

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **93/94 (1929)**

Heft 1

PDF erstellt am: **22.09.2024**

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.

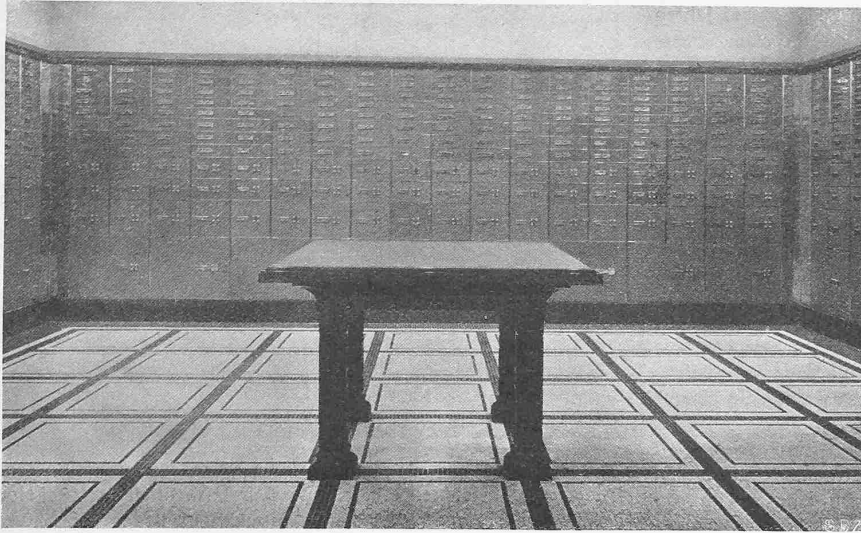


Abb. 13. Kunden-Tresor der Schweizerischen Nationalbank in Basel.

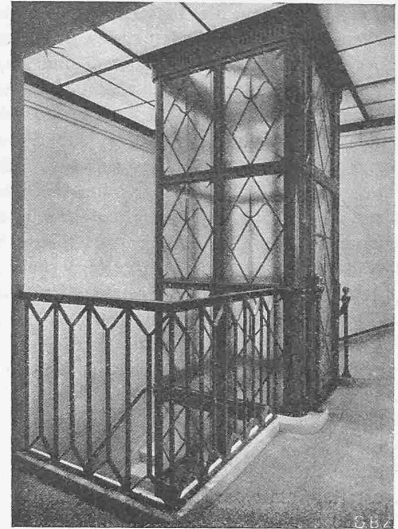


Abb. 14. Verglaster Aufzugschacht.

verbindet und später eine Fortsetzung zum I. Stock haben kann, Aufstellung. Es ist darauf verzichtet worden, den Kassenhof mit einer künstlichen Ventilation zu versehen, dagegen sind seine seitlichen Fenster so verteilt und klappbar angeordnet worden, dass eine Regulierung der natürlichen Lüftung sehr leicht möglich ist (Abb. 15).

Es braucht kaum gesagt zu werden, dass die vorstehend im einzelnen erwähnten technischen Einrichtungen den Bedürfnissen eines modernen Bank- und Geschäftshauses entsprechend disponiert und aufs sorgfältigste durchgeführt worden sind.

Wie dies für einen Sitz der Schweizer. Nationalbank selbstverständlich ist, sind alle Bankräume mit besten Materialien, ohne Prunk, ausgebaut worden, um jede Gewähr für möglichst lange Lebensdauer aller Einrichtungen zu haben. Es gilt dies ebenso für den festen Einbau wie für die beweglichen Teile, die namentlich im Kassenhof für die Boxen der Kassiere und das ganze andere Mobiliar peinlich den Bedürfnissen angepasst worden sind.

Es ist vielleicht noch auf die Gestaltung des Hofes, von dem aus das Direktionsbureau sein Licht erhält, hinzuweisen, indem dort versucht worden ist, durch entsprechende Einteilung, Umgrenzung, Bepflanzung und Anordnung eines Zierbrunnens einen reizvollen Ausblick aus genanntem Bureau zu schaffen (vgl. Abb. 5 und 6, Seite 7).

Die Gestaltung der Strassenfassade ist der klare Ausdruck der Bedürfnisse des Grundrisses. Die drei Tore im hohen, durch den Kassenhof so bedingten Erdgeschoss und die regelmässige enge Fensterteilung der Stockwerke entsprechen durchaus dem, was im Innern des Hauses zu geschehen hat und was die abgebildeten Pläne und die obigen Ausführungen belegen. Da das Haus

zwischen zwei Scheidewänden auf den Nachbargrenzen eingebaut ist, so ist auch der architektonische Ausdruck der Fassade auf den eines eingebauten Hauses abgestimmt. Es ist bewusst auf jeden bildhauerischen Schmuck verzichtet, dagegen durch Verwendung des sehr wirkungsvollen Steins von Lérrouville der Fassade von vornherein Bedeutung und Würde gegeben worden. Besonders gepflegt wurden die Zeichnung und Ausführung der Verschlüsse der drei Eingangstore, von denen der Bankeingang ausser der Glastüre durch ein äusseres Gittersenkto und einen inneren, gleich beweglichen Blechabschluss geschützt ist (Tafel 4).

Mit den Bauarbeiten ist am 11. August 1924 begonnen worden; ein Teil der Mieträume sind am 1. Juli 1926, die Räume der Bank selbst am 9. Oktober 1926 bezogen worden. Der Preis des Kubikmeter umbauten Raumes, einschliesslich Tresorarmierung und Panzertüren, aber ohne Einrichtung und Umgebungsarbeiten, stellt sich auf 104 Fr.

MITTEILUNGEN.

Ausbau und Elektrifikation des Rhein-Rhone-Kanals.

Die Anpassung des Rhein-Rhone-Kanals, der vor dem Kriege nur für Schiffe bis 150 t zugänglich war, an die Betriebsverhältnisse der übrigen französischen Kanäle, hat in den letzten Jahren wesentliche Fortschritte gemacht. Hindernd für das Befahren mit den normalen französischen Penichen von 280 t ist noch die ungenügende Wasserzufuhr. Doch soll nunmehr auch diesem Mangel abgeholfen

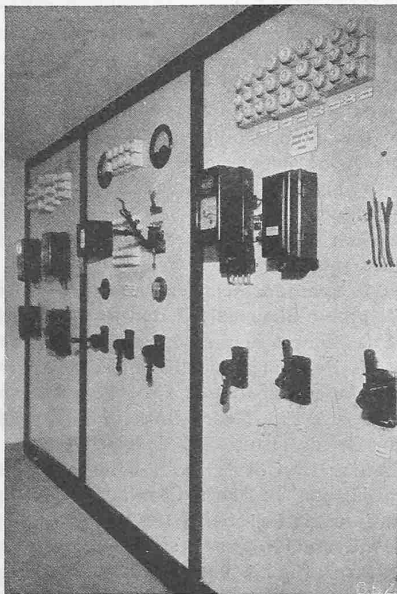


Abb. 12. Zähler-Raum.

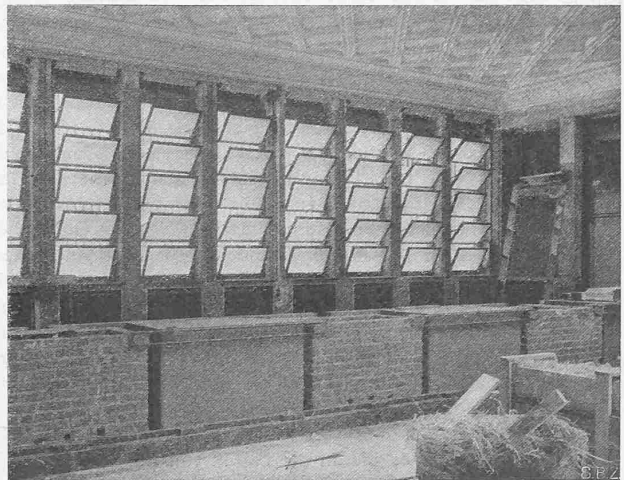


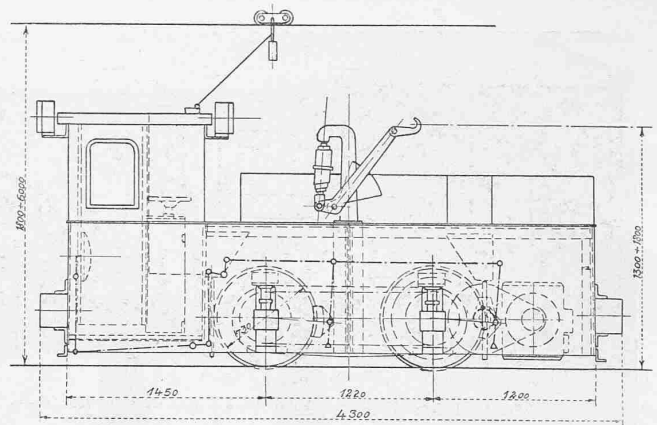
Abb. 15. Kassentisch mit eingebauten Kassenschränken (im Bau).

werden; laut einer Mitteilung der Zeitschrift „Des canaux, des bateaux“, sollen die betreffenden Arbeiten im Laufe dieses Jahres vollendet werden. Andererseits werden zurzeit die Strecken Strassburg-Napoleonsinsel (Mülhausen) und Napoleonsinsel-Hünigen, sowie die Abzweigung nach Colmar für elektrische Treidelei eingerichtet. Wie J. Pizon in „La Navigation du Rhin“ berichtet, bestand eine Schwierigkeit darin, dass die Strecke Strassburg-Napoleonsinsel fast keine Strömung aufweist, während diese auf der Abzweigung nach Hünigen ziemlich bedeutend ist. Dies hat zur Folge, dass zum Schleppen einer Peniche mit der Normalgeschwindigkeit von rd. 3,5 km/h auf der erstgenannten Strecke eine Zugkraft von 300 bis höchstens 500 kg erforderlich ist, während sie auf der obern Strecke 1000 kg erreicht. Um die Anwendung zweier verschiedener Treidel-Lokomotiven zu umgehen, was den Betrieb umständlich gestaltet hätte, wurde ein auf beiden Strecken verwendbarer Traktor vorgesehen. Dies bedingte die Wahl von Gleichstrom als Betriebsstrom. Nebenstehende Abbildung zeigt die Hauptabmessungen des Traktors. Er entspricht dem seit mehreren Jahren auf dem Canal du Nord und dem Canal de St-Quentin in Betrieb befindlichen Typ; doch wurde, um kleinere Krümmungsradien zu gestatten, statt der dort verwendeten Meterspur eine solche von nur 60 cm vorgezogen. Der Motor arbeitet mittels einer Zahnradübersetzung 1:36,09 auf die Hinterachse, die ihrerseits durch eine Gall'sche Kette mit der Vorderachse in Verbindung steht. Das Dienstgewicht des Traktors beträgt rd. 6000 kg, der kleinste Krümmungsradius 10 m. Als Fahrgeschwindigkeit werden für die Strassburger Strecke 3,6 km/h, für die Hüniger Strecke 3,25 km/h angegeben. Die bis 1350 kg betragende Anfahrzugkraft wird bei den Schleusen ein rasches Ein- und Ausfahren gestatten, und einen nicht unwesentlichen Zeitgewinn gegenüber dem bisherigen Betrieb darstellen. Zur Speisung der Fahrleitung sind acht Drehstrom-Gleichstrom-Umformerwerke mit Quecksilberdampf-Gleichrichter 12500/600 Volt und 150 Amp Maximalstromstärke auf der Gleichstromseite vorgesehen.

Eidgen. Technische Hochschule. Architektur-Professuren. In seiner letzten Sitzung des Jahres 1928, in der sich auch Bundesrat E. Chuard als demissionierender Chef des Dep. des Innern von seinen Kollegen verabschiedete, vollzog der Bundesrat die längst erwartete Wahl der beiden Nachfolger für Moser und Gull. Gemäss den Anträgen des Schulrates wurden gewählt *Otto Rud. Salvisberg* aus Köniz bei Bern, und *Dr. William Dunkel*, Bürgerort Bubendorf (Baselland). Salvisberg ist seit vielen Jahren in Berlin ansässig, entwickelte dort eine sehr umfangreiche Tätigkeit und zählt zu den erfolgreichsten und angesehensten Berliner Architekten. Dunkel, von schweizerischen Eltern in Nordamerika geboren, erfreut sich, in Düsseldorf tätig, in den rheinisch-westfälischen Architektenkreisen ähnlichen Ansehens; dazu hat er sich als schweizerischer Konsul auch eine gewisse diplomatische Erfahrung angeeignet. Ueber das baukünstlerische Bekenntnis der beiden Neugewählten hoffen wir, unsere Leser demnächst durch Vorführung kennzeichnender Werke unterrichten zu können; Prof. Dr. Dunkel wird sein Amt im nächsten Frühjahr, Prof. Salvisberg erst im Herbst antreten.

Doktorpromotion. Die Eidgenössische Technische Hochschule hat die Würde eines Doktors der *technischen Wissenschaften* verliehen an Wilhelm Burkhart, dipl. Ingenieur-Chemiker aus Weinfelden (Thurgau) [Dissertation: Beitrag zur analytischen Bestimmung des Fluors], Jean Lugeon, Ingénieur civil diplômé E. I. L., von Chevilly (Waadt) [Dissertation: Le Cycle des Précipitations atmosphériques, 1. Etudes d'hydrologie dans la région des Alpes, 2. Essai d'une formule donnant l'écoulement en fonction des précipitations], und Heinrich Ruf, dipl. Ingenieur-Chemiker aus Buch a. I. (Zürich), [Dissertation: Studie über die Entgasung verschiedener Steinkohlentypen], ferner die Würde eines Doktors der *Naturwissenschaften* an Gertrud Brandenberger, dipl. Apothekerin aus Flaach (Zürich) [Dissertation: Studie über die qualitative Reinheitsprüfung anorganischer Arzneistoffe], und Walter Hool, dipl. Apotheker aus Zofingen (Aargau) [Dissertation: Zur Frage der Reinigung und Desinfektion des Essgeschirrs in Wirtschaften und öffentlichen Anstalten; Experimentelle Untersuchungen über dessen bakteriologischen Reinheitsgrad].

Hochdruck-Dampfanlage mit Kolbenmaschinen. Für eine Gegendruckanlage, die in der Fabrik von Philip Carey & Co., Lockland, Ohio, errichtet werden soll, ist vor kurzem der Firma A. Borsig, G. m. b. H., Berlin-Tegel, der Auftrag zur Lieferung von



Treidel-Lokomotive für den Rhein-Rhone-Kanal. — Masstab 1:50.

zwei stehenden Dreifach-Expansions-Dampfmaschinen erteilt worden. Jede dieser Maschinen erhält laut „V. D. I.-Nachrichten“ zwei Hochdruckzylinder von 360 mm, zwei Mitteldruckzylinder von 540 mm und einen Niederdruckzylinder von 850 mm Durchmesser bei 650 mm Hub und leistet bei 100 at Dampfdruck, 450° Eintrittstemperatur, 4,2 at Gegendruck und 225 Uml/min etwa 6000 PS. Die Maschinen, die mit Drehstrom-Schwungrad-Generatoren gekuppelt sind, werden dreikurbelig ausgebildet. An den ersten beiden Kurbeln greifen je ein Hochdruck- und ein Mitteldruckzylinder in Schmidtscher Anordnung, also einseitig wirkend, an, sodass die Stopfbüchse am Hochdruckteil gespart wird. Der Mitteldruckteil, der über dem Gestell der Maschine liegt, erhält eine Stopfbüchse für 50 at Höchstdruck. An der dritten Kurbel der Maschine greift der in üblicher Form ausgebildete doppelwirkende Niederdruckzylinder an. Hoch- und Mitteldruckzylinder werden durch Kolbenventile und die Niederdruckzylinder durch Hochwaldsche Kolbenschieber gesteuert. Ein Proellerscher Achsenregler wirkt auf die Steuerung des Hochdruckzylinders. Zwischen Mitteldruck- und Niederdruckzylindern wird der Dampf wieder auf etwa 250° überhitzt, sodass er aus den Niederdruckzylindern mit 25° Uebersättigungstemperatur austritt. Die Zwischenüberhitzer liegen unmittelbar an der Maschine und werden mit ruhendem Frischdampf geheizt sowie durch Thermostaten geregelt.

Vom amerikanischen Normenwesen. Kein anderes Land der Welt ist von jeher auf den Gedanken der Normung derart eingestellt wie die Verein. Staaten von Nordamerika. Dort wurden bereits zu einer Zeit Normen aufgestellt, als man in Europa an derartige Dinge noch fast gar nicht dachte. Aber solche allgemeine Beliebtheit der Normung kann zu erheblicher Zersplitterung führen, wenn die Normungsarbeit nicht einheitlich zusammengefasst und geleitet wird. Diese Erscheinung ist in den U. S. A. aufs deutlichste festzustellen. Es gibt dort eine erstaunlich grosse Zahl bedeutender und mittlerer Organisationen, denen an irgendeinem Normenentwurf besonders gelegen ist. Soweit bekannt geworden ist, bestehen in den U. S. A. etwa 275 Ausschüsse, die sich mit der Aufstellung von Normen befassen. Dies bewirkte, dass in den meisten Fällen die Normen nur von einem kleinen Kreis gebilligt und benutzt wurden und dass eine allgemeine Anerkennung innerhalb der gesamten Vereinigten Staaten nur in wenigen Fällen zustandekam. So krankt also das amerikanische Normenwesen an einer Ueberfülle von Normen, die zum grössten Teil nur örtliche Bedeutung haben und nicht selten einander widersprechen.

Automobilstrassen in Spanien. Aehnlich wie Italien, wendet auch in Spanien der Staat grosse Summen auf, um den Strassenbau zu fördern und das Strassennetz den modernen Bedürfnissen anzupassen. So bewilligte die Regierung rund 10 Mill. Pesetas, um eine ganze Reihe wichtiger Automobilstrassen anzulegen. Für den Ausbau sind vorgesehen die Strecken Madrid-Irun (franz. Grenze), Madrid-Valencia und Gyun-Oviedo (asturischer Industriebezirk).

Drahtseilbahn Chantarella-Corviglia. Die im Anschluss an die bestehende Drahtseilbahn St. Moritz-Chantarella erstellte Drahtseilbahn Chantarella-Corviglia (vgl. Seite 155 letzten Bandes, 24. März 1928) wurde am 19. Dezember, genau sechs Monate nach Beginn, dem Betrieb übergeben. Die Bahn ist nach den Plänen von Ing. H. H. Peter durch die Firma Theodor Bell & Cie. in Kriens erstellt worden.