

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 51/52 (1908)
Heft: 3

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 22.02.2026

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

Wasser in die Pontons, was vermittelst eines an der Außenwand des rechten Längsträgers befindlichen Schiebers (vergleiche Abbildung 2, rechts) geschieht, wird das Dock versenkt. Wenn das zu hebende Schiff eingefahren ist und über den Kiel- und Kimmklötzen steht, wird das Wasser aus den Kammern der Pontons gelenzt. Die Pumpenanlage

Druckwasser von rund 3 *at.*, das auch als Spülwasser zur Reinigung der Schiffschenkel verwendet wird. Abbildung 3 zeigt diese kleine, samt dem zugehörigen Motor auf gemeinsamer Fundamentplatte montierte Pumpe, während Abbildung 4 einen Einblick in das gehobene Dock bietet. Die Anlasser zu den Pumpenmotoren befinden sich jeweils

Das Schwimmdock auf dem Vierwaldstättersee.

Gebaut von Gebrüder Sulzer in Winterthur.

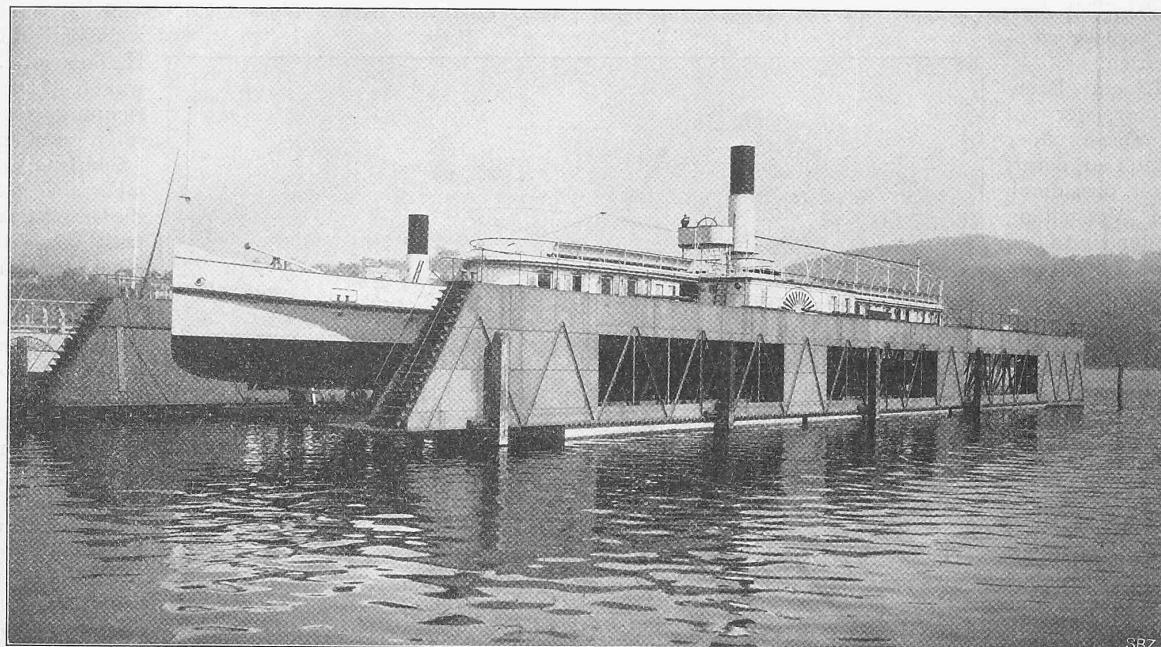


Abb. 1. Ansicht des Schwimmdocks in Luzern.

besteht aus drei elektrisch angetriebenen Zentrifugalpumpen von je 210 m^3 stündlicher Leistung, von denen je eine für jeden Ponton in einer Kammer des rechten Längsträgers aufgestellt ist. Durch eine Verbindungsleitung und entsprechende Schieber ist dafür gesorgt, dass im Falle Versagens einer Pumpe die beiden andern die Entleerung des betreffenden Pontons mitübernehmen können. Sobald das Schiff soweit gehoben ist, dass die Kimm aus dem Wasser taucht, wird zur Sicherung der Stabilität während der kri-

in den betreffenden Pumpenkammern, während die Hebel zur Betätigung der verschiedenen Wasserschieber zu einem zentralen Stellwerk vereinigt sind, das in Abbildung 4 wie auch in Abbildung 2 zu erkennen ist. Die elektrischen Installationen sind vom Elektrizitätswerk Rathausen erstellt worden. Das Heben eines Schiffes um 2,5 bis 3 *m* beansprucht ungefähr eine Stunde Zeit. Zu erwähnen ist noch, dass das Dock selbstdockend gebaut ist, d. h. dass jeder der drei Pontons zu Reparaturzwecken von dem Ganzen getrennt und durch die beiden andern gedockt werden kann.

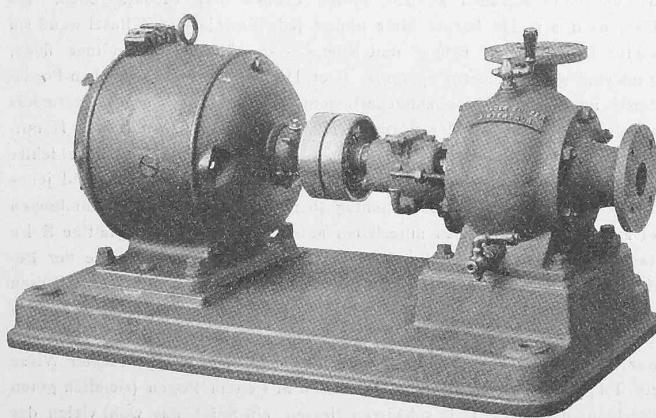


Abb. 3. Druckwasser-Zentrifugalpumpe mit Elektromotor.

tischen Periode bis zum Austauchen des Dockbodens der Verbindungsschieber in der mittlern Schottwand geschlossen, desgleichen der Pfannenschieber der mittlern Saugleitung. Das Ansaugen der Zentrifugalpumpen erfolgt mittels eines Druckwasser-Ejektors, der von einer besondern, in der mittlern Pumpenkammer aufgestellten kleinen Zentrifugalpumpe gespeist wird. Diese, eine zweifache Niederdruckpumpe mit zwei in Reihe geschalteten Laufrädern liefert

Miscellanea.

Monatsausweis über die Arbeiten am Lötschbergtunnel. Juni 1908.

(Tunnellänge 13735 <i>m</i>)	Nordseite	Südseite	Total
Fortschritt des Sohlenstollens im Juni	<i>m</i> 212	157	369
Länge des Sohlenstollens am 30. Juni	<i>m</i> 2544	2059	4603
Gesteinsttemperatur vor Ort	° C. 9,5	24,5	
Erschlossene Wassermenge	l/Sek. 290	34	
Mittlere Arbeiterzahl im Tag :			
ausserhalb des Tunnels	468	401	869
im Tunnel	623	602	1225
im ganzen	1091	1003	2094

Nordseite. Der Sohlenstollen wurde im Hochgebirgskalk vorgetrieben. Der mittlere Fortschritt im Arbeitstag war 7,57 *m*; dabei waren vor Ort drei bis vier Meyer'sche Perkussions-Bohrmaschinen ständig im Betrieb.

Südseite. Der Sohlenstollen wurde in kristallinischen Schiefer aufgefahrt; er wurde um 157 *m* vorgetrieben mit einem mittlern Fortschritt von 5,23 *m* im Arbeitstag, wobei vier Ingersoll-Perkussions-Bohrmaschinen im Gange waren.

Zeppelins neues Luftschiff, das am 1. Juli seine denkwürdige, über ungefähr 350 *km* ausgedehnte Schweizerreise nach Luzern und Zürich ausgeführt hat¹⁾, können wir heute unsern Lesern im Bilde vorführen. Die Abbildung 1 zeigt das Luftschiff über dem Zürichsee schwiebend in der Höhe von Zollikon, nach einer Aufnahme, die Gebr. Wehrli von Kilchberg

¹⁾ Vergl. unsere Mitteilung auf S. 15 des Bandes.

aus gemacht haben. Auf Abbildung 2 sind die Einzelheiten des vor der Ballonhalle in Manzell liegenden Fahrzeugs deutlich zu erkennen. Gegenüber der letztjährigen Ausführung (vergl. Abb. 6 auf S. 176 in Bd. LI) gar nicht oder nur wenig geändert sind die vorn und hinten beidseitig angebrachten, jalousieartig beweglichen Höhensteuer, sowie die Luftschauben. Vergrössert, nach vorn zugespitzt und im ganzen nach hinten gerückt, sind die grossen horizontalen oder besser gesagt radial angeordneten Stabilisierungsflächen, zwischen denen die senkrechten Seitensteuer jetzt paarweise und am hintersten, äussersten Ende (früher zu je drei und weiter vorn) eingebaut sind. Ganz neu sind die obere und untere senkrechte Stabilisierungsfläche, sowie das hintere grosse Seitensteuer. Alle diese Abänderungen verleihen dem ganzen System durch grösseres Areal und grössere Ausladung eine erhöhte Steuerefähigkeit, die schon durch die vermehrte Geschwindigkeit und die grössere Länge notwendig wurde. Eine Neuerung ist auch die zum Schlafen eingerichtete Kabine in der Mitte des Verbindungsanges. Auf Abbildung 2 sind manche konstruktive Einzelheiten deutlich zu erkennen, so die aus leichtem Fachwerk gebildeten Kanten und Streben der verschiedenen Flächen, die Ausleger für die Schrauben und die Versteifungsdrähte, sowie die Führungssegmente für die Steuerseile der Seiten- und Höhensteuer usf.

Die Erschliessung des „antiken Roms“. Nach Mitteilungen der «Monatshefte für Kunsthistorie» ist man in Rom ernstlich bestrebt, bis 1911,

bis zum Jubiläum der Proklamation des italienischen Königreiches die in der Kammer vor einem Jahr bewilligte Anlage einer «monumentalen Zone» Roms durchzuführen. Darnach wird eine vom Forum Romanum und dem Palatin bis zur Porta S. Sebastiano einerseits und zu der Porta San Paolo und dem Circus Maximus anderseits reichende grosse Gartenanlage sämtliche antiken Bauten umschließen, während alle modernen Gebäude, Fabriken usw. dieses Gebietes expropriert und niedergelegt werden sollen. Die zur Verwirklichung der grossartigen Idee zunächst eingesetzte Kommission hat dieser Tage beschlossen, vorerst eine, wie man berichtet, 100 m breite Allee anzulegen, die von der Kirche S. Nereo ed Achille ausgehend bis zum Palatin und dann weiter beim Colosseum vorbei bis zur Strasse in Miranda führen soll. Ausserdem ist beabsichtigt, drei kleinere, je 50 m breite Alleen anzulegen, die, von der grossen Allee abzweigend, zu den drei Toren der Porta Latina, Porta Metronia und Porta San Sebastiano führen werden. Ganz abgesehen von der Verschönerung, die jener wichtige Teil des alten Roms durch die neuen Anlagen erhalten wird, hofft man auch interessante Funde zu machen.

Eldgenössisches Polytechnikum. An Stelle des zurückgetretenen Prof. Dr. E. Grandmougin hat der Bundesrat an die Professur für technische Chemie und chem. Technologie am eidgen. Polytechnikum auf den 1. Oktober d. J. berufen Herrn Dr. M. Cérésole von Vevey, zurzeit Direktor der Filiale der bad. Anilin- und Soda-fabrik in Neuville s. Saône. Herr Cérésole hat in den Jahren 1879 bis 1883 an der chemisch-technischen Abteilung unserer technischen Hochschule studiert und ist vom Jahre 1883 bis 1884 als Assistent am analyt. Laboratorium des Polytechnikums tätig gewesen.

Ferner hat der Bundesrat mit dem Unterricht in landwirtschaftlichen Fächern (vorzüglich Betriebslehre) an der landwirtschaftlichen Abteilung der schweizer. techn. Hochschule, unter Zuerkennung des Titels Professor, betraut Herrn Dr. E. Laur von Basel, Vorsteher des schweizer. Bauernsekretariats. Herr Laur hat an der landwirtschaftlichen Abteilung des Polytechnikums im Jahre 1894 sein Diplom erlangt.

Vergrösserung der St. Johanneskirche in Davos-Platz. Die Kirchgemeinde Davos-Platz hat die Vergrösserung der St. Johanneskirche nach den s. Z. mit einem 1. Preis ausgezeichneten Wettbewerbsplänen der Architekten Schäfer & Risch in Chur beschlossen.¹⁾

Künstlerkolonie in Lübeck. Es wird beabsichtigt, in Lübeck nach dem Vorbilde Darmstadts eine Künstlerkolonie zu gründen.

¹⁾ Vergl. unsere Darstellung Bd. II, S. 155 ff.

Künstlerische Strassenschilder. Mit Erfolg hat man in der Villenkolonie Zehlendorf bei Berlin den Versuch gemacht, die Namen der Strassen durch geschmackvolle Silhouetten zu veranschaulichen, die mit den jeweiligen Strassenamen in Beziehung stehen. So zeigt z. B. das Schild der Georgenstrasse das Bild des Ritters St. Georg hoch zu Ross den Drachen tödend. Derartige Schilder befriedigen nicht nur ein gewisses Schönheitsbedürfnis, sondern sind auch praktisch wertvoll, da sie sich besser dem Gedächtnis einprägen, als die sonst üblichen überall gleichartigen Emailtafeln.

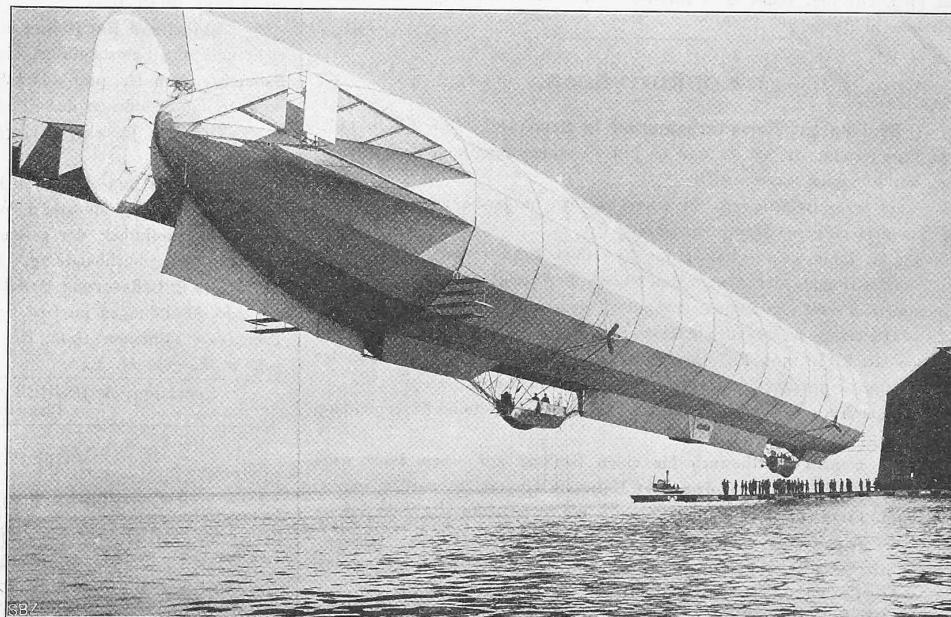


Abb. 2. Zeppelins neues Luftschiff (Juli 1908) in Manzell am Bodensee.

Der Umbau des Hauptbahnhofs Stuttgart¹⁾ soll nunmehr begonnen werden. Wie die «Bauzg. f. W.» mitteilt, hat die württembergische Eisenbahnverwaltung zunächst die Erd-, Beton- und Maurer-Arbeiten, die innerhalb von 2 1/2 Jahren ausgeführt werden sollen, ausgeschrieben.

Preisausschreiben.

Preisausschreiben des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen für Erfindungen, Verbesserungen und schriftstellerische Leistungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens (vergl. Bd. XLVII, S. 138). Das Preisgericht hat die zur Verfügung stehende Summe von 30000 M. wie

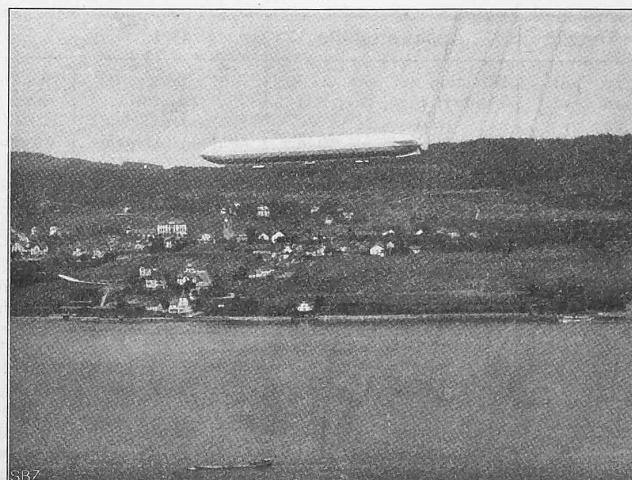


Abb. 1. Zeppelins Luftschiff über dem Zürichsee bei Zollikon (1. Juli).

folgt verteilt: Den ersten Preis von 7500 M. erhält Ing. Wilh. Schmidt in Wilhelmshöhe bei Kassel für seinen neuen Rauchröhren-Ueberhitzer für Lokomotiven. Preise von je 3000 M. erhalten Ing. Joh. Grimm in Bochum für eine Weiche mit federnden Zungen, Oberbaurat Kutterl in Karlsruhe

¹⁾ Bd. II, S. 225 und 323.