

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 1

PDF erstellt am: **18.05.2024**

### **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.

Strecken, die beide ohne Zwischenstützen einen Höhenunterschied von je 200 m überwinden, bei wagrechten Längen von je 575 bzw. 800 m. Die Wagen, die zur Aufnahme von 16 Fahrgästen und einem Schaffner eingerichtet sind, fahren im Pendelverkehr an zwei in 200 mm Entfernung voneinanderliegenden Tragseilen bei einer Fahrgeschwindigkeit von etwa 2,5 m/sek. Neben dem eigentlichen Zugseil dient ein leer mitlaufendes sog. Fangseil als Reserve-Zugseil. Die Tragseile von 44 mm Durchmesser sind entsprechend einer Gesamtbruchbelastung von 149,5 t ausgebildet und für ein Spannungsgewicht von 33 t in Dienst gestellt; die Zugseile von 20 mm Durchmesser sind bei einer Gesamtbruchbelastung von 26 t für eine höchste Betriebsbelastung von etwa 3 t in Tätigkeit. Nähere Einzelheiten über diese von der Aktiengesellschaft J. Pohlig in Köln erstellte Anlage finden sich in einer kürzlich in der „Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure“ erschienenen Beschreibung.

**Strassenreinigung mittels Staubsaugeapparaten.** In Indianapolis ist seit einiger Zeit eine Staubsaugmaschine in Betrieb, die 2½ m breit und fast 6 m lang ist und von einem 60-pferdigen Motor betrieben wird. Es befindet sich bei dieser Maschine unter dem Wagenkasten ein Trichter, der mit einer nachgiebigen äusseren Umfassung auf der Strasse schleift und den Strassenschmutz aufsaugt. Mehrere harte Bürsten oder Kratzer, die vor diesem Trichter angeordnet sind, besorgen eine Auflockerung des Strassenschmutzes. Die Oeffnung für den eigentlichen Staubaufnehmer befindet sich im Innern des Trichters. Ein von der Motorwelle angetriebener Ventilator saugt parallel zum Strassenboden die von oben herankommende Luft derart an, dass der Strassenschmutz mit grosser Geschwindigkeit mitgerissen wird. Die mit Staub vermischte Luft wird dann durch den Ventilator in einen Zentrifugalabscheider getrieben, wo sie durch einen Dampfstrahl angefeuchtet, die festen Stauteile in den unmittelbar darunterliegenden Sammelkasten abgibt. Die Luft tritt aus dem Staubscheider oben aus und wird wieder nach unten geleitet, wo sie den Kreislauf von neuem beginnt. Als ein besonderer Vorteil der Maschine ist der Umstand anzusehen, dass infolgedessen keine mit Staub verunreinigte Luft nach aussen austritt.

**Schmalspurbahn Ayent-Montana.** Im Anschluss an die 1912 konzessionierte Schmalspurbahn von Sitten über den Rawil nach Lenk wird das Gesuch gestellt, eine direkte Verbindung des Kurortes Montana mit dieser Linie zu konzessionieren; der Bundesrat beantragt, diesem Begehren zu entsprechen. Die Linie beginnt in Ayent, 12 km von Sitten, in einer Höhe von 960 m, verläuft in nordöstlicher Richtung, überschreitet die Lienne, wendet sich dann südlich, durchzieht die Dörfer Icogne (1050 m) und Lens (1140 m) und erreicht dem das Rhonetal beherrschenden südlichen Hang entlang ziehend das Plateau von Montana—Vermala auf Kote 1470 m. Die Linie hat eine Länge von 12½ km. Die höchste Steigung beträgt 70‰ und der Minimalradius bei 1 m Spurweite 60 m. Der Kostenschlag weist ein Gesamterfordernis auf von rund 3100 000 Fr., worunter für Landerwerb 200 000 Fr., Unterbau 1 650 000 Fr., Oberbau 375 000 Fr., elektrische Ausrüstung 250 000 Fr., Rollmaterial 150 000 Fr., Verwaltung, Bauleitung u. s. w. 375 000 Fr. u. a. m.

**Amerikanischer Hochwasserschutz eines Elektrizitätswerkes.** Ein in Europa jedenfalls noch nicht angewendeter Hochwasserschutz ist nach „Electrical World“ bei der neulichen amerikanischen Hochwasserperiode von seiten des Fetter-Elektrizitätswerkes in Louisville, Kentucky, mit Erfolg verwirklicht worden. Die Fenster und Türen des Werkes wurden bei Eintreten der Hochwassergefahr mit nassen Sägespännen, in die die Kühlschlangen einer Eiszeugungsanlage hineingebettet waren, verstopft und die Masse zum Gefrieren gebracht, wodurch ein wasserdichter Abschluss entstand. Damit indessen nicht das ganze Werk durch den Hochwasserauftrieb weggerissen würde, liess man eine gewisse Wassermenge als Ballast in die Kellerräume eindringen, womit auch diese Gefahr beseitigt war.

**Rheinschiffahrt Basel-Bodensee.** Der „Bund“ weiss von gutunterrichteter deutscher Seite zu berichten, dass die deutsche Reichsregierung sich mit der Frage der *Schiffahrt Mannheim-Strassburg-Basel-Bodensee* eingehend beschäftigte und diese Bestrebungen nach Kräften zu fördern suche. Die reichsdeutsche Regierung wolle aber nichts wissen von einer Förderung der Schiffahrt von Mannheim nur bis Basel. Sie stelle vielmehr die ausdrückliche Bedingung, dass die Angelegenheit der Schiffbarmachung des Rheins von Mannheim bzw. Strassburg bis in den Bodensee gesamtthaff und gleichzeitig behandelt werde.

**Eidg. Technische Hochschule. Doktorpromotion.** Die Eidg. Technische Hochschule hat die Würde eines Doktors der technischen Wissenschaften (Dr. sc. techn.) verliehen dem diplomierten Ingenieur *Eugen Anthes* aus Ludwigshafen a. Rh. (Dissertation: Ueber Oxalylbromid und andere Säurehaloide. Reaktionen des Diphenylenketens), sowie dem diplomierten Maschinen-Ingenieur *Robert Löliger* aus Mönchenstein (Dissertation: Untersuchung des Druck- und Strömungsverlaufs in Schaufeln für Gleichdruckturbinen bei Ueberschallgeschwindigkeit), ferner dem diplomierten Fachlehrer *Paul Baumgartner* aus Brunnadern die Würde eines Doktors der Naturwissenschaften (Dr. sc. nat.) (Dissertation: Untersuchungen an Bananenblütenständen I. bis IV. Teil).

**Die Schweizerische Vereinigung für Heimatschutz** hielt am 28. Juni in Genf ihre diesjährige Hauptversammlung ab unter Vorsitz von Professor *E. Bovet* aus Zürich. Nach Erledigung der Vereinsgeschäfte, worunter als wesentlichstes die Beteiligung der Vereinigung an der Landesausstellung 1914 zu nennen ist, wurde als Ort der nächstjährigen Tagung *Bern* bestimmt. Die Genfer hatten, wie üblich, die Versammlung mit vornehmer Gastlichkeit bei sich empfangen.

**Musterwohnungs-Ausstellung in Basel.** Am 28. Juni ist in Basel in einem der von Architekt *Rud. Linder* erbauten Häuser beim Birsigviadukt eine die sämtlichen Stockwerke des Gebäudes einnehmende Ausstellung eröffnet worden. Unter Leitung von Architekt *R. Linder* haben über 40 Basler Firmen und Künstler sich an der Ausstattung der vier Wohnungen und Nebenräume des Hauses Pelikanweg 5 beteiligt.

**Berner Alpenbahn.** Wie unverbindlich berichtet wird, beabsichtige das Schweizerische Eisenbahndepartement für die Kollaudation der *Lötschbergbahn* den 9. Juli, für die Eröffnung des Lokalverkehrs den 14. Juli und für die Eröffnung des internationalen Verkehrs den 1. August festzusetzen.

**Der Internationale Rheinschiffahrtsverband Konstanz** hält seine diesjährige Tagung am 13. Juli in Ravensburg ab.

## Konkurrenzen.

**Schweiz. Unfallversicherungs-Verwaltungsgebäude.** Für den Bau des Verwaltungsgebäudes in Luzern ist die Liegenschaft Fluhmatt oberhalb des Kriegs- und Friedensmuseums in Aussicht genommen. Der Verwaltungsrat der Schweizer. Unfallversicherung beschloss zur Erlangung von Plänen für das Gebäude einen auf zehn Architekten beschränkten Wettbewerb auszuschreiben.

**Bebauungsplan für die Eierbrecht in Zürich** (Band LXI, Seite 64, 93, 313 und 337). Ausser den vier Preisen hat das Preisgericht dem Entwurf „Nobile Turegum“ eine Ehrenmeldung zuerkannt. Als dessen Verfasser sind genannt Architekt *F. Scotoni-Eichmüller* in Oerlikon und Gemeindeingenieur *Th. Baumgartner* in Seebach.

**Kantonalbankfiliale Biel** (Band LXI, Seite 221, 338 und 348). Als Verfasser des vom Preisgericht in den V. Rang gestellten Entwurfs mit dem Kennwort „Seebutze-Bank“ nennen sich uns die Architekten *Saager & Frey* in Biel.

## Literatur.

**Verband der Studierenden an der Eidg. Technischen Hochschule in Zürich. Festschrift 1863—1913.** Erhältlich beim Quästor des Verbandes, Eidg. Techn. Hochschule Zürich, zum Preise von Fr. 2,50.

Bei Anlass der Feier der fünfzigjährigen Bestrebungen, die zur Bildung des Verbandes in seiner heutigen Gestalt geführt haben, hat der Vorstand des Delegierten-Konvents eine Festschrift herausgegeben, in der in dankenswerter Weise vom gegenwärtigen Rektor, Prof. *Th. Vetter*, das Wesentliche aus der Geschichte dieser Bestrebungen ausgezogen ist, soweit dafür Daten gesammelt werden konnten. Diese sind für die erste Zeit spärlicher vorhanden, als für die letzten Dezennien, in denen der Verband festere Gestalt angenommen hat. Es ist natürlich, dass darin die G. e. P., die ja gewissermassen den Alt-Herren-Verband der an der Hochschule bestehenden allgemeinen Vereinigung darstellt, eine hervorragende Rolle spielt, ist es doch die G. e. P., in der die jüngern Kollegen nach Absolvierung des Hochschulstudiums Gelegenheit finden, ihre dabei gesammelten Erfahrungen und wach gewordenen Wünsche