

Objekttyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 2

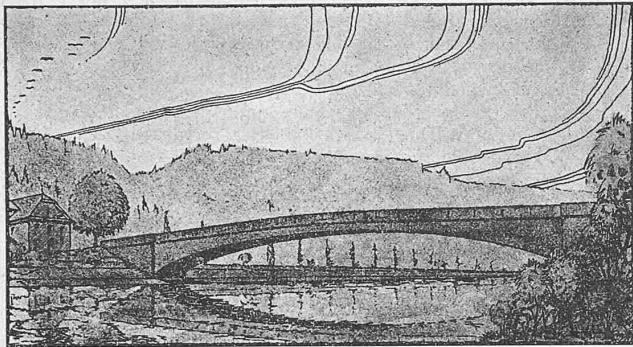
PDF erstellt am: **21.09.2024**

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.



Angekaufter Entwurf Nr. 30. Verf.: Ing.-Bureau der A.-G. Albert Buss & Cie., Basel.

enthält zwei, die andere vier Einankerumformer von 400 kW und 750 V bei 800 Uml/min und 40 Per, die zu je zweien in Serie geschaltet sind. Die aus den North Eastern Railway Works in Darlington stammenden, von den Siemens Bros. Dynamo Works Ltd. in Stafford ausgerüsteten Lokomotiven sind für die Förderung von Güterzügen von 1270 t bei 40 km/h Geschwindigkeit gebaut. Sie stellen im wesentlichen einen auf zwei zweiachsigen Drehgestellen von 2,65 m Radstand ruhenden Wagen dar, dessen Oberkasten die bekannte Bügeleisenform besitzt. Die Zugkraft wird nicht durch die Drehzapfen auf den Oberkasten übertragen, sondern gleich von den beiden Drehgestellen abgenommen, die in der Mitte beweglich gekuppelt sind und also gleichsam zwei kurz gekuppelte zweiachsige Triebgestelle darstellen. Die Zug- und Stossvorrichtungen befinden sich dementsprechend an den Stirnseiten der Drehgestelle. Der äussere Radstand beträgt 8,25 m, die Länge der Lokomotive über Puffer 12,0 m. Der Antrieb erfolgt durch vier mittels einfacher Zahnradübersetzung 1:4,5 auf die Achsen wirkende Motoren von 280 PS Stundenleistung und 750 V Klemmenspannung. Als Gesamtgewicht der Lokomotive werden 67,5 t angegeben, wovon 45,5 t auf den mechanischen und 22,0 t auf den elektrischen Teil entfallen.

Eine neue Torfstechmaschine, die gegenüber den verschiedenen bisher in Gebrauch befindlichen Torf-Aushub- und Baggermaschinen bedeutende Vorteile aufweist, wird von der Maschinenfabrik J. Bobst & fils in Lausanne erstellt. Die in der beigegebenen Abbildung (rechts) ersichtliche Maschine besteht aus einem an seinem untern Ende mit Stahlmessern versehenen rechtwinkligen Stechkorb, der, mittels 5 PS-Elektromotor und Zahnstangenantrieb zwischen vertikalen Führungen bewegt, innert einer Minute bis 6 m tief in die Torfschicht eingetrieben werden kann. Bei der mit gleicher Geschwindigkeit erfolgenden Aufwärtsbewegung des Korbes wird der ausgehobene Torf auf eine automatische Transportvorrichtung geschoben, die ihn zur daneben stehenden Verarbeitungsmaschine führt. Stech- und Transportvorrichtung sind auf einem auf Geleisen verschiebbaren Untergestell vereinigt, das nach jedem Hub mittels einer Handkurbel um eine Korbbreite weiter bewegt wird. Zur Bedienung der Maschine, die in einem 6 m tiefen Torffeld während eines zehnstündigen Arbeitstages 250 t Torf ausheben kann, sind nur zwei Mann erforderlich, der eine zur Vornahme der Steuerbewegungen, der andere zum Verlegen der Geleise. Dabei hat der Torf einen wesentlich geringeren Wassergehalt als der mit Baggermaschinen gewonnene und kann sofort weiter verarbeitet werden. Eine ausführliche Beschreibung der Bobst'schen Torfstechmaschine ist im „Bulletin technique de la Suisse romande“ zu finden. Unsere Abbildung zeigt die Maschine in Betrieb neben einer Torfverarbeitungsmaschine von Gebr. Bühler in Uzwil. In dieser letzteren wird der gewonnene Torf zwischen Messerwalzen zerkleinert, sodann, je nach seiner Beschaffenheit, zwischen Schnecken oder Messern geknetet und gemischt und schliesslich durch Oeffnungen von etwa 120 cm² Querschnitt herausgepresst. In einem zehnstündigen Arbeitstage kann die Bühler'sche Maschine im Mittel 150 m³ Torfsoden liefern.

Das Löten im Tauchverfahren wird namentlich bei dünnen Gegenständen aus Weissblech und dergleichen, bei denen das Zusammenlöten mit dem LötKolben zu umständlich oder zu teuer würde, mit Erfolg angewendet. Die zu verbindenden Enden werden zuerst in Lötwasser und dann in das flüssig gemachte Lötzinn getaucht. Der Erfolg ist, wie wir der „Z. d. V. D. I.“ entnehmen,

zufriedenstellend, nur oxydiert das Lötzinn stark, was einen Verlust von 50% und mehr an Lötzinn mit sich bringt. Es ist daher zweckmässig, für die Tauchlötung ein sich nach oben hin verjüngendes Gefäss zu verwenden, damit die Oxydationsfläche im Verhältnis zum Volumen des Schmelztiegels gering ist. Das Schmelzen soll bei möglichst niedriger Temperatur erfolgen, das Zinn dabei gerade lötfähig sein und unter einer stärkern Schicht reiner pulverisierter Holzkohle oder kalzinierter Soda stehen.

Simplex-Tunnel II. Monats-Ausweis Juni 1918.

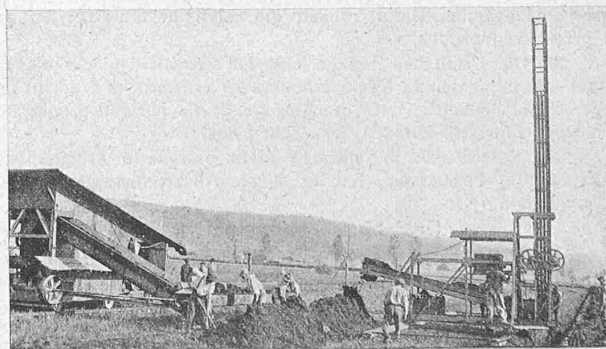
		Tunnellänge 19 825 m		
		Südseite	Nordseite	Total
Firststollen:	Monatsleistung m	—	—	—
	Stand am 30. Juni m	8540 ¹⁾	8781	17321 ¹⁾
Vollausbruch:	Monatsleistung m	8	—	8
	Stand am 30. Juni m	8527	8781	17308
Widerlager:	Monatsleistung m	39	—	39
	Stand am 30. Juni m	8478	8781	17259
Gewölbe:	Monatsleistung m	49	—	49
	Stand am 30. Juni m	8450	8781	17231
Tunnel vollendet am 30. Juni m		8450	8781	17231
	In % der Tunnellänge %	42,6	44,3	86,9
Mittlerer Schichten-Aufwand im Tag:				
	Im Tunnel	87	76	163
	Im Freien	9	100	109
	Im Ganzen	96	176	272

¹⁾ die im letzten Monat angegebene Zahl 8543 bzw. 17324 beruhte auf einem Irrtum.

Auf der Nordseite wurde, wie bereits mitgeteilt, am 1. Juni die Mauerung vollendet. Während des Berichtmonats wurden an 24 Arbeitstagen Planierungs-, Aufräumungs- und Beschotterungsarbeiten vorgenommen. Auf der Südseite wurde ebenfalls an 24 Tagen gearbeitet. Am 21. Juni wurde der Ausbruch eingestellt.

Ein Reichsmuseum für Baukunst in Holland. Zur Aufbewahrung von Zeichnungen, Probestücken und sonstigen Urkunden künstlerischer und kunstgeschichtlicher Art aus den Niederlanden, sowie zur Pflege der künstlerischen und wissenschaftlichen Zweige der Hochbaukunst ist in Holland die Gründung eines Reichsmuseums geplant. Nach der „D. B. Z.“ soll das Museum in Amsterdam erstellt und dem Reichsbildermuseum angegliedert werden.

Société Internationale des Electriciens, Paris. Am 4. April hielt der Verein unter dem Vorsitz seines Präsidenten Ingenieur E. Brylinski seine ordentliche Jahresversammlung ab. Ein kurzer Bericht über die Tätigkeit des Vereins im vergangenen Jahre ist wie gewohnt in dessen Bulletin veröffentlicht. Als Präsident wurde Ingenieur A. Larnaud neu gewählt.



Torfstechmaschine (rechts) und Verarbeitungsmaschine in Betrieb.

Konkurrenzen.

Eine Plankonkurrenz nebst Kostenberechnung für einen kommunalen Wohnungsbau schreibt eine bernische Gemeinde-Schreiberei aus. Die Beteiligung an diesem „Wettbewerb“ ist für die Mitglieder des S. I. A., des B. S. A. und der G. A. B. angesichts der ganz undiskutablen Bedingungen absolut ausgeschlossen.

Alkoholfreie Gemeindestuben und Gemeindehäuser. (Bd. LXXII, S. 9.) Als Verfasser des als „anerkannter Leistung“ bezeichneten Projekts Nr. 86, Typ B: „Zähringer“ nennt sich uns Architekt Albert Wyttenbach in Basel.

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