

XIV. Konferenz der schweizerischen beamteten Kulturingenieure

Autor(en): **L.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **61/62 (1913)**

Heft 17

PDF erstellt am: **20.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-30803>

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.

XIV. Konferenz der schweizerischen beamteten Kulturingenieure.

Miscellanea.

An der vom 2. bis 5. Oktober d. J. im Kanton Zürich tagenden Jahresversammlung der schweizerischen beamteten Kulturingenieure nahmen teil die Herren: Abteilungs-Chef Weidmann für Bodenverbesserungen vom schweiz. Landwirtschaftsdepartement, Regierungsrat Nägeli, Vertreter des Kantons Zürich, Professor C. Zwicky für die Eidg. Technische Hochschule, die Kulturingenieure der Kantone Zürich, Bern, Uri, Glarus, Aargau, St. Gallen, Thurgau, Appenzel A.-Rh., Graubünden, Freiburg, Waadt, Wallis und Tessin.

Die beiden ersten Tage waren ausschliesslich Besichtigungen von bereits ausgeführten oder in der Ausführung begriffenen Meliorationsprojekten gewidmet. In Neerach-Höri-Ried bekamen die Teilnehmer eine reine Ueberstauung eines Streuegebietes von 107 ha zu Gesicht, die in den Jahren 1890 bis 1893 zur Ausführung gekommen ist. Auf der Weiterfahrt nach Neerach zeigte der Exkursionsleiter, Kulturingenieur *Girsberger*, die jüngst ausgeführte Ueberstauungsbewässerung im Neeracherried.

In Rafz war Gelegenheit geboten, von drei ausgeführten Rebstrassen Einsicht zu nehmen. Allgemein wurde anerkannt, dass die Unterstützung der Rebweganlagen sehr gerechtfertigt ist. Mit dem Besuche des Rheinfallles fand der erste Tag seinen Abschluss.

Mit grossem Interesse wurde am zweiten Tage der ganze Vormittag der Besichtigung des grossen Güterzusammenlegungsprojektes im Oerlikoner Ried gewidmet. Ein treffliches Beispiel von der guten Wirkung der Zusammenlegung, verbunden mit Drainageentwässerung und Furchenbewässerung, legte Herr Grossmann dar, der uns an seinem Boden zeigte, was nach der Durchführung des Projektes erzielt werden kann. Im Laufe der letzten drei Jahre hat er fast wertlosen Boden, wo der m^2 um 12 Cts. geschätzt war in richtiges ertragreiches Gemüseland umgewandelt, was allerdings nur mit einem grossen Aufwand von Mühe und Arbeit möglich gewesen ist. Damit aber hat er für die Interessenten den Weg gewiesen, wie sie die Erträge des Gebietes erheblich steigern können.

Bei der Besichtigung des Meliorationsgebietes im Oberried in Dübendorf war Gelegenheit geboten, eine weitgreifende natürliche Entwässerung durch die Erstellung von genügend tiefen Kanälen zu beobachten, da der Untergrund aus reinen Kiesschichten aufgebaut ist. Grosses Interesse erweckten nebenbei auf dem Dübendorfer Flugfelde die einzelnen Aeroplane, wie Rumpflertaube, Bleriot, ein Dreidecker usw., die alle noch im Bau begriffen waren.

Auf dem Rückwege nach Zürich wurde sodann noch von dem 161 ha grossen Meliorationsgebiet Schwamendingen-Dübendorf Einsicht genommen. Durch Kanalisationen, Güterzusammenlegung, Drainage und Urbarisierungen wird eine Umwandlung von bisher äusserst extensiv genutztem Boden in gutes Kulturland in wenigen Jahren möglich sein.

Unter dem Vorsitz von Kulturingenieur *Renfer* fand hierauf die offizielle Konferenz in Zürich statt.

In klaren Zügen bot Kulturingenieur *Girsberger* einen historischen Rückblick über das Meliorationswesen im Kanton Zürich. Er machte darin besonders auf das Gesetz betreffend die Förderung der Landwirtschaft vom 24. September 1911 aufmerksam. In der anschliessenden Diskussion führte die neu eingeführte Methode der Subventionierung von Güterzusammenlegungen durch das schweiz. Landwirtschaftsdepartement zu lebhaften Auseinandersetzungen.

Als zweiter Referent behandelte Professor *Zwicky* das in neuerer Zeit für eine Reihe von Kantonen sehr wichtige Thema der Drahtseilriesenanlagen vom theoretischen Standpunkte aus. Sehr gerne hat man vom Referenten vernommen, dass er demnächst in ausführlicher Weise diesen Vortrag publizieren werde.

Nach kurzen Erörterungen über die Schweiz. Landesausstellung in Bern im Jahre 1914 wurde beschlossen, die nächstjährige Konferenz anlässlich der Ausstellung und nur für zwei Tage in Bern abzuhalten.

Die Regierung des Kantons Zürich bot den Teilnehmern im Waldhaus Dolder ein Bankett, an dem Herr Regierungsrat *Nägeli* den offiziellen Willkommensgruss darbrachte.

Die Teilnehmer der XIV. Konferenz der schweizerischen beamteten Kulturingenieure waren alle hoch erfreut von den sehr lehrreichen Besichtigungen und Anregungen, die sie der vorzüglichen Führung von Kulturingenieur *Girsberger* und seinem Adjunkten erhalten haben und äusserten ihren lebhaften Dank für den liebenswürdigen Empfang von Seiten des Kantons und der Korporationen. L.

Aufzugsmotor für Einphasenbetrieb nach System Oerlikon. Im Anschluss an unsere Erwähnung des Einphasenmotors System „Prox“ der Siemens-Schuckertwerke auf Seite 209 laufenden Bandes können wir jetzt unsern Lesern mitteilen, dass nunmehr auch die Maschinenfabrik Oerlikon mit einem Einphasen-Spezialmotor für Aufzugsbetrieb hervorgetreten ist. Dieser neue Aufzugsmotor verwirklicht den sehr wesentlichen Vorteil, dass die Schaltung des Motors zwischen Anlauf und Lauf nicht geändert zu werden braucht und doch der Motor einerseits mit sehr kräftigem Drehmoment angeht und andererseits seine Geschwindigkeit bei Lauf unabhängig von der Belastung, ohne Rücksicht auf die synchrone Drehzahl, gewählt werden kann. Der neue Aufzugsmotor ist als Ausführungsform eines Einphasen-Kommutatormotors anzusprechen; sein rotierender Teil stimmt im Aufbau mit einem Gleichstromanker völlig überein, während die Statorwicklung eine besondere Ausführung gefunden hat. Auf dem Kommutator schleifen zwei Bürstensysteme, von denen das eine kurzgeschlossen, das andere entweder direkt oder unter Zwischenschaltung eines Transformators an einen Teil der Statorwicklung angeschlossen ist. Zum Anlassen und Reversieren des Motors ist lediglich ein normaler zweipoliger oder dreipoliger Umschalter zu verwenden, je nachdem die Unterbrechung in einer oder in beiden Zuleitungen stattfinden soll. Wird ein besonders kräftiges Anlaufmoment gewünscht, das den meist genügenden zweifachen bis zweiundeinhalbfachen Betrag des normalen Drehmomentes übertrifft, so kann dieser Forderung durch Zwischenschaltung einer einfachen billigen Drosselspule in den Hilfsstromkreis der Armatur entsprochen werden. Die Motoren besitzen eine vorzügliche Kommutierung und laufen mit einem Leistungsfaktor in der Gegend von 1 bei Umdrehungszahlen in der Gegend des synchronen Ganges, bzw. mit Leistungsfaktoren zwischen 0,9 und 0,8 bei stärkerer Abweichung vom Synchronismus. In den Fällen, wo eine Nebenschlusscharakteristik den Anforderungen der Drehzahlregelung nicht entspricht, kann die Tourenzahl in einem bestimmten Verhältnis mittels eines Regulierschalters stufenweise geregelt werden. Für die meist vierpolig ausgeführten Motoren sind für Leistungen von 0,5 bis 15 PS bei Tourenzahlen von normal 800 bis 1500 *Uml./min* acht Typen von 42 bis 400 kg Gewicht geschaffen worden.

Rheinbrücke der Basler Verbindungsbahn. Der neue Badische Bahnhof in Basel, von dem wir kürzlich (auf Seite 166 lfd. Bandes) berichtet haben, ist ein Hochbahnhof, dessen Planum etwa 3 bis 4 m über dem Gelände liegt. Infolgedessen hat die Verbindungsbahn von der Rheinbrücke bis zum Badischen Bahnhof auf ungefähr 300 m Länge eine Steigung von rund 3,5 m zu überwinden, während sie vom Zentralbahnhof auf einer Rampe von etwa 8‰ sich zum Rhein senkt. Eine Hebung dieser Rheinbrücke um 2 bis 3 m, deren Kosten auf gegen 200 000 Fr. geschätzt werden, würde somit die Gefällsverhältnisse der Verbindungsbahn wesentlich verbessern und durch Ersparnisse im Betrieb dürften die Kosten zum grossen Teil eingespart werden. Noch ein weiterer Umstand spricht für Hebung dieser Brücke: von allen Basler Rheinbrücken hat sie mit etwa 6,8 m (bei 2 m über B.-P.-Wasserstand) die geringste lichte Durchfahrts Höhe. Da nun die S. B. B. östlich von Basel bei Birsfelden eine grosse Hafenanlage in Verbindung mit dem stark zu erweiternden Güterbahnhof Muttenz planen, wäre es auch im Interesse einer kommenden Rheinschiffahrt gelegen, wenn die Brücke der Verbindungsbahn gehoben würde. Dazu bietet sich jetzt die Gelegenheit, da die S. B. B. im Begriff sind, mit einem Aufwand von 1,2 Millionen Fr. das durch den gesteigerten Verkehr notwendig werdende II. Geleise der Verbindungsbahn zu bauen. Dem Vernehmen nach befindet sich die Angelegenheit noch im Studium. Wir erwähnen sie, gestützt auf einen Artikel der „Basler Nachrichten“ vom 25. September d. J., heute schon, weil unsere Leser auf Seite 227 dieser Nummer einen Uebersichtsplan von Basel vor sich haben, auf dem der Badische Bahnhof, die Verbindungsbahn, Birsfelden u. s. w. ersichtlich sind. Wir werden, wie gesagt, auf die interessanten Basler Eisenbahn-Verhältnisse zu gelegener Zeit zurückkommen.

Schmalspurbahn Ulrichen-Airolo. Mit Botschaft vom 3. Oktober d. J. beantragt der Bundesrat eine durch die Ingenieure *A. Beyeler* und *H. H. Peter* vertretenen Initiativkomitee die Konzession zu erteilen für eine die Kantone Wallis und Tessin direkt verbindende Schmalspurbahn (teilweise mit Zahnstange), die von der