

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **67/68 (1916)**

Heft 15

PDF erstellt am: **19.09.2024**

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.

solchen Anlagen hat seinerzeit Oberingenieur *Fried. Barth*, Nürnberg, in ausführlicher Weise in der „Z. d. v. D. I.“ untersucht.¹⁾ Dabei kommt er zu folgendem Schluss:

Nach allem ist anzunehmen, dass auch in Zukunft der natürliche Zug die Regel, der künstliche die Ausnahme bilden wird. Der künstliche Zug ist, ausser für bewegliche Anlagen, wie Lokomotiven, Lokomobile, Schiffe, nur dort am Platze, wo es sich um Aushülfs- und allenfalls um solche Betriebe handelt, deren Entwicklung nicht voraussehen ist, oder wo der vorhandene Schornsteinzug infolge Vergrösserung der Kesselanlage oder infolge nachträglichen Einbaues von Rauchgasvorwärmern, Winderhitzern, Staubsammlern nicht mehr ausreicht, ferner bei einem zeitweise sehr stark schwankenden Betrieb, sowie endlich dort, wo eine billige Kohle verheizt werden soll, die einen sehr grossen Rostwiderstand bietet. Auch wo aus Schönheitsrücksichten oder mit Rücksicht auf den schlechten Baugrund, auf Platzersparnis usw. ein Schornstein nicht gebaut werden kann, wird man sich zum künstlichen Zug entschliessen.

Für Wasserkraftwerke, die eine Dampfanlage als Aushülfe besitzen, ist der künstliche Zug unter Umständen schon wegen der sofortigen Betriebsbereitschaft dem natürlichen vorzuziehen.

Schornsteine und Gebläse schliessen sich demnach nicht gegenseitig aus, sondern ergänzen einander in verschiedener Hinsicht. Jedenfalls aber bilden Gebläse für Landanlagen nicht so sehr einen Ersatz für den gemauerten Schornstein, als vielmehr in der Hauptsache ein Hilfsmittel zur Verstärkung des Schornsteinzuges.

Miscellanea.

Verwertung von Erfindungen im öffentlichen Interesse.

Der schweizerische Bundesrat hat am 1. September, gestützt auf seine ausserordentlichen Vollmachten, über die Verwertung von Erfindungen im öffentlichen Interesse folgenden Beschluss gefasst:

1. Der Bundesrat kann, wenn das öffentliche Interesse es erheischt, über die in der Schweiz patentierten oder zur Patentierung angemeldeten Erfindungen, welche im Inland nicht oder in nicht genügendem Umfange ausgeführt werden, oder deren Erzeugnisse dem inländischen Gebrauche vorenthalten oder nur unter erschwerenden Bedingungen zugänglich gemacht werden, in der Weise verfügen, dass diese Erfindungen durch inländische Betriebe ausgeführt, und dass die hergestellten Erzeugnisse in Verkehr gebracht, sowie zum Gebrauche freigegeben werden können, ohne Einspruchsrecht der Patentinhaber oder Anmelder der Patente oder eines Dritten. — 2. Der Bundesrat bezeichnet die gewerblichen Betriebe, welche mit der Ausführung der Erfindungen beauftragt werden und setzt deren Befugnisse und Verpflichtungen fest. — 3. Die Personen, welche Rechtsansprüche auf die durch eine Verfügung im Sinne von Art. 1 betroffenen Patente oder Patentanmeldungen haben, erhalten eine Entschädigung, deren Höhe im Streitfalle eine vom Bundesgericht einzusetzende Schätzungscommission bestimmt. Ihr Entscheid ist einem vollstreckbaren Urteil des Bundesgerichts gleichgestellt. — Dieser Beschluss ist am 4. September 1916 in Kraft getreten.

Der neue Bahnhof in Oldenburg, der im Herbst letzten Jahres seiner Bestimmung übergeben wurde, befindet sich an der gleichen Stelle, wie der frühere, 1870 erbaute dient aber im Gegensatz zu jenem nunmehr ausschliesslich für den Personenverkehr. Eine wichtige Aenderung gegenüber der frühern Anlage besteht in der Hebung der Geleise um 3,25 m zwecks Unterführung von auf Strassenhöhe liegenden Perronzugängen. Gegenwärtig umfasst die Bahnhofanlage nach einer im „Génie Civil“ erschienenen Beschreibung zehn Geleise, wovon die mittleren sechs unter drei 21 m breiten und 150 m langen Hallen untergebracht sind. Das nach den Entwürfen des verstorbenen Mainzer Architekten *Mettegang* erbaute Aufnahmegebäude besteht aus dem rd. 85 m langen und 25 m tiefen, von einem 36 m hohen, viereckigen Turm flankierten Mittelbau, an dem sich, mehr zurückstehend, einerseits die 56 m lange Gepäckhalle, andererseits, vom Hauptgebäude durch einen Garten getrennt, der Fürstenbahnhof und die Postabfertigungsstelle anschliessen. Die Erstellungskosten der einen Flächenraum von 5500 m² bedeckenden Gebäulichkeiten betragen 1,23 Mill. Fr.

Der Schweizerische Elektrotechnische Verein hält am Sonntag den 15. Oktober, vormittags 9 Uhr, in Baden seine XXIX. Generalversammlung ab. Neben den üblichen statutarischen Trak-

tanden sind ein Vortrag des Generalsekretärs Prof. Dr. *W. Wyssling* über den Stand der Frage der elektrischen Koch- und Heizapparate, sowie Mitteilungen von Ingenieur Dr. *B. Bauer* über die neuesten Resultate der Oelschalerversuche angesagt. In Verbindung mit dieser Versammlung finden wie gewohnt auch jene des *Verbands Schweizer Elektricitätswerke* und dessen *Glühlampen-Einkaufs-Vereinigung* statt, und zwar Samstag, den 14. Oktober, nachmittags 2 1/2, bzw. 4 1/2 Uhr. Ferner soll am Samstag vormittags 10 1/4 Uhr in einer Diskussionsversammlung die Stellungnahme des V. S. E. zur Unfallversicherung seiner Mitglieder zur Sprache kommen. Für den Sonntag ist ein gemeinsames Bankett und bei schönem Wetter ein Spaziergang nach der „Baldegg“ vorgesehen.

Hafenbautechnische Gesellschaft, Berlin. Die im Mai 1914 nach dem Vorbilde der Schiffbautechnischen Gesellschaft gegründete Hafenbautechnische Gesellschaft, die den Zweck verfolgt, den Ausbau und die Ausrüstung der deutschen Häfen noch weiter zu vervollkommen, hält am 30. und 31. Oktober dieses Jahres in Berlin ihre bisher des Krieges wegen hinausgeschobene erste Hauptversammlung ab. An Vorträgen sind für diese Tagung die folgenden angemeldet: Prof. *Otto Franzius*, Hannover, über technische Einrichtungen nordeuropäischer Häfen; Prof. *Hermann Schumacher*, Bonn, über die wirtschaftliche Bedeutung der nordeuropäischen Häfen; Zivilingenieur *Hans Meiners*, Essen, über Binnenhäfen. Die geschäftlichen Traktanden bestehen in der Beratung der Satzung und der Wahl des Vorstandes. Die Geschäftsstelle befindet sich in Düsseldorf, Cölnerstrasse 114.

Handelshafen in Essen. In Verbindung mit dem Ende 1914 für den Betrieb eröffneten Rhein-Herne-Kanal ist in Essen die Anlage eines Handelshafens in Aussicht genommen. Der Hafen soll nach der „Deutschen Bauzeitung“ in der Mitte des Verkehrsgebiets der Altstadt und der Bezirke Altenessen und Borbeck erstellt werden. Vorgesehen ist ein Vorhafen von 2,2 km und ein Handelshafen von 0,9 km Länge, bei 39, bzw. 72 m Breite. Am Vorhafen sind Lagerplätze und industrielle Anlagen vorgesehen. Die Kosten für den ersten Bauabschnitt sind auf 8 Mill. Fr. geschätzt. Gerechnet wird mit einem Anfangsverkehr von rund 600 000 t.

A.-G. Brown, Boveri & Cie., Baden. Dieser Tage begeht die zu Anfang Oktober 1891 von den Herren *Charles E. L. Brown*, *Walter Boveri* und *Fritz Funk* als Kommanditgesellschaft gegründete Firma Brown, Boveri & Cie. in Baden ihr 25-jähriges Jubiläum. Aus der bescheidenen Fabrik mit etwa 100 Arbeitern ist im Laufe der Jahre die 1900 in eine Aktiengesellschaft umgewandelte, heute einschliesslich der Zweigniederlassung Münchenstein in der Schweiz rund 5000 Arbeiter beschäftigende Unternehmung entstanden, die in weitem Masse zur Förderung des Weltrufs, den unsere schweizerische Maschinenindustrie genießt, beigetragen hat.

Konkurrenzen.

Bebauungsplan der Gemeinde Bözingen. (Band LXVIII, Seite 42, 64 und 147). Das Preisgericht hat am 29. September die eingereichten Entwürfe geprüft und folgende zwei Preise zuerkannt;

- I. Preis (1500 Fr.) dem Entwurf „Zukunftsgedanke“; Verfasser: Architekten *Moser & Schürch* in Biel, Mitarbeiter: Grundbuchgeometer *E. Studer* in Biel.
- II. Preis (1000 Fr.) dem Entwurf „Neue Wege“; Verfasser: Architekt *Walter Bösiger* aus Biel in Bern.

Die Verfasser des I. Preises erhalten laut Programmbestimmung den Auftrag zur Ausarbeitung des Ausführungsplanes.

Ausserdem hat auf den Antrag des Preisgerichtes die Alignements-Kommission den Ankauf des Entwurfes „zu Biel“ mit dem Vorschlag zur Gestaltung des Schüssplatzes für 300 Fr. beschlossen. Verfasser des letztern sind Architekt *Ad. Tschäppät* und Ingenieur *Jean Schneebeili*, beide in Biel.

Die eingereichten Pläne sind in der Turnhalle zu Bözingen zur freien Besichtigung ausgestellt vom 1. bis 14. Oktober täglich von 9 bis 12 und von 2 bis 5 Uhr, ausserdem am Dienstag, Donnerstag und Samstag je abends von 8 bis 9 Uhr.

Primarschulhaus Ergaten in Frauenfeld. Unter den zur Zeit in Frauenfeld niedergelassenen, selbständigen Architekten eröffnet die Schulvorsteherschaft Frauenfeld einen Wettbewerb zur Erlangung von Plänen für ein Primarschulhaus in Frauenfeld, mit Einlieferungstermin vom 1. März 1917. Als Preisrichter sind bezeichnet die Herren: Pfarrer *Meier*, Präsident der Primarschulpflege

¹⁾ Vergl. die Nummer 37 vom 13. September 1913 jener Zeitschrift.

und Schulpfleger *Dintheer* in Frauenfeld, Kantonsbaumeister *Fietz* in Zürich, Kantonsbaumeister *Ehrensperger* in St. Gallen und Professor *Rittmeyer*, Architekt in Winterthur. Dem Preisgericht sind zur Prämierung der besten Entwürfe 3000 Fr. zur Verfügung gestellt. Als Einheitspreise sind bei dem Schulgebäude 28 Fr., bei der Turnhalle 20 Fr. für den Kubikmeter umbauten Raum anzunehmen. Dem Wettbewerb sind die „Grundsätze“ des S. I. A. zu Grunde gelegt.

Verlangt werden: Einzeichnung der Gebäude und Plätze in den mit dem Programm gelieferten Lageplan 1:500, alle Grundrisse und Ansichten sowie die erforderlichen Schnitte 1:100, ein perspektivisches Schaubild und summarische Kostenberechnung nebst kurzem Erläuterungsbericht.

Das Programm kann von der Primarschulvorsteherschaft bezogen werden.

Wettbewerb der Geiserstiftung: Verbindungssteg in Eglisau (Seite 51 ffd. Bd.). Es sind zehn Entwürfe eingereicht worden, zu deren Beurteilung das Preisgericht am 7. Oktober in Eglisau sich versammelt hat.

Erweiterungsbauten des Technikums in Biel (Seite 30 ffd. Bd.). Zu diesem Wettbewerb sind rechtzeitig 21 Entwürfe eingereicht worden. Das Preisgericht wird zu deren Beurteilung voraussichtlich nächste Woche zusammentreten.

Nekrologie.

† **Th. Ammann.** Die Zeitungen bringen die Trauerkunde von dem am 30. September in Tägerwilien erfolgten Ableben eines unserer ältesten Kollegen, des Ingenieur Theodor Ammann, der nach kurzer Krankheit, in seinem 76. Lebensjahr gestorben ist. Ammann, der am 4. November 1840 zu Ermatingen im Kanton Thurgau geboren wurde, bezog im Jahre 1859 mit der Maturität der Thurgauischen Kantonsschule die Eidgen. Technische Hochschule, an der er, nach im Kreise der „Alpigenia“ fröhlich verlebter Studentenzeit, zu Ostern 1863 das Diplom als Maschinen-Ingenieur erwarb. Der Zufall fügte es, dass er in jenen den jungen Ingenieuren nicht gerade günstigen Jahren als erste praktische Betätigung im Jahre 1864 eine Stelle beim Bau der Pyrenäenbahn antreten konnte. Dieser Umstand ist für seine weitere Berufsrichtung bestimmend gewesen. So finden wir ihn 1865 bei Wasserbauten in Schaffhausen, von 1865 bis 1868 beim Bau der Württembergischen Staatsbahnen und hierauf bis 1873 als Ingenieur bei der Schweizer Nordostbahn. Vom letztgenannten Jahre an hat er als Oberingenieur bei der Bischofszellerbahn gewirkt, welchen Posten er bereits 1877 aufgegeben hat, um sich nach Tägerwilien ins Privatleben zurückzuziehen. Seinem Heimatkanton hat der allgemein beliebte und geachtete Mann längere Zeit als Mitglied des Grossen Rates sowie in der Vorsteherschaft der Kantonalbank schätzenswerte Dienste geleistet.

Literatur.

Hebe- und Förderanlagen. Ein Lehrbuch für Studierende und Ingenieure von *H. Aumund*, Professor an der Kgl. Technischen Hochschule Danzig. *Band I: Anordnung und Verwendung der Hebe- und Förderanlagen.* Mit 606 Textfiguren. Berlin 1916. Verlag von Julius Springer. Preis geb. 42 M.

Dem vorliegenden ersten Band von 794 Seiten in grossem Oktavformat soll in Bälde ein zweiter Band von etwa gleicher Stärke über „Berechnung und Ausführung der Hebe- und Förderanlagen“ nachfolgen. Dass der Verfasser zur Bearbeitung eines so gross angelegten Werkes über das ganze Gebiet der Hebe- und Förder-technik vollauf berufen ist, dürfte für niemanden zweifelhaft sein, der seine interessanten Abhandlungen in der Z. d. V. d. I., insbesondere den gediegenen Bericht über „Die Hebezeuge und Förderanlagen auf der Weltausstellung in Brüssel 1910“ gelesen hat. Der Zusammenhang der zwei Bände der „Hebe- und Förderanlagen“ ist so gedacht, dass für die mit Berechnungen und Ausführungen beschäftigten Ingenieure der erste Band gewissermassen die Grundlage bildet, auf der sie die verschiedenen Fördermöglichkeiten technisch und wirtschaftlich würdigen lernen, während ihnen der zweite Band dann die eigentlichen konstruktiven Gesichtspunkte vermitteln wird; andererseits vermag der vorliegende erste Band dieses Werkes denjenigen Ingenieuren, die Hebe- und Förderanlagen lediglich anzuwenden haben, als ein für sich abgeschlossenes Buch,

alles das zu bieten, was ihrem Wissensbedürfnis entspricht. Es sind deshalb in dem vorliegenden Bande technische Einzelheiten auch schon berücksichtigt, aber nur soweit, als es für die Beurteilung der Verwendbarkeit der verschiedenen Bauarten erforderlich ist. Grundsätzlich hat der Verfasser den Hauptwert dieses Bandes in der systematischen Behandlung der verschiedenen Ausführungsformen erblickt. Damit ist er mit Erfolg der grossen Gefahr entronnen, dass der umfangreiche Band zu einem „Sammelwerke“, in des Wortes übler Bedeutung, entarte; ein glücklich kurz gehaltener Text in Verbindung mit vorwiegend zeichnerischen Illustrationen, während in der photographischen Wiedergabe von Ausführungsbeispielen eine anerkennenswerte Zurückhaltung festzustellen ist, lässt die Darstellung ausgeführter Anlagen angenehm lesbar und gut verständlich erscheinen.

Der vorliegende Band ist in vier Hauptabschnitte eingeteilt. Der erste und umfangreichste Hauptabschnitt, der Verwendung der Hebe- und Fördervorrichtungen im allgemeinen gewidmet, beschäftigt sich zunächst mit grundsätzlichen Erörterungen, dann mit der Bahnförderung mit einzelnen oder zugsweise bewegten Fördergefässen, mit den Dauerförderern und schliesslich mit den Hubförderern, an die sich ein „Rückblick auf die Fördervorrichtungen für kleine und mittlere Entfernungen“, anreihet. Im zweiten Hauptabschnitt werden in eingehender Weise die Verladeanlagen im Schiffahrtsbetriebe, im dritten Hauptabschnitte die Verladevorrichtungen im Eisenbahnwesen behandelt. Der vierte Hauptabschnitt, in dem die besonders Hebe- und Förderanlagen in der Kohlen- und Eisenindustrie zur Erörterung gelangen, bringt zunächst wieder einige allgemeine Gesichtspunkte, um alsdann sehr eingehend die Förderanlagen im Bergwesen, die Verladeeinrichtungen für die Verarbeitung der Brennstoffe, die Transporteinrichtungen beim Hochofenbetrieb, sowie diejenigen im Stahl- und Walzwerkbetrieb darzustellen. Den Schluss des Bandes bilden eine umfangreiche Literaturübersicht (58 zweigespaltene und kleinbedruckte Seiten!) und ein Sachverzeichnis.

Die typographische Ausgestaltung des Werkes ist wahrhaft mustergültig; für die liebevolle Mühe, die sich Verfasser und Verleger mit dem Werke gaben, zeugt auch die Mitteilung, dass 85% aller Abbildungen nach besonders Unterlegen neu hergestellt, oder als Schaulinien aus besonders angestellten Wirtschaftlichkeitsberechnungen entstanden.

Es darf das Werk den berechnenden und bauenden Maschineningenieuren, den projektierenden Bau- und allen Betriebsingenieuren, die mit Aufgaben des Förder- und Transportwesens zu tun haben, sowie Studierenden des gesamten Ingenieurwesens, auf das wärmste empfohlen werden.

W. K.

Jahrbuch der Elektrotechnik. Uebersicht über die wichtigeren Erscheinungen auf dem Gesamtgebiete der Elektrotechnik. Unter Mitwirkung zahlreicher Fachgenossen herausgegeben von *Dr. Karl Strecker*. Vierter Jahrgang: Das Jahr 1915. München und Berlin 1916, Verlag von R. Oldenbourg. Preis geb. 16 M.

In gleicher Anordnung und Ausstattung wie seine Vorgänger ist der vierte Jahrgang des bekannten Strecker'schen Jahrbuchs erschienen. Wie zu erwarten war, konnte auch diesmal wieder ein Teil der ausländischen Literatur, besonders französische, englische und belgische Zeitschriften, nicht berücksichtigt werden; doch soll dies in spätern Jahrgängen nachgeholt werden. Zu bedauern ist die, wohl durch die gegenwärtigen abnormalen Verhältnisse bedingte starke Erhöhung des Preises des Jahrbuches gegenüber den früheren Jahrgängen, was der noch weiteren Verbreitung dieses für alle Kreise der Elektrotechnik so wertvollen Werkes kaum förderlich sein wird.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten.

Zu beziehen durch *Rascher & Cie.*, Rathausquai 20, Zürich.

Der Tourist in der Schweiz und Grenzgebieten. Reise-taschenbuch von *Jwan von Tschudi*. Fünfunddreissigste Auflage. Neu bearbeitet von *Dr. C. Täuber*. Mit vielen Karten, Gebirgsprofilen und Stadtplänen. Zürich 1916, Verlag Art. Institut Orell Füssli. Preis geb. Fr. 4.

Lehrbuch der Stereometrie. Von *Dr. F. Bützberger*, Professor an der Kantonsschule in Zürich. Dritte Auflage. Mit 68 Figuren im Text. Zürich 1916, Verlag Art. Institut Orell Füssli. Preis geb. Fr. 2,50.

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