Objekttyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **71/72 (1918)**

Heft 13

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

unter 950 *V* sinkt und wird mittels eines Zeitrelais wieder abgeschaltet, wenn der abgegebene Strom unter 25 *A* sinkt. Um zu verhindern, dass diese Abschaltung beim Halten des Zuges an einer Station erfolgt, tritt das Relais erst nach fünf Minuten in Wirkung.

Die mit dieser automatischen Station erreichten Ersparnisse an Betriebskosten, sowohl was Bedienung, als auch Leerlauf-Verbrauch anbetrifft, sind sehr erheblich. Dazu kommt noch, dass bei Neuanlagen durch zweckmässige Verteilung dieser Stationen unter Umständen wesentliche Ersparnisse bei der Anlage der Speiseleitungen erzielt werden können. — Ein ausführliches Schaltungsschema der Anlage bringt „Electric Railway Journal" vom 14. Juli 1917.

Der Einfluss eines Kobalt-, Nickel- oder Kupfergehaltes auf den Rostangriff von Flusseisen ist von *H. T. Kalmus* und *K. B. Blake* untersucht worden.[1]) Zu den Versuchen, über die „Stahl und Eisen" nach dem „Journal of Industrial and Engineering Chemistry" berichtet, wurde als Ausgangsmaterial sehr reines Flusseisen verwendet; die Zusatzmetalle Kobalt, Nickel und Kupfer waren ebenfalls von hohem Reinheitsgrad. Das Umschmelzen erfolgte in Graphittiegeln, die mit Magnesit ausgekleidet waren, was aber eine beträchtliche Kohlenaufnahme (0,01 bis 0,48 %) nicht zu verhindern vermochte. An Nickel oder Kobalt wurden jeweilen 0,25 bis 3,0 %, an Kupfer 0,25 bis 1,0 % hinzugesetzt. Das Material wurde in Stäben von 3,2 *cm* Durchmesser und 10 bis 15 *cm* Länge gegossen, und aus diesen Scheibchen geschnitten, die in Holzrahmen während 6 bis 11 Monaten den atmosphärischen Einflüssen ausgesetzt wurden. Bei diesen Proben konnte eine rostschützende Wirkung des Nickel-, Kobalt- oder Kupferzusatzes einwandfrei festgestellt werden. Eine gleichzeitig geprüfte, von der American Rolling Mill Company gelieferte Probe liess hingegen merkwürdigerweise eine rostschützende Wirkung nicht erkennen, worüber die Verfasser eine befriedigende Erklärung noch nicht zu geben vermögen. Bemerkt sei nur, dass es sich bei den letztgenannten Proben um gewalztes Material handelte, das einen Kohlengehalt von 0,01 % aufwies.

Hölzerne Dreigelenk-Bogenbrücke. Für die gegenwärtig im Bau befindliche Staatsstrasse zwischen San Francisco und der 350 *km* nördlicher, ebenfalls an der Westküste gelegenen Stadt Eureka müssen im nördlichen Mendocino-Gebiet zahlreiche tiefe Schluchten überbrückt werden. So wird z. B. der Rock-Creek mittels einer Dreigelenk-Bogenbrücke überschritten, die weniger durch ihre nur 46 *m* betragende Spannweite, als infolge ihrer Ausführung aus Holz bemerkenswert ist. Massgebend für die Wahl dieses Baustoffes statt Eisen oder Beton waren einerseits die Transportschwierigkeiten, anderseits das Fehlen von geeignetem Sand und Kies in der Nähe der Baustelle. Die beiden Trägerhälften wurden nach „Eng. News Record", die den Bauvorgang näher beschreiben, in horizontaler Lage am Ufer erstellt und sodann mittels Kabeln in ihre Lage gebracht. Die Länge der Brückenfahrbahn beträgt 75 *m*, ihre Breite 5,5 *m*. Für die Berechnung des Bogens wurde eine Last von 500 kg/m^2 Fahrbahn, für jene der Fahrbahn ein Fuhrwerk mit einem Vorderachsgewicht von 5 *t*, einem Hinterachsgewicht von 10 *t* und 3 *m* Radstand angenommen.

Rodin-Museum und Rodin-Haus in Paris. Noch vor dem Tode Rodins ist durch eine grosse Schenkung des Meisters an den französischen Staat ein Rodin-Museum gegründet worden, das im Palais Biron untergebracht wurde. Ihm ist nunmehr ein Rodin-Haus in Meudon, einem Vorort von Paris, an die Seite getreten, in dem Briefe, literarische Erzeugnisse des Meisters und über ihn, Skizzen und andere persönliche Erinnerungen aufbewahrt werden. Vorbilder hierfür waren, wie die „Deutsche Bauzeitung" berichtet, das Goethe-National-Museum in Weimar und das Shakespeare-Haus in Stratford on Avon. Die Errichtung des Rodin-Hauses erfolgt durch die französische Regierung im Einvernehmen mit der Pariser Akademie der Künste.

La Loutre-Staudamm im St-Maurice River. Bei La Loutre am St-Maurice River in Canada wird gegenwärtig an der Erstellung eines Stausees gearbeitet, der bei einem Fassungsvermögen von 4500 Mill. m^3 nach dem Assuan-Stausee am Nil und dem Gatun-Stausee am Panamakanal den drittgrössten künstlichen Stausee der Welt darstellen wird. Er wird gestatten, für sämtliche unterhalb gelegenen Kraftwerke die Niederwassermenge zu verdoppeln. Die Kosten des nach „Engineering" schon ziemlich weit vorgeschrittenen Baues werden auf 7,5 Mill. Franken zu stehen kommen.

Ausbau des Königsberger Seekanals. Im Anschluss an den mit einem Kostenaufwand von 30 Mill. Mark beschlossenen Bau eines städtischen Handels- und Industriehafens soll auch der in den Jahren 1889 bis 1901 erstellte Seekanal alsbald nach Kriegsende von 6,5 *m* auf 8 *m* vertieft werden, d. h. auf die für die Schiffahrtsstrasse Stettin-Swinemünde geplante Tiefe, sowie entsprechend verbreitert werden. Die Kosten sind auf 14,2 Mill. Mark veranschlagt, während die Bauausführung etwa sechs Jahre beanspruchen wird.

Drahtlose Telegraphie. Wie „Electrical Review" berichtet, sind von Nauen und andern deutschen radiotelegraphischen Stationen abgegebene Zeichen nachts von verschiedenen Stationen auf Neu-Seeland wahrgenommen worden, d. h. in einer Entfernung von 19300 *km*. Dieses bemerkenswerte Ergebnis wird auf die dortige Anwendung des „Ultra-Audion"-Empfängers von de Forest zurückgeführt.

[1]) Vergleiche auch die Notiz „Ueber den Einfluss eines Kupferzusatzes auf das Rosten von Eisen" auf Seite 143 letzter Nummer (23. März 1918).

Konkurrenzen.

Bauten für das Kraftwerk Mühleberg. Der Verwaltungsrat der Bernischen Kraftwerke A.-G. eröffnet unter den im Kanton Bern eingebürgerten oder seit 1. Juli 1914 dort niedergelassenen Architekten einen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die architektonische Gestaltung des Kraftwerks Mühleberg. Die Aufgabe erstreckt sich auf die äussere Gestaltung von Maschinenhaus, Schalthaus, Absperrwerk mit Strassenbrücke, Schiffsaufzug und Einlaufturm des Grundablass-Stollens. Als Einlieferungstermin ist der 31. Mai 1918 festgesetzt. Das Preisgericht besteht aus den Herren Dr. *F. Bühlmann*, Präsident des Verwaltungsrates, und *Ed. Will*, Direktor der Bernischen Kraftwerke, Prof. *G. Gull*, Architekt in Zürich, Prof. *G. Narutowicz*, Ingenieur in Zürich, und Architekt *Werner Pfister* in Zürich. Zur Prämiierung von höchstens fünf Entwürfen verfügt das Preisgericht über den Betrag von 10000 Fr., der unter allen Umständen zur Verteilung gelangt. Ausserdem stehen ihm weitere 5000 Fr. für die Erhöhung der Prämiensumme oder den Ankauf weiterer Entwürfe zur Verfügung. Das Programm und die Unterlagen können *vom 15. April an* bei der Bau-Abteilung der Bernischen Kraftwerke, Viktoriaplatz 3 in Bern, gegen Erlag von 50 Fr. bezogen werden, die bei der Einreichung eines Projektes zurückerstattet werden.

Berichtigung.

Im Aufsatz „Der Förderbetrieb beim Ausbau des II. Simplon-Tunnel" ist auf Seite 126 (Nr. 11 vom 16. März 1918) die Legende zum vierten Bilde von Abbildung 34, rechts unten, wie folgt zu berichtigen: Der 4. Kleinzug mit Mauerung und leeren Wagen ist abgefahren; es stehen noch „Berge" da, die fertig abgeladen werden, während der 1. Kleinzug für die nächste Schicht mit dem Rest der Mauerung bereit gestellt wird. Ferner ist auf Seite 137 (Nr. 12 vom 23. März 1918), linke Spalte, in der 13. Zeile nach der Tabelle, zwischen *K* und dem Zahlenausdruck das Zeichen > ausgefallen.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER.
Dianastrasse 5, Zürich 2.

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studierender
der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht für die Bauleitung einer grössern Brücke (Schweiz) *Ingenieur*, deutsch und französisch sprechend, mit mehrjähriger Baupraxis speziell in pneumatischen Fundationen. (2115)

Gesucht ein *Maschinen- und Elektro-Ingenieur* als Lehrer an ein schweizerisches Technikum. (2117)

Ingénieur-mécanicien, pour bureau de prix de revient, d'outillages et machines, est demandé de suite dans usine importante de Genève. (2118)

Gesucht für das Brückenbaubureau einer Bahnverwaltung ein jüngerer *Ingenieur* mit etwas Erfahrung in der Berechnung und Projektierung von eisernen Brücken, womöglich mit Werkstätten-Praxis. (2119)

Auskunft erteilt kostenlos *Das Bureau der G. e. P.*
Dianastrasse 5, Zürich.