

Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **37/38 (1901)**

Heft 21

PDF erstellt am: **20.05.2024**

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.

Elektrische Schnellbahnen. Unsern bisherigen Mitteilungen¹⁾ über die von der Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen auf der kgl. Militär-Eisenbahn bei Berlin unternommenen Versuchsfahrten, fügen wir bei, dass nach einem offiziellen Berichte der Gesellschaft die Fahrgeschwindigkeit zuletzt bis auf 160 km in der Stunde gesteigert wurde, wobei die Spannung des elektrischen Stromes in der Speiseleitung mehr als 10000 Volt betrug. (Auf europäischen Eisenbahnen ist mit mehr als 130 km Geschwindigkeit bisher nicht gefahren worden und die grösste in Amerika erreichte Geschwindigkeit wird mit 140 km angegeben.) Die Versuche sind günstig verlaufen und gaben Gelegenheit zu wichtigen Beobachtungen über die Schnelligkeit des Anfahrens und Bremsens bei grösster Geschwindigkeit, über Sichtbarkeit der Signale, Kraftverbrauch, Luftwiderstand u. dgl. Die Wagen wie auch die gesamte elektrische Einrichtung haben sich in allen Teilen vollständig bewährt, dagegen wurde der Oberbau der Strecke nach den gemachten Beobachtungen für eine stärkere Inanspruchnahme als nicht genügend erachtet. Bevor die Versuche fortgesetzt werden können, ist daher im Interesse der Sicherheit eine Verstärkung des Geleises und die Verbesserung der Bettung auf der Versuchsstrecke erforderlich, worüber zunächst Erhebungen stattfinden.

Motorwagen-Ausstellung in Leipzig. Die Ausstellung, welche vom 18. bis 22. Oktober 1901 in Leipzig stattfand, hatte über 60 Aussteller aufzuweisen. Nach einem Bericht des «Motorwagen» scheint der Motorwagenbau nunmehr feststehende Formen annehmen zu wollen; die verschiedensten Konstruktions-Systeme zeigten deutlich das Bestreben, sich in einen Einheitstyp umzuformen. Als eine der heute noch vollberechtigten Grundformen kann das System Levassor-Daimler gelten, an das sich eine ganze Reihe Firmen nicht nur im allgemeinen Aufbau, sondern auch für das Detail angelehnt hatten. Neu war die Erscheinung, dass mehrere bekannte Firmen ihre Motoren im Vorderteil des Wagens eingebaut hatten. Auffallend war das fast gänzliche Fehlen der Dampf Fahrzeuge, welche nur durch einen Stanley-Wagen vertreten waren. Der Berichterstatter führt diese Thatsache darauf zurück, dass die schweren Lastautomobile, deren Bau ungleich aussichtsvoller als der von Dampfvoiturettes ist, nur von wenigen sehr leistungsfähigen Firmen ausgeführt werden, die naturgemäss ein geringes Ausstellungsbedürfnis empfinden.

Schnellzugslokomotiven der österr. Staatsbahnen. Die Direktion der österreichischen Staatsbahnen hat Schnellzugslokomotiven bestellt, die für eine besonders grosse Leistung bestimmt sind. Es sind viercylindrige Verbundmaschinen, deren Kolbenstangen sämtlich auf eine Achse arbeiten. Der Kessel hat 3,6 m² Rostfläche bei einer Heizfläche von 229 m². Die Grösse des Kessels liess es zweckmässig erscheinen, ausser dem vorn liegenden, zweiachsigen Drehgestell, noch eine besondere Laufachse unter der Feuerbüchse anzuordnen; letztere ist radial einstellbar.

Die elektrische Strassenbahn Freiburg im Breisgau, ist am 14. Oktober teilweise dem Betriebe übergeben worden, nachdem kurz vorher das städt. Elektrizitätswerk in Thätigkeit getreten war. Im ganzen soll diese Strassenbahn vier Linien erhalten, auf welchen 27 Motorwagen und vier Anhängewagen verkehren werden. Eröffnet sind zunächst die Linien Vorstadt Herdern-Kaiserstrasse-Vorstadt Wiehre und Wiehre-Vorort Güntherthal. Die beiden andern sollen demnächst dem Betrieb übergeben werden.

Kraftübertragung Niagara-Buffalo. Die von der Kraftcentrale der Niagarafälle für Buffalo bisher als Drehstrom von 11000 Volt bezogene Energie²⁾ wird nun mit 22000 Volt Spannung geliefert. Die Transformatoranlage war von Anbeginn für eine so hohe Spannung vorgesehen; dagegen mussten die übrigen Einrichtungen und namentlich die Schutzvorrichtungen entsprechend umgebaut werden.

Acetylenbeleuchtung für Lokomotiven. Versuche, die in den letzten sechs Monaten mit Acetylenbeleuchtung für Lokomotiven auf der Chicago- und Nordwest-Bahn ausgeführt wurden, haben sehr günstige Ergebnisse geliefert.

Litteratur.

Eingegangene litterarische Neuigkeiten, Besprechung vorbehalten:

Gleichstrommessungen. Handbuch für Studierende und Ingenieure. Für den praktischen Gebrauch bearbeitet von *Milan T. Zsakula*, Maschineningenieur, Assistent an der kónigl. techn. Hochschule in Budapest. Berlin 1901. Verlag von Louis Marcus. Preis geb. 8 M.

Lehrbuch der Mauerwerks-Konstruktionen. Von *Ludwig Debo*, geh. Regierungsrat, Baurat und Professor a. D. Mit 508 Textzeichnungen. Hannover 1901. Verlag von Gebrüder Jänecke. Preis brosch. 9 M., geb. 10 M.

¹⁾ Bd. XXXVII S. 236, Bd. XXXVIII S. 121, 165, 213.

²⁾ Bd. XXXVIII S. 130.

Konkurrenzen.

Chauderon-Montbenon Brücke in Lausanne (Bd. XXXVIII, S. 55). Die Frist für diesen Wettbewerb ist vom 30. Oktober auf den 9. November verlängert worden. Das Preisgericht, das durch Herrn Architekt H. Meyer in Lausanne ergänzt worden war und in den Tagen vom 12. bis 14. November zum ersten mal zusammengetreten ist, fand zur Beurteilung zehn Entwürfe vor; sechs davon beantragen Eisenkonstruktionen, drei Konstruktionen aus armiertem Beton und eine Ausführung in Mauerwerk. Die Prüfung dieser Projekte wird selbstverständlich entsprechend der damit verbundenen Arbeit einige Zeit erfordern. Nach Abschluss der Arbeiten des Preisgerichtes sollen die sämtlichen Projekte im ersten Stockwerke des alten Postgebäudes, Place St. François, öffentlich ausgestellt werden.

Nekrologie.

† **F. Lindt.** Zu Bern ist am 17. November 1901 Ingenieur Franz Lindt nach langem Leiden im Alter von 57 Jahren gestorben. Er war am 11. September 1844 in Bern geboren. An den Schulen seiner Vaterstadt genoss er die Vorbildung zum Eintritt an das eidg. Polytechnikum dessen Ingenieurschule er im Jahre 1862 bezog und im Herbst 1865 als diplomierter Ingenieur absolvierte. Am Polytechnikum war er ein vorbildlich fleissiger und gewissenhafter Schüler, der es verstand, obschon er keiner der damals zahlreichen Verbindungen angehörte, sich die Achtung und Freundschaft seiner Studiengenossen zu erwerben.

Nach kurzem Aufenthalt im Auslande nahm er 1867 die Stelle eines Adjunkten beim bernischen Kantonsgeometer Rohr an und wurde bei der Wahl des letztern in den Regierungsrat im Jahre 1872 an dessen Stelle zum Obergemeometer des Kantons Bern gewählt. Dieses Amt, in dem er die Katastervermessung des Kantons in vorzüglicher Weise durchführte und nebenbei vielfach bei Expertisen thätig war, bekleidete Lindt 22 Jahre lang bis zu seiner Wahl in den Gemeinderat der Stadt Bern 1894, der im folgenden Jahr seine Wahl in den grossen Rat des Kantons Bern folgte. In der städtischen Behörde übernahm er das Baudepartement und seit 1895 — bei der Berufung des Stadtpräsidenten Müller in den Bundesrat — auch das Amt des Stadtpräsidenten. Solche doppelte Beamtung war aber für den ohnehin durch andere öffentliche Pflichten übermässig in Anspruch genommenen Mann offenbar zuviel und mag wohl mit den Grund zu dem schweren Gehirnleiden gelegt haben, das ihn schon im Jahre 1899 nötigte, vom öffentlichen Leben zurückzutreten. Lindt war nämlich, wie es so geht, wenn einer tüchtig und schaffensfreudig ist, bis zum Ausbruch seiner Krankheit mit Aemtern aller Art überladen, von welchen hier nur erwähnt sein mögen seine 21jährige Thätigkeit in der Direktion des städtischen Gymnasiums, deren Präsident er von 1889 bis 1900 war, seine Mitwirkung in der Prüfungskommission des Geometer-Konkordates, der er seit 1875 angehörte und seit 1888 als Präsident vorstand. Seinem Vaterlande hat er als Oberstlieutenant und Divisionsingenieur beim Genie treue Dienste geleistet. Von seiner Krankheit hat ihm ein sanfter Tod endlich Erlösung gebracht.

Redaktion: A. WALDNER, A. JEGHER.

Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

Vereinsnachrichten.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

Protokoll der I. Sitzung im Winterhalbjahr 1901/1902

den 6. November 1901 auf der «Schmiedstube».

Vorsitzender: Herr Architekt Paul Ulrich.

Anwesend: 49 Mitglieder.

Der Präsident heisst in warmer Ansprache die Mitglieder im neuen Vereinslokale willkommen. Der «Meisensaal», unser bisheriges Lokal, musste wieder verlassen werden, da eine erneute Steigerung der Miete seitens der Besitzerin, wonach wir auf 300 Fr. pro Winter gekommen wären, die Vereinskasse zu sehr belastet hätte.

Nach Verlesen des Protokolls der letzten Sitzung erfolgt, wie üblich, eine kurze Besprechung der Vereinsthätigkeit im verflossenen Winterhalbjahr.

Der Verein hat im ganzen elf Sitzungen abgehalten, wovon eine durch ein Bankett ausgefüllt wurde. Vier Abende waren Mitteilungen über die letzte Weltausstellung gewidmet, Vorträge wurden gehalten über: Architektur und Kunstgewerbe an der Jahrhundertwende; Hennebique-Konstruktionen; neuere grössere Turbinenanlagen und über Quartierplanprojekte im Neumühle-Areal in Zürich. Referate erfolgten über den Um-

bau der linksufrigen Seebahn, über den Neubau einer Tonhalle in St. Gallen und einer Kirche in Rorschach sowie über die letzten Tiberüberschwemmungen in Rom.

Im Laufe des Sommers fanden drei Exkursionen statt und zwar nach dem im Bau begriffenen Elektrizitätswerk in der Beznau, der neuen Irrenanstalt bei Rheinau und der neuen Strafanstalt bei Regensdorf.

Ganz speciell wurde die Vereinstätigkeit durch die Initiative in der wichtigen Frage des Umbaus der linksufrigen Seebahn in Anspruch genommen. Das Ergebnis unserer Studien: Projekt einer Tiefbahn¹⁾ nebst Voranschlag, wurde bekanntlich in einem gedruckten Bericht mit Planbeilagen den Vereinsmitgliedern, Behörden und weiteren Kreisen zur Kenntnis gebracht. Eine weitere Behandlung dieser Frage durch die massgebenden Behörden, hat zur Zeit noch nicht stattgefunden.

Der Verein zählt gegenwärtig 216 Mitglieder. Im Laufe des letzten Jahres sind 16 neu eingetreten, 5 ausgetreten und 8 gestorben.

Die Jahresrechnung wird, zugleich mit dem Bericht der Rechnungsrevisoren in der nächsten Sitzung vorgelegt werden.

Zum ersten Geschäftstraktandum, den Vorstandswahlen übergehend bemerkt Hr. Ulrich einleitend, dass es ihm infolge zu vielseitiger Inanspruchnahme nicht möglich sei, fernerhin das Amt eines Vorsitzenden auszuüben, es ist daher in erster Linie ein neuer Präsident zu wählen. Da Hr. Ingenieur Bachem die auf ihn gefallene Wahl in ganz bestimmter Form ablehnt, anderseits es bis jetzt nicht gelungen ist, eine andere Kandidatur aufzustellen, wird auf Antrag des Hrn. Stadtbaumeister Geiser beschlossen, das ganze Wahlgeschäft, sowie die Wahl zweier neuer Mitglieder ins Centalkomitee auf eine nächste Sitzung zu verschieben, in dem Sinne, dass Hr. Ulrich einstweilen weiter amtieren möge.

Als neues Mitglied wird Hr. Ingenieur Schleich, bisher Stadttingenieur in Winterthur und Mitglied der dortigen Sektion, in den Verein aufgenommen. Zum Eintritt in den Verein haben sich angemeldet die Herren Ingenieure Hans Gaudy, Rud. Oppler, H. Baumann, Henri Naville und J. Gugler, sowie Hr. Architekt Paul Spinner; über deren Aufnahme ist in der nächsten Sitzung zu beschliessen.

Es folgen nun verschiedene Mitteilungen: Ueber das Jahresfest des schweiz. Vereins in Freiburg ist nichts weiteres zu erwähnen, da unser Vereinsorgan bereits ausführliche Schilderungen gebracht hat. — Eine Zuschrift des Haller-Komitees in Bern mit der Einladung, die Errichtung eines Denkmals zu unterstützen, ist in dem Sinne beantwortet worden, dass unser Verein nicht in der Lage sei hierauf einzutreten. — Das italienische Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat einen gedruckten Bericht über die letzten Tiberhochwasser und deren Verbauung eingesandt, welcher den Mitgliedern hiemit zur Verfügung gestellt wird. — Die erste Lieferung des Werks «Das Bauernhaus in der Schweiz» ist erschienen; es wird auf eine bez. Abonnementeinladung (20 Fr. für Vereinsmitglieder) der Verlagsfirma Hofer & Cie. in Zürich verwiesen. Hr. Stadtbaumeister Geiser fügt ergänzend bei, dass auch schon einige Lieferungen der entsprechenden Sammlung für Deutschland und Oestreich erschienen sind, die bei ihm eingesehen werden können.

Es folgt nun ein äusserst interessanter Vortrag über die *Rickenbahn* von Hr. Oberingenieur Moser. An Hand einer Reihe von Karten und Profilen giebt der Vortragende zunächst einen kurzen Ueberblick über die zahlreichen Vorstudien einer Bahnverbindung zwischen den Gebieten der Thur und der Linth, welche bis in die 70er Jahre zurückreichen grossenteils aber keine verwertbaren Lösungen brachten. Ende der 80er Jahre und im letzten Decennium wurden dann eingehendere Projekte geschaffen und damit trat die Angelegenheit in ein neues Stadium. Die ver-

schiedenen Konzessionen behandelten sowohl die Frage der Uebersehung, als der Untertunnelung des Ricken nach den verschiedensten Richtungen. Im vergangenen Jahre wurde Redner von der Regierung des Kantons St. Gallen mit der Ueberprüfung der verschiedenen Projekte, der Rentabilitäts- und Kostenberechnungen betraut; im April des laufenden Jahres ist dann der bez. Bericht erschienen, welcher die Erstellung eines Basistunnels von Wattwil in der Richtung nach Kaltbrunn mit einem Kostenaufwand von rund elf Millionen als die rationellste Lösung empfiehlt. Aus der Feder des Vortragenden wird voraussichtlich ein besonderes Referat in der Bauzeitung erscheinen und soll hierauf verwiesen sein.

Eine Diskussion findet nicht statt.

Herr Oberingenieur Moser legt hierauf noch einige Photographien von grossartigen, gewölbten Thalübergängen der kürzlich eröffneten Bahn Donaueschingen-Neustadt vor, mit der Einladung an die Kollegen, diese sehr gelungenen Steinkonstruktionen an Ort und Stelle näher zu studieren.

Schluss der Sitzung um 10¹/₄ Uhr.

Der Aktuar: A. B.

Société fribourgeoise des Ingénieurs et Architectes.

Fribourg, le 11 novembre 1901.

Aux Comités des Sections de la Société suisse des Ingénieurs et Architectes.

Messieurs et chers collègues,

Nous avons l'honneur de vous informer que nous possédons encore un certain nombre d'exemplaires de l'album de fête de la 39^{me} assemblée générale.

Comme cette publication a été avant tout dédiée à nos Collègues de la Suisse, nous vous prions de faire, dans vos séances, un peu de propagande auprès des membres de vos sections pour qu'ils fassent l'acquisition de l'album en question au prix réduit de 15 Fr.

Nous pensons que le mieux serait de faire circuler des listes de souscription que vous nous transmettiez ensuite.

Notre Société s'est imposé de lourds sacrifices pour mener à bien cette belle publication qui a sa place toute marquée dans les bibliothèques des techniciens suisses et qui est même très appréciée du public lettré.

Comptant sur votre esprit de solidarité, vous voudrez bien prendre en considération la démarche que nous nous permettons de faire auprès de vous.

Dans cet espoir, daignez agréer, Messieurs et chers Collègues, avec nos remerciements anticipés, l'expression de nos sentiments dévoués.

Au nom de la

Section fribourgeoise des Ingénieurs et Architectes,

Le Président: *Gremaud.*

NB. — Prière d'obtenir aussi des souscriptions de la part des autorités, bibliothèques, écoles, etc.

Bündnerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

In ihrer Sitzung vom 13. November a. c. hat die bündnerische Sektion des schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins einstimmig die Uebernahme der 40. Generalversammlung des Vereins für 1903 beschlossen und ferner die Herstellung eines Fest-Albums in Aussicht genommen. Die dann dem Betriebe übergebene Linie der Rhätischen Bahn ins Engadin wird die Naturschönheiten dieser hervorragenden Thalschaft des Bündnerlandes unsern Kollegen mühelos zugänglich machen; im Anschluss an die Generalversammlung ist ein Ausflug dorthin projektiert.

Mit Hinsicht auf das reiche Programm hofft die bündnerische Sektion auf eine rege Beteiligung der Mitglieder des schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins an dieser Generalversammlung.

¹⁾ Bd. XXXVII S. 135.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Stelle	Ort	Gegenstand
25. Novemb.	Kant. Hochbauamt	Zürich, untere Zäune 2	Tapeziererarbeiten und Lieferung von Kochherden für die Neubauten der Wackerlingstiftung in Uetikon.
27. »	Bureau des Gemeindebauamtes	St. Gallen,	Glaser-Arbeiten zum Verwaltungsgebäude auf der Kreuzbleiche und zum Bauamtsmagazin auf dem Wydacker in St. Gallen.
30. »	Gemeinderatskanzlei	Atlantic I, Ostseite Hirzel (Zürich)	Erstellung der Strasse 2. Klasse vom Forrenmoos bis zur Kirche und Korrektur der bestehenden Strasse 3. Klasse von der Kirche bis Morgenthal. Voranschlag für Erdarbeiten, Kunstbauten und Chaussierung zusammen rund 25 000 Fr.
30. »	H. Spälti, Gemeinderat	Netstal (Glarus)	Wuhrarbeiten am linken Ufer des Löntsch (119 m Neuerstellung, 37 m Vorwahr).
30. »	Ls. S. Calame	Coffrane (Neuchâtel)	Erstellung von 4054 m offenen Kanälen und 120 000 m Drainage für das «Syndicat de drainage de Coffrane et Geneveys-sur-Coffrane».
4. Dezemb.	Hs. Rudolf Bosshard	Ober-Hittnau (Zürich)	Drainage-Ausführung von etwa 1400 m auf der Beierschen, Ober-Hittnau.
10. »	Baudirektion des Kantons Bern	Bern	Erstellung der steinernen Widerlager und Pfeiler, sowie der Anfahrten für die projektierte neue eiserne Strassenbrücke über die Emme zu Lützelflüh. Kostenvoranschlag rund 40 000 Fr.