt Frauenfeld geliefert werden. Von hier an wird die Stadt die Verteilung der elektrischen Energie für Licht- und Kraftzwecke selbst übernehmen.

Die Stadt- und Vorortbahnen in Hamburg. Die Hamburger Bürgerschaft hat mit der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft und mit Siemens & Halske in Berlin einen Vertrag über den Bau der Stadt- und Vorortbahnen Hamburgs im Gesamtbetrage von ungefähr 51 400 000 Fr. abgeschlossen.

Elektrizitätswerk Schaffhausen. Die Einwohnergemeinde-Versammlung genehmigte am 9. Dezemder d. J. ohne Widerspruch die Vorlage der städtischen Behörden betreffend Ausbau und Erweiterung des städtischen Elektrizitätswerkes im Kostenbetrage von 1 130 000 Fr.

Der Güterbahnhof der Badischen Bahn bei Basel ist fertig gestellt und am 15. Dezember für den Verkehr eröffnet worden.

Konkurrenzen.

Wettbewerb für ein Sekundarschulhaus mit Turnhalle an der Ecke der Riedtli- und der Röslistrasse in Zürich.[3]) Das Preisgericht hat folgende Preise zuerkannt:

I. Preis (2000 Fr.) den Architekten *Bischoff & Weideli* in Zürich.
II. Preis (1500 Fr.) den Architekten *Bischoff & Weideli* in Zürich.
III. Preis «ex aequo» (750 Fr.) den Architekten *Gebr. Pfister* in Zürich.
III. Preis «ex aequo» (750 Fr.) dem Architekten *Jakob Emil Meier* in Zürich.
IV. Preis (500 Fr.) dem Arch. *Arnold Meier* aus Hallau in Charlottenburg.

Lobende Erwähnung erhielten die Entwürfe der Architekten *Robert Angst* in Zürich und *Hermann Lüthi* in St. Gallen.

Die Ausstellung der eingegangenen Entwürfe findet vom nächsten Montag an in der «Meise» statt.

Preisausschreiben.

Preisausschreiben für einen elektrischen Hochspannungsanzeiger. Das Exekutivkomitee der Simplonausstellung in Mailand 1906 hat einen internat. Wettbewerb ausgeschrieben für einen bei Montage- und Reparaturarbeiten zu benützenden Apparat zur Anzeige des Vorhandenseins von hochgespannten Strömen in elektrischen Leitungen.

Die Beteiligung an dem Wettbewerb, für den ein Preis von 5000 Fr. ausgesetzt ist, unterliegt u. a. folgenden allgemeinen Bestimmungen:

Die Anmeldungen zur Beteiligung an dem Wettbewerb müssen vor dem 31. Dezember 1905 bei dem Exekutivkomitee eingehen. Das Preisgericht soll aus fünf Mitgliedern bestehen, von denen zwei vom Exekutivkomitee der Ausstellung und zwei weitere durch das National-Kollegium der italienischen Eisenbahningenieure zu ernennen sind. Diese vier Preisrichter ernennen den fünften. Der Preis von 5000 Fr. soll dem Bewerber zuerkannt werden, der laut Entscheidung des Preisgerichtes den besten Apparat eingeliefert hat. Der preisgekrönte Apparat sowie die andern ausgestellten Apparate verbleiben Eigentum der Bewerber. Die Beschlüsse des Preisgerichts und der Name des mit dem Preis bedachten Bewerbers sollen in der Zeitschrift «l'Elettricità» veröffentlicht werden.

Für alle nähern Mitteilungen wende man sich an den Präsidenten des Exekutivkomitees der Ausstellung, Herrn *C. Mangili*, oder an den Generalsekretär, Herrn Ingenieur *E. Stefini*.

Nekrologie.

† **Ed. Guyer-Freuler.** Nach kurzer Krankheit verschied, infolge eines Herzschlages, am 12. Dezember in Zürich Eduard Guyer-Freuler, der zwar kein Berufstechniker gewesen ist, aber doch an manchen Schöpfungen der letzten Jahrzehnte auf technischem Gebiete hervorragenden Anteil gehabt hat. Er wurde am 13. Mai 1839 in Zürich geboren. An der Kantonsschule seiner Heimatstadt legte er den Grund zu dem umfassenden Wissen, das ihn im Verein mit einer besonders scharfen Urteilskraft und einer nie versagenden Arbeitslust befähigte, die mannigfachen Aufgaben, die ihm das Leben gestellt hat, in gründlicher Weise zu erfassen und mit Erfolg zu lösen. Das Gebiet des Hotelwesens, in dessen Verhältnisse er zunächst Einblick gewann, verdankt ihm eine mächtige Förderung. Guyers 1874 erschienenes Buch «Das Hotelwesen der Gegenwart» hat die weiteste Verbreitung gefunden. Ganz besonders hervorragende Dienste hat Guyer-Freuler seinem Lande und namentlich der schweizerischen Industrie im Ausstellungswesen geleistet. Mit dem schweizerischen Generalkommissär, Ständerat Rieter, war er bei der Einrichtung der schweizerischen Abteilung an der Weltausstellung in Wien 1873 tätig. Infolge der dabei an den Tag gelegten organisatorischen Talente und der andern Charaktereigenschaften und Kenntnisse, die ihn zur Führung solcher schwierigen Geschäfte besonders geeignet erscheinen liessen, wurde er mit der Leitung des schweizerischen Generalkommissariats an den Weltausstellungen in Philadelphia 1876 und in Paris 1878 betraut, Aufgaben, deren er sich in glänzender und vorbildlicher Weise erledigt hat. Das darauf gegründete allgemeine Vertrauen des Landes bezeichnete ihn für den heiklen und vielfach undankbaren Posten eines Präsidenten des Preisgerichtes an der schweizerischen Landesausstellung in Zürich 1883. Als solcher kommt ihm ein grosser Anteil zu an dem glänzenden Verlaufe und an dem würdigen Abschluss jener nationalen Kundgebung.

Zwischen 1878 und 1883 hat Guyer seine Kräfte der Vollendung der Gotthardbahn gewidmet, indem er als Anteilhaber und organisatorischer Leiter der «Bauunternehmung Flüelen-Göschenen» tätig war. Ein zweites Mal hat er sich auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues hervorgetan, als einer der Förderer und Hauptbeteiligten an der Schöpfung der Pilatusbahn. Dass seine Mitbürger eine so hervorragende Kraft auch zum Wohle ihres mächtig vorwärts strebenden Gemeinwesens heranzuziehen wünschten, war natürlich. Lange Zeit sass Guyer im Grossen Stadtrate, wo er stets ein gewichtiges Urteil in Verwaltungsfragen und bei Behandlung von Verkehrsangelegenheiten abzugeben hatte. Mehr noch als für diese seine amtliche Betätigung sind ihm seine Mitbürger zu Dank verpflichtet für seine energische und ausdauernde Tätigkeit bei Verfolgung von Fragen, die gleichzeitig das Gebiet der Stadt und jenes der damals von dieser noch getrennten Ausgemeinden betrafen und deshalb besonders schwierig zu behandeln waren. Dazu gehörten die Ende der siebziger und Anfang der achtziger Jahre durchgeführten Strassenbahnunternehmung und Quaianlagen. Namentlich bei Schaffung der letztern stand Guyer seinem Freunde, dem Stadtingenieur *A. Bürkli*, treu zur Seite. In dem Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein war Guyer ein in frühern Jahren häufiger und immer gern gesehener Gast, dessen Wort stets die gebührende Beachtung fand. Streng gegen sich selbst und gegen andere, wie es seinem Naturell entsprach, war der Verstorbene aber, auch im Privatverkehr, jederzeit bereit, aus dem reichen Schatze seiner Erfahrungen gewünschte Ratschläge und wo nötig tatkräftige Unterstützung zu gewähren.

Mit Guyer-Freuler ist ein Mann zur Ruhe gegangen, dem seine Heimat und viele seiner Mitbürger ein geachtetes und dankbares Andenken bewahren werden!

---

[1]) Bd. XLI, S. 4.
[2]) Bd. XXXIV, S. 126.
[3]) Bd. XLVI, S. 144 und S. 285.