Objekttyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 15

PDF erstellt am: **28.03.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Simplon-Tunnel II. *Monatsausweis September 1913.*

Tunnellänge 19 825 *m*		Südseite	Nordseite	Total
Firststollen:	Monatsleistung . . . . *m*	257	302	559
	Stand am 30. September *m*	1422	2275	3696
Vollausbruch:	Monatsleistung . . . . *m*	260	285	545
	Stand am 30. September *m*	1269	2098	3367
Widerlager:	Monatsleistung . . . . *m*	274	300	574
	Stand am 30. September *m*	820	1706	2526
Gewölbe:	Monatsleistung . . . . *m*	260	301	561
	Stand am 30. September *m*	732	1610	2342
Tunnel vollendet am 30. September . *m*		732	1610	2342
In % der Tunnellänge . %		3,7	8,1	11,8
Mittlerer Schichten-Aufwand im Tag:				
Im Tunnel		614	696	1310
Im Freien		323	377	700
Im Ganzen		937	1073	2010

Nordseite. Die Fabrikation der Kalksandsteine hat begonnen, sodass vertragsgemäss vom 1. Oktober an Steine geliefert werden konnten. Am 19. September wurde die Druckpartie bei Km. 4 bis Km. 4,07 beidseitig in Angriff genommen. Im Betrieb waren durchschnittlich 34 Meyer'sche Bohrhämmer. Am 21. September (Eidg. Bettag) war die Arbeit eingestellt.

Südseite. Die Transformatorenstation ist bis auf den Einbau der Messinstrumente vollendet. Ebenso sind die beiden Hochdruckkompressoren für 200 *at* montiert und werden mit Anfang Oktober in Betrieb genommen, worauf der Materialtransport im Tunnel mit den von der Lokomotivfabrik Winterthur gelieferten Luftlokomotiven begonnen wird.

Das Areal des alten badischen Bahnhofes in Basel, das die Einwohnergemeinde Basel käuflich erworben hat[1]), ist am 1. Oktober d. J. in deren Besitz übergegangen. Die Entscheidung darüber, wie es künftig verwendet werden soll, hängt vor allem von der Gestaltung der Strassenzüge ab, die die Quartiere innerhalb und ausserhalb des alten Bahnhofareals verbinden sollen und diese hinwiederum stehen im Zusammenhange mit dem ganzen Kleinbasler Strassennetze. Die Regierung hat dieses einer eingehenden Prüfung unterziehen lassen und beschäftigt sich gegenwärtig mit der Beratung des Planes, der auf Grund dieser Prüfung aufgestellt worden ist. Sobald die Beratung zum Abschluss gelangt sein wird und allfällige Aenderungen, die sich als wünschbar ergeben sollten, noch im Plane vorgenommen sein werden, soll dieser zur Genehmigung an den Grossen Rat gelangen; der Grosse Rat wird sich daher in wenigen Wochen mit der Angelegenheit befassen können.

Was die Gebäude anbelangt, so ist beabsichtigt, sie jedenfalls solange stehen zu lassen, bis ein Beschluss des Grossen Rates getroffen ist; die Regierung bemerkt aber schon jetzt, dass ein sofortiger Abbruch des Aufnahmegebäudes der beteiligten Stadtgegend nicht zum Vorteil gereichen würde.

Grenchenbergtunnel. *Monatsausweis September 1913.*

Tunnellänge 8565 *m*		Nordseite	Südseite	Total
Sohlenstollen:	Monatsleistung . . . . . *m*	34	—	34
	Länge am 30. September . *m*	2578	1890	4468
Mittlere Arbeiterzahl im Tag:				
	Ausserhalb des Tunnels	244	131	375
	Im Tunnel	451	289	740
	Im Ganzen	695	420	1115
Gesteinstemperatur vor Ort . . . . . °C		15,9	11,7	
Am Portal ausfliessende Wassermenge *l/sek.*		109	290	

Die Tunnelarbeiten, die infolge Streiks beinahe den ganzen Monat über geruht hatten, wurden auf beiden Seiten am 26. September wieder aufgenommen.

Nordseite. Es wurde im ganzen während fünf Tagen gearbeitet. Der Vortrieb durchfuhr den untern Hauptrogenstein und befand sich zu Ende des Monates im Homemyenmergel.

Südseite. Es wurde hier ebenfalls während fünf Tagen gearbeitet. Der Vortrieb ist nicht wieder aufgenommen worden, da der Tunnelkanal noch nicht fertig erstellt war.

Neue Beleuchtungs-Umformerstation der Stadt Zürich. Wir werden darauf aufmerksam gemacht, dass der Hinweis auf Seite 194 unserer letzten Nummer auf die zwei Strassenbahnbatterien von je 600 *kwstd* (nach Statistik des S. E. V. je 750 *kwstd*) zu dem Missverständnis führen könnte, es seien diese Batterien ebenfalls in der Beleuchtungsumformerstation im Letten aufgestellt und in den für diese angegebenen Baukosten etwa inbegriffen. Das ist nun nicht der Fall, indem von den beiden Trambatterien je eine in den bestehenden Tramumformerstationen im Selnauquartier und an der Promenadegasse untergebracht wurde; auch weisen diese Trambatterien mit 550 Volt Entladespannung andere Spannungsverhältnisse auf, als die Akkumulatoren-Momentreserve der Beleuchtungs-Umformerstation Letten mit 400 Volt Entladespannung. Mit unserem Hinweis auf die Trambatterien bezweckten wir lediglich über die Grösse sämtlicher Grossbatterien, die zur Zeit schon vom städtischen Elektrizitätswerk betrieben werden, hinzuweisen.

[1]) Band LXII, Seite 122.

Anwendung von „Knapenziegel" in Zürich. Von einem Leser erhalten wir die Nachricht, dass dieser Tage in Zürich am Kantonsspital, am städtischen Bad in der Schipfe und an der Fleischhalle durch die „Knapen-Gesellschaft" in Wien Knapenziegel eingebaut werden sollen. Wir haben über dieses System nach dem Vortrag, den Ingenieur *F. Willfort* darüber am 18. Juni d. J. im Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein gehalten hat, auf Seite 123 und 124 dieses Bandes unter Beifügung einiger Bilder berichtet und machen unsere Zürcher Kollegen darauf aufmerksam, dass sie Gelegenheit haben, das Einbauen der Ziegel, sowie die Wirkung derselben an Ort und Stelle zu beobachten.

Technische Hochschule Dresden. Der zur Aufnahme der Bauingenieurabteilung und des photographisch-wissenschaftlichen Institutes bestimmte Neubau der Dresdener Technischen Hochschule soll heute am 11. d. M. feierlich eröffnet werden. Der eigenartige Bau ist nach den Plänen des Architekten Prof. *Martin Dülfer* erstellt worden und hat 1,8 Millionen Mark gekostet.

Mont d'Or-Tunnel. Der Durchschlag des Stollens am Mont d'Or-Tunnel ist am 2. Oktober erfolgt.

Konkurrenzen.

Polizeiposten am Wielandsplatz in Basel (Band LXII, Seite 82 und 196). Das am 6. Oktober amtende Preisgericht hat folgende Preise zuerkannt:

I. Preis (500 Fr.) dem Entwurf „Hermandad" III der Architekten *Widmer, Erlacher & Calini* in Basel.

II. Preis (400 Fr.) dem Entwurf „Argus" des Architekten *Erwin Heman* in Basel.

III. Preis (300 Fr.) dem Entwurf „Der erste Schnee" von Architekt *Albert Gyssler* aus Basel zur Zeit in Dresden.

Sämtliche eingereichten Entwürfe sind bis zum 15. Oktober jeweils von 9 Uhr vormittags bis 6 Uhr abends (am Sonntag von 10½ bis 1 Uhr) öffentlich ausgestellt in der Turnhalle der obern Realschule, Dewettstrasse, in Basel.

Kirchgemeindehaus in Zürich 4 (Aussersihl) (Band LXII, Seite 69). Die Kirchenpflege Aussersihl ersucht uns mitzuteilen, dass der Einlieferungstermin, der ursprünglich auf den 1. November d. J. angesetzt war, verschoben worden ist auf den *1. Dezember* d. J. Unsere Ankündigung auf Seite 69 ist dahin zu berichtigen.

Nekrologie.

† **R. Diesel.** Auf der Ueberfahrt von Antwerpen nach Harwich, wohin er in der Absicht reiste, einer Aufsichtsratssitzung der englischen Dieselgesellschaft beizuwohnen, ist in der Nacht vom 29. auf den 30. September Ingenieur Dr. Rudolf Diesel in unaufgeklärter Weise verschwunden. Er muss das Opfer eines Unglücksfalles geworden sein; nach Berichten seiner Reisebegleiter, sowie seiner Angehörigen scheint es ausgeschlossen, dass er freiwillig aus dem Leben geschieden sei.

Diesel wurde am 18. März 1858 in Paris geboren, genoss aber seine wissenschaftliche Ausbildung in Deutschland. Seine Lebensgeschichte ist die eines modernen Erfinders, der nicht durch Zufälligkeiten eine Entdeckung machte, sondern durch wissenschaftlichen Aufbau auf seine Forschungsergebnisse seine Ziele erreichte. Als 20jähriger Student am Münchner Polytechnikum im Jahre 1878 kam er bei einer Vorlesung des Professors Linde auf den Gedanken, die Wärme unserer Brennstoffe für motorische Zwecke besser auszunutzen als bisher, und seit dem Augenblick, wo er an den Rand seines Kollegheftes schrieb: „Studieren, ob es nicht möglich ist, die Isotherme praktisch zu verwirklichen", hat ihn der Gedanke nicht