

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **63/64 (1914)**

Heft 16

PDF erstellt am: **19.04.2024**

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.

der Carborundum-Sicherung kann die durch die Ausschaltung der Lampe hervorgerufene Widerstandsverminderung ausgeglichen werden. Die übrigen Lampen erhalten also keine Ueberspannung, wie dies bei Verwendung von Durchschlagsicherungen, deren Widerstand beim Durchschlag auf Null sinkt, der Fall ist. Wird eine neue Lampe eingesetzt, so vermindert sich der Stromdurchgang im Nebenschluss von selbst, wodurch auch die Erwärmung nachlässt, bis in erkaltetem Zustand das Carborundum den Strom wieder vollständig abschliesst. Gegenüber den Durchschlagsicherungen hat also die Carborundum-Sicherung den Vorteil, nicht ersetzt werden zu müssen, und gegenüber den Drosselspulen denjenigen, keinen Strom zu verbrauchen.

Hauenstein-Basistunnel. Monatsausweis September 1914.

	Tunnellänge 8133,8 m	Südseite	Nordseite	Total
Sohlenstollen: Durchschlag am 10. Juli	m	5864,9	2268,9	8133,8
Firststollen: Fortschritt im Sept.	m	104	—	104
Länge am 30. Sept.	m	5374	2061	7435
Vollausbruch: Fortschritt im Sept.	m	150	—	150
Länge am 30. Sept.	m	5212	2048	7260
Widerlager: Fortschritt im Sept.	m	126	128	254
Länge am 30. Sept.	m	5080	2048	7128
Gewölbe: Fortschritt im Sept.	m	8	140	148
Länge am 30. Sept.	m	4828	1988	6816
Tunnel vollendet am 30. Sept.	m	4080	1508	5588
Wassermenge am Portal	l/sek	90	5	—
Mittlerer Schichten-Aufwand im Tag:				
Im Tunnel		275	78	353
Ausserhalb des Tunnels		118	5	123
Auf offener Strecke		—	85	85
Im Ganzen		393	168	561

Der Schacht bei Zeglingen ist auf 104 m voll ausgeweitet, wovon 94 m ausgemauert sind.

Hochofenschmelzreise von 38 Jahren. Nach einer Mitteilung von „Stahl und Eisen“ ist vor einiger Zeit ein Hochofen der Ormesby-Werke in Middlesbrough ausgeblasen worden, der am 8. Mai 1876 in Betrieb gesetzt worden ist und somit eine „Schmelzreise“ von über 38 Jahren ausgehalten hat. Die längste aus Deutschland bekannt gewordene Schmelzreise ist die eines Hochofens der Borbecker Hütte mit rund 17 Jahren. Die gemeldete Schmelzreise des englischen Ofens scheint somit eine Höchstleistung darzustellen, die in Zukunft wohl kaum noch übertroffen werden dürfte, da bei den neuzeitlichen Oefen infolge des strengeren Betriebs die Reisen eher kürzer werden. Der englische Ofen hat während der genannten Zeit 1,37 Mill. t Giesserei-Roheisen erblasen, was einer Durchschnittsleistung von 98 t im Tag entspricht.

Der Viadukt über die Tunkhannok Creek Valley. Bei Nicholson, Penn., wird zur Zeit von der Delaware, Lackawanna und Western R.R. für das neue Trasse der Linie Hallstead-Scranton ein grosser Eisenbeton-Viadukt erstellt. Der Viadukt umfasst nach „Eng. News“ zehn Bogen von 55 m Spannweite und zwei solche von 30 m Spannweite an beiden Enden. Die Gesamtlänge der Brücke beträgt 725 m, die Schienenhöhe über den tiefsten Punkt des Tals 74,5 m. Zur Zufuhr des Materials dient eine Hängebahn, für die in der Mitte des Tals ein Holzturm von 85 m Höhe errichtet wurde. Die Spannweiten der Hängebahn betragen 465, bzw. 460 m.

Notstandsarbeiten. In seiner Sitzung vom 8. d. M. hat der Grosse Rat von Basel einen Kredit von 604 000 Fr. bewilligt zur sofortigen Anhandnahme von Notstandsarbeiten, die von Basler Arbeitslosen auszuführen sind. Der Regierungsrat von St. Gallen hat die Ausführung verschiedener Bodenverbesserungsprojekte als Notstandsarbeiten verfügt. So soll u. a. eine Alpstrasse von Versplanis (Azmoos) bis zur Alp Palfries (Wartau), 9085 m lang, im Kostenvoranschlag von 22 000 Fr. erstellt werden.

Chur-Arosa-Bahn. Es scheint, dass die Ersteller der oberirdischen Betriebsleitung infolge der Kriegswirren mit ihrer Arbeit etwas in Rückstand gekommen sind, und da die Verwaltung der Bahn vorzieht, gleich von Anbeginn den Betrieb elektrisch zu führen, hat sie vorgesehen, für die Eröffnung (abweichend von unserer Notiz auf Seite 143 dieses Bandes) an dem ursprünglich bestimmten Termin vom 15. November festzuhalten.

Wohlen-Meisterschwanden-Bahn. In Ausführung des Beschlusses, von dem wir auf S. 143 berichteten, hat der Verwaltungsrat Arbeiten bereits teilweise vergeben. Der Unternehmer hat sich verpflichtet, die Arbeiten von rund 180 000 Fr. im Laufe des Winters auszuführen und dabei nur einheimische Arbeiter zu verwenden.

Konkurrenzen.

Architektonische Gestaltung der Bauten am neuen Bahnhofplatz in Biel. Wie bekannt wird anlässlich des in Ausführung begriffenen Bieler Bahnhofumbaus der Personen-Bahnhof verlegt, sodass ein ganz neuer Bahnhofplatz mit seinen Zugängen zu erstellen ist. Nach längeren Unterhandlungen mit der Stadtgemeinde Biel und der Oberpostdirektion bzw. dem Bundesrat ist eine Vereinbarung zustande gekommen, wonach beim neuen Bahnhof auch ein Postgebäude errichtet werden soll. Dieses wird 20 m westlich des neuen Aufnahmegebäudes zu stehen kommen, derart, dass die Fronten beider Gebäude einen rechten Winkel bilden. Dank dem Entgegenkommen der Stadt Biel, der das Baugelände gegenüber dem neuen Bahnhof gehört, kann dem ursprünglich in länglicher Form geplanten Bahnhofplatz eine Breite von nahezu 50 m gegeben werden.

Nun ist zwischen den beteiligten Bundes- und Stadtbehörden auch über die architektonische Gestaltung des neu entstehenden Bautenkomplexes verhandelt worden. Als vorläufiges Ergebnis dieser Beratungen hat der Bundesrat am 4. August d. J. beschlossen, das Post- und Eisenbahndepartement zu ermächtigen, zu geeigneter Zeit in Verbindung mit der Generaldirektion der S. B. B. und der Stadt Biel einen Wettbewerb unter schweizerischen Architekten zu veranstalten behufs Erlangung von geeigneten Entwürfen.

Dieses erfreuliche Vorgehen, um dessen Zustandekommen sich, wie wir vernehmen, Stadtbaumeister Huser in Biel viele Mühe gegeben hat, wird in den beteiligten Fachkreisen wohl lebhaft begrüsst werden. Es unterliegt keinem Zweifel, dass die „geeignete Zeit“ jetzt da ist. Die Architekten sind so wenig beschäftigt, dass ein solcher Wettbewerb, auch abgesehen von seinem Charakter als „Notstandsarbeit“, schon infolge der zu erwartenden regen Beteiligung gegenwärtig die besten Aussichten auf Erfolg hat.

Eine Voraussetzung muss dabei immerhin erfüllt sein. Wenn es auch einerseits zur Erläuterung der Raumbedürfnisse von einem gewissen Wert sein kann, dass den Programmen Grundriss-Schemata beigegeben werden, so muss es doch andererseits den Bewerbern gestattet sein, von solchen Grundrissen abzuweichen, sofern dadurch bessere Lösungen erreicht werden können. Wir dürfen wohl annehmen, dass auch unsere bei der Programmausarbeitung mitwirkenden beamteten Kollegen die in Fachkreisen allgemein anerkannte Auffassung teilen, dass von blossen „Fassaden-Konkurrenzen“ heutzutage nicht mehr die Rede sein kann.

Nekrologie.

† **S. Berg.** Infolge eines Schlaganfalles starb in Zürich am 6. Oktober plötzlich Ingenieur Sigvard Berg, der den grössten Teil seiner ausgedehnten praktischen Tätigkeit in der Schweiz entfaltet hat. Zu Kopenhagen am 10. April 1854 geboren, hat er in seiner Geburtsstadt seine allgemeine sowie seine fachliche Ausbildung erhalten. Aus Südamerika, wo er bis dahin gearbeitet hatte, kam er schon 1890 in die Schweiz und arbeitete zunächst als Bauleiter bei Legung des II. Geleises auf der Nordrampe der Gotthardbahn, dann als Bauführer auf der von der Schweizer Eisenbahnbank in Angriff genommenen Strecke Landquart-Thusis von 1894 bis 1897. Vom Oktober 1897 bis zum Juni 1898 war er auf dem Bureau von a. Oberingenieur R. Moser in Zürich beschäftigt an dem Vorprojekte für die Albulabahn, zu deren Ausführung er im Sommer 1898 in die Dienste der Rhätischen Bahn trat; für diese war er bis 1903 als Bauführer der Strecke Thusis-Tiefenkasträt tätig. In gleicher Eigenschaft leitete er hierauf die Arbeiten der Schmalpurbahn Bellinzona-Misox bis 1905, in welchem Jahre er zum Bau der Bodensee-Toggenburg-Bahn überging. Bei dieser arbeitete er bis zur Fertigstellung der Seitenlinie Ebnat-Nesslau¹⁾ im Dezember 1912. Seither beschäftigte er sich von seinem Bureau in Nesslau aus mit manigfachen Arbeiten seiner Berufsrichtung. Auch literarisch ist Berg vielfach hervorgetreten und hat namentlich in englische Zeitschriften viel geschrieben. In letzter Zeit beschäftigten ihn besonders Festigkeitsversuche an Mauerwerkkörpern; ein von ihm zu deren Vornahme auf Grund seiner mannigfaltigen Erfahrungen auf diesem Gebiete aufgestelltes Programm ist von der Eidg. Materialprüfungsanstalt angenommen und den Arbeiten derselben im Einverständnis mit den S. B. B. und dem schweizerischen Oberbauinspektorat zu Grunde gelegt worden. In Verfolgung dieser Angelegenheit war er nach Zürich gekommen, wo ihn unerwartet ein Schlaganfall dahintraffte. Berg, der ausser seiner Berufstätigkeit nur seiner Familie lebte, war unter den Fachgenossen als ein sehr gewissenhafter, strebsamer und kenntnisreicher Ingenieur geschätzt.

¹⁾ Siehe Band LXI, Seite 53 u. ff.