

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **65/66 (1915)**

Heft 7

PDF erstellt am: **25.09.2024**

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.

stellte, als vor dem vierjährigen Betriebe, dürfte seine Erklärung darin finden, dass diese, durch die Ausfressung bedingte neue Form der Kammern sogar erhöhte Wirbelbildungen verursachte, die dann bei voller Belastung den Spaltverlust eher verminderten als vergrösserten.

Da die Veränderung der beidseitigen Kammern eine gleichmässige war, so darf wohl daraus der Schluss gezogen werden, dass auch die beidseitigen Spaltverluste sich gleichmässig geändert haben. Diese Annahme scheint denn auch bestätigt zu sein durch die Tatsache, dass der Axial Schub dieser einfach ausgiessenden Turbine sich während der vierjährigen Betriebsperiode nicht wesentlich veränderte. Das mechanische Ringspurlager zeigt keine Abnutzung, ein Beweis, dass die hydraulische Entlastung die ihr zugeordnete Rolle fortwährend übernommen hat.

Es darf somit angenommen werden, dass die vom Verfasser damals gemachten Behauptungen betreffend „einfach ausgiessende“ Hochdruck-Francisturbinen sowohl in Bezug auf Wirkungsgrad und Axial Schub, als auch in Bezug auf Abnutzung vollauf bestätigt sind. Die grosse Nachfrage und seitherige Verwendung der Hochdruck-Francisturbine, selbst für Leistungen über 10000 PS in Fällen, wo vor sechs Jahren noch niemand an etwas anderes als an ein Löffelrad dachte, hat auch ihre Wirtschaftlichkeit, sowohl in streng technischer, als auch in rein kommerzieller Hinsicht vollauf bestätigt.

Sobald die Erbauer von Generatoren mit hoher Umlaufzahl im Stande sein werden, diese zu einem Preise herzustellen, der die gesamte „hydro-elektrische“ Einheit konkurrenzfähig macht, so wird es dem modernen Grossturbinenbauer ein Leichtes sein, die entsprechende Antriebskraft zu liefern, und es wird für solche Firmen, die beide Teile in ihren eigenen Werkstätten herstellen können, dann auch grossen Vorteil gewähren, die Garantien der beiden Teile nicht mehr getrennt, sondern kombiniert angeben zu können, wie dies ja schon bei Dampfturbinen-Generatoreinheiten allgemein gebräuchlich ist. Im Falle einer hydro-elektrischen Einheit würde sich also die kombinierte Garantie nur auf Nutzgefälle, Wasserverbrauch und Kilowatt am Schaltbrett bei festgesetzter Spannung und Umlauf- oder Periodenzahl zu beziehen haben. Dadurch fielen dann alle Zwischenwerte, wie mechanische Bremsleistung in PS, Wirkungsgrad der Turbine und des Generators aus der Rechnung. Die zum Versuche benötigten Ablesungen wären dann rein kommerzieller Natur, ein Vorteil, der jedem praktisch veranlagten Besteller natürlich einleuchten muss, und sich tatsächlich in der amerikanischen Praxis bereits grosser Beachtung erfreut.

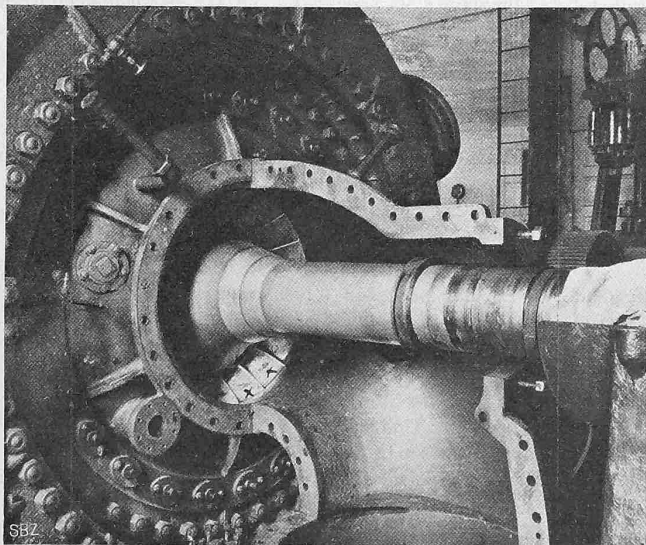


Abb. 3. Ablaufseite der 9700 PS Hochdruck-Spiral-Francisturbine der Anlage Centerville.

Miscellanea.

Simpton-Tunnel II. Monatsausweis Januar 1915.

		Tunnellänge 19 825 m		Südseite	Nordseite	Total
Firststollen:	Monatsleistung	m	195	—	—	195
	Stand am 31. Januar	m	4010	5148	—	9158
Vollausbruch:	Monatsleistung	m	112	—	—	112
	Stand am 31. Januar	m	3924	5039	—	8963
Widerlager:	Monatsleistung	m	54	—	—	54
	Stand am 31. Januar	m	3824	4884	—	8708
Gewölbe:	Monatsleistung	m	32	—	—	32
	Stand am 31. Januar	m	3800	4874	—	8674
Tunnel vollendet am 31. Januar	m		3800	4874	—	8674
	In % der Tunnellänge	%	19,2	24,6	—	43,8
Mittlerer Schichten-Aufwand im Tag:						
	Im Tunnel		293	21	—	314
	Im Freien		158	12	—	170
	Im Ganzen		451	33	—	484

Nordseite. Gearbeitet wurde an 29 Tagen, wobei es sich wiederum in der Hauptsache um das Verlegen des Tunnelkrans, um das Legen von Kabeln und um Materialreparaturen handelte.

Südseite. Vom 24. Dezember 1914 bis 4. Januar 1915 waren die Arbeiten der Südseite in Iselle der Festtage halber eingestellt. An letzterem Tage wurden die Arbeiten wieder voll aufgenommen, und seither an 23 Tagen gearbeitet.

Grenchenbergtunnel. Monatsausweis Januar 1915.

		Tunnellänge 8565 m		Nordseite	Südseite	Total
Sohlenstollen:	Durchschlag am 27. Okt.	m	4350	4215	—	8565
Vollausbruch:	Monatsleistung	m	—	333	—	333
	Länge am 31. Januar	m	4021	3729	—	7750
Gewölbemauerung:	Monatsleistung	m	—	133	—	133
	Länge am 31. Januar	m	3939	3310	—	7249
Mittlere Arbeiterzahl im Tag:						
	Ausserhalb des Tunnels		46	123	—	169
	Im Tunnel		52	505	—	557
	Im Ganzen		98	628	—	726

Am Portal ausfliessende Wassermenge l/sek. 195 420 615
Am 1. Januar waren die Arbeiten auf beiden Seiten eingestellt. Seit 2. Januar wurde nur auf der Südseite gearbeitet.

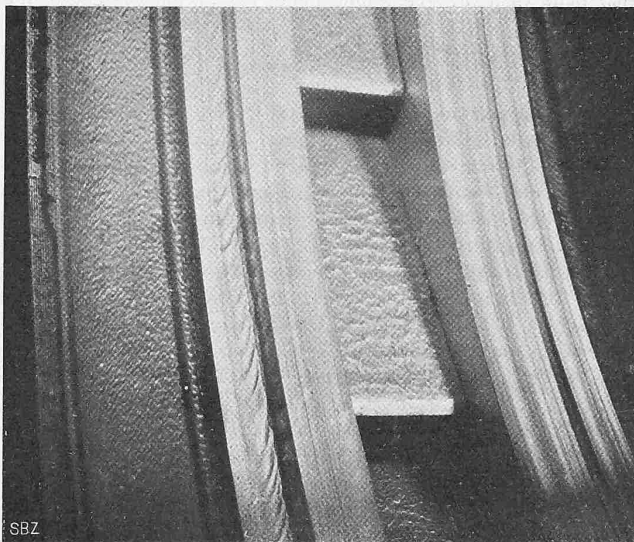


Abb 4. Ausfressungen der Spalt-Labyrinthdichtung.

Verbreitung des Telephons in den europäischen Städten. Anschliessend an unsere Mitteilungen in Nr. 5 ds. Bds. über die Verbreitung des Telegraphs und des Telephons in Europa geben wir nachstehend noch einige Zahlen über die Dichte der Telephonstationen in europäischen Städten. Weitaus die grösste Dichte weist Stockholm auf, mit 21,1 Apparaten auf 100 Einwohner, oder 4,7 Einwohner pro Sprechstelle, während in den an zweiter und dritter Stelle stehenden Städten Kopenhagen und Gothenburg nur 7,6 Apparate auf 100 Einwohner entfallen. Ueber 5 Apparate haben noch folgende Städte: Charlottenburg 7,2; Christiania 7,1; Malmö 6,6; Zürich 6,1; Berlin, Stuttgart, Helsingfors je 5,9; Frankfurt 5,8;

Genf 5,8; Hamburg-Altona 5,4; Basel 5,2. Als erste englische Stadt kommt Edinburgh mit 3,1 an 25. Stelle, während London und Liverpool mit 3,0 mittelbar folgen. Die grösste Dichte in Russland zeigen Warschau (3,0) und St. Petersburg (2,1), in Frankreich Paris (2,9) und Bordeaux (1,8), in Oesterreich-Ungarn Brünn (2,6), Wien (2,5) und Budapest (2,5), in Italien Genua (2,1), Rom (1,9) und Mailand (1,7). Auch diese Zahlen, die wir „E u. M.“ entnehmen, beziehen sich auf das Jahr 1912.

Elektrischer Bahnbetrieb auf den Preussischen Staatsbahnen. Ueber die beabsichtigte Einführung des elektrischen Betriebes mit einphasigem Wechselstrom von 15000 V und 16 $\frac{2}{3}$ Per auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen haben wir seinerzeit berichtet¹⁾. Für die Zuförderung waren teils dreiachsige, teils zweiachsige „Triebgestelle“ vorgesehen, die auf der Strecke Dessau-Bitterfeld eingehenden Versuchen unterworfen worden sind. Diese haben nun die Erwartungen nicht erfüllt, da, wie übrigens vorauszusehen war, die mit Lokomotivzügen erreichbare Beschleunigung zu gering ist, um einen rationellen Schnellbahnbetrieb zu gestatten. Sollen nun aber Triebwagenzüge zur Verwendung kommen, so fallen verschiedene Vorzüge des Wechselstroms gegenüber dem Gleichstrom dahin. Die Eisenbahnverwaltung hat sich daher entschlossen, auch mit Gleichstrom-Triebwagenzügen einen Probetrieb einzurichten und zwar auf der Zweigbahn Wannsee-Stahnsdorf, die später einen Bestandteil der Berliner Vorortbahnen bilden wird. Als Spannung wurde 1600 V und zur Stromzuführung die dritte Schiene gewählt. Der bereits in Auftrag gegebene Versuchszug wird aus vier vierachsigen Triebwagen und sechs Beiwagen bestehen.

Schweizerische Unfallversicherungsanstalt in Luzern. In der Sitzung des Verwaltungsrates vom 27. Januar wurde vom Vorsitzenden berichtet, dass ungeachtet der Beeinträchtigung, die die Vorbereitungsarbeiten infolge der Kriegslage zu erleiden hatten, doch begründete Aussicht besteht, dass die Anstalt ihren Betrieb, wenn auch nicht wie beabsichtigt auf Anfang 1916, sodoch im Laufe des Herbstes jenes Jahres oder zu Beginn 1917 werde aufnehmen können. Eine Besichtigung des Baues, der als Sitz der Anstalt in Luzern errichtet wird und schon weit vorgeschritten ist, liess darauf schliessen, dass die Räume zu Ende dieses Jahres bezugsbereit sein dürften.

Schweizerischer Baumeister-Verband. Die diesjährige ordentliche Generalversammlung findet am 14. März in Zürich statt.

Konkurrenzen.

Kollegienhaus der Universität Basel. Das Baudepartement des Kantons Basel-Stadt eröffnet unter den in der Schweiz niedergelassenen Architekten und den schweizerischen Architekten im Ausland einen Wettbewerb zur Erlangung von Plänen für den Neubau des Kollegienhauses der Universität Basel auf dem Gelände des alten Zeughauses am Petersplatz¹⁾. Als Einreichungstermin ist der 1. Oktober 1915 festgesetzt. In das Preisgericht sind berufendie Herren Dr. August Sulger, Präs. der freiwilligen akademischen Gesellschaft, Basel; Prof. Paul Bonatz, Arch., Stuttgart; Prof. Dr. Daniel Burckhardt, Basel; H. B. v. Fischer, Arch., Bern; Prof. Dr. Theodor Fischer, Arch., München; Prof. Dr. Gustav Gull, Arch., Zürich; Prof. Dr. Hans Rupe, z. Z. Rektor an der Universität Basel; als Ersatzmänner: Hochbauinspektor Th. Hünerwadel, Arch., Basel, und Prof. Dr. Karl Joël, z. Z. Prorektor der Universität Basel. Zur Prämiiierung von vier bis fünf Entwürfen ist dem Preisgericht die Summe von 12000 Fr. zur Verfügung gestellt. Die prämierten Entwürfe werden Eigentum der Einwohnergemeinde Basel-Stadt. Die ausschreibende Behörde beabsichtigt einen der Preisträger zur weiteren Bearbeitung der Aufgabe heranzuziehen, behält sich jedoch hierüber freie Hand vor. Im Uebrigen sind die vom Schweizer Ingenieur- und Architekten-Verein aufgestellten „Grundsätze“ vom 1. Januar 1909 massgebend.

Verlangt werden: Ein Lageplan 1:500, die Grundrisse sämtlicher Geschosse, die zur Klarlegung des Entwurfes erforderlichen Schnitte und sämtliche Fassaden 1:200, eine oder mehrere Perspektiven von zugänglichen Standpunkten aus, oder ein Modell der Gesamtanlage; ein kurzer Erläuterungsbericht; eine summarische Kostenberechnung unter Zugrundelegung eines Durchschnittspreises

¹⁾ Siehe Band LXI, S. 285 (24. Mai 1913).

²⁾ Wir werden in der nächsten Nummer den Lageplan in verkleinerter Wiedergabe bringen. Red.

von 36 Fr. für den m^2 umbauten Raumes. Die Entwürfe sind je in einer Mappe einzureichen.

Das Programm nebst einem Lageplan 1:500, einem Uebersichtsplan des Bauplatzes 1:200 und einem Blatt mit schematischen Schnitten der benachbarten Gebäude des Vesalianums und der Gewerbeschule 1:200, kann bezogen werden vom Sekretariat des Baudepartements des Kantons Baselstadt gegen Hinterlegung von 10 Fr., die bei Einreichung eines Entwurfes zurückerstattet werden.

Kirchgemeindehaus Zürich-Wiedikon. (Bd. LXV S. 67). In Abänderung von unserer Mitteilung in letzter Nummer wird als Bezugsstelle für das Programm der Sigrist Frey im Unterweisungszimmer der Kirche Wiedikon angegeben.

Korrespondenz.

Wir erhalten folgende Zuschrift:

„Der Aufsatz in No. 25 Bd. LXIV Ihrer Zeitschrift über

Lastverteilung bei Plattenbalkenbrücken

veranlasst mich, zur Klarstellung Folgendes zu bemerken:

Die Darstellung der Belastungsergebnisse ist interessant, weil sie über die Arbeitsweise solcher Plattenbalkenbrücken einiges Licht verbreitet. Darnach wäre es also gestattet, bei ähnlich ausgebildeten Brücken die Lasten so auf die Hauptträger zu verteilen, dass die Auflager der Fahrbahnplatte in einer Geraden bleiben, d. h. die *Verbiegungen der Fahrbahnplatte, einschliesslich der vorhandenen Querträger, sind gegenüber den Verbiegungen der Hauptträger verschwindend klein; die Fahrbahnkonstruktion kann daher vergleichsweise als starr betrachtet werden.* Diese Annahme ist z. B. schon in Kerstens „Balkenbrücken“ angedeutet. Es lassen sich in allgemeiner Form geschlossene, einfache Ausdrücke für die Hauptträgerreaktionen angeben. Aus diesen können dann die Einflusslinien für die Biegemomente und Scheerkräfte der Fahrbahnplatte, bzw. der Querträger, abgeleitet werden.

Bei der statischen Berechnung solcher Eisenbetonbrücken können mehr oder weniger zutreffende Annahmen gemacht werden, um die Verteilung von „Lasten“ im Quersinn der Brücke festzulegen. Selbstverständlich haben nur diejenigen Methoden Aussicht, die wirkliche Arbeitsweise der Brücken erkennen zu lassen, die auf die Abhängigkeit der elastischen Formänderungen der Fahrbahnkonstruktion und der Hauptträger Rücksicht nehmen. Eine richtige Fahrbahnberechnung liefert auch richtige Hauptträgerreaktionen. In dieser Hinsicht lässt sich kurz Folgendes sagen:

A) Sind keine Querträger angeordnet, oder sind diese nur als dürftige Zugabe behandelt, so wird man den in Betracht fallenden Streifen der Fahrbahnplatte in folgender Weise zu berechnen haben:

1. in der Nähe der Auflager der Hauptträger: als Balken auf starren Stützen;
2. in Oeffnungsmitten: als Balken auf elastischen Stützen;
3. bei im Verhältnis zur Stützweite schmalen Brücken und starker Fahrbahnplatte: als starren Balken auf elastischen Stützen.

B) Sind Querträger ausgebildet und ist die Fahrbahnplatte vergleichsweise wenig steif, so kann die Lastverteilung wie folgt bestimmt werden:

4. übereinanderliegende Axpunkte der Quer- und Hauptträger müssen gleiche Durchbiegungen aufweisen. Diese Methode steht z. B. bei der Berechnung grosser Schleusentore, bei denen sich ebenfalls zwei elastische Systeme kreuzen, in Anwendung.

5. In besondern Fällen können bei Methode 4 die Querträger als starre Balken betrachtet werden.

C) Sind weder die Querträger noch die Fahrbahnplatte so ausgebildet, dass die Methoden 1 bis 5 angewendet werden können, so wird eine zutreffende Berechnung kaum möglich sein, da eine allgemeine Theorie der mit Rippen versteiften Platte noch nicht besteht.

Die Schlüsse, die aus den Beobachtungen zu ziehen sind, gestalten sich daher wie folgt:

„Die Querträger sind bei neu zu erbauenden Brücken regelmässig anzuordnen, etwa in Abständen gleich dem 1,0 bis 1,5 fachen Hauptträgerabstand, und für die Lastverteilungsarbeit zu berechnen, sie sind ferner tunlichst hoch und reichlich zu bemessen, was umso eher möglich ist, als die Kräfte nicht erheblich ausfallen. Die entstehenden Felder der Fahrbahnplatte können als allseitig eingespannt berechnet werden. Bei welchen Anordnungen die Annahme 5 noch zutrifft, zeigen die erwähnten Belastungsproben“.