

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 2

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.

Motorwagen dieser Linien erhalten je vier Motoren zu 225 PS Stundenleistung mit Gleichstrom von 600 Volt, die durch Vielfachsteuerung geschaltet werden.

Hauenstein-Basistunnel. Monatsausweis Juni 1913.

Tunnellänge 8135 m		Südseite	Nordseite	Total
Sohlenstollen:	Fortschritt im Juni m	181,7	281,7	463,4
	Mittlerer Tagesfortschritt m	6,5	10,6	—
	Länge am 30. Juni m	2989,5	1100,0	4089,5
	In % der Tunnellänge %	36,7	13,5	50,2
Firststollen:	Fortschritt im Juni m	178,0	269,0	447,0
	Länge am 30. Juni m	2498,0	655,0	3153,0
Vollausbruch:	Fortschritt im Juni m	162,0	48,0	210,0
	Länge am 30. Juni m	2124,0	83,0	2207,0
Mauerwerk:	Widerlager-Länge am 30. Juni m	2036,0	59,0	2095,0
	Gewölbe-Länge am 30. Juni m	1954,0	62,0	2016,0
Wassermenge am Portal l/sek		76,0	5,0	
Gesteinstemperatur vor Ort °C		20,5	11,0	
Lufttemperatur vor Ort °C		20,6	17,0	
Mittlerer Schichten-Aufwand im Tag:				
	Im Tunnel	942	406	1348
	Ausserhalb des Tunnels	254	78	332
	Auf offener Strecke	8	343	351
	Im Ganzen	1204	827	2031

Südseite. Am Vortrieb waren zwei bis drei Bohrhämmer beschäftigt, im Ganzen waren deren 40 in Tätigkeit. Der Richtstollen durchfuhr Gipskeuper 63 m, darauf Lettenkohlendolomit, oberen Muschelkalkdolomit und Hauptmuschelkalk, zusammen 119 m. Die Schichten fallen südöstlich ein von 40° bis 15° abnehmend. Das Gebirge war standfest, der Gipskeuper trocken; der Muschelkalk brachte aus sieben grösseren und einigen schwachen Quellen 35 l/sek Wasser von 22 bis 20°C.

Nordseite. Es arbeiteten im Vortrieb zwei, im Ganzen 10 Bohrhämmer. Der Richtstollen lag in den Schichten der Bajocien, nämlich auf 232 m in Sowerbyischichten und 50 m in Sauzeischichten. Das Gebirge war durchgehend standfest und trocken.

Simplon-Tunnel II. Monatsausweis Juni 1913.

Tunnellänge = 19825 m		Südseite	Nordseite	Total
Firststollen:	Monatsleistung m	223	211	434
	Stand am 30. Juni m	624	1352	1976
Vollausbruch:	Monatsleistung m	203	261	464
	Stand am 30. Juni m	498	1150	1648
Widerlager:	Monatsleistung m	113	221	334
	Stand am 30. Juni m	136	903	1039
Gewölbe:	Monatsleistung m	76	219	295
	Stand am 30. Juni m	76	849	925
Tunnel vollendet am 30. Juni m		64	838	902
	In % der Tunnellänge %	0,3	4,3	4,6
Mittlerer Schichten-Aufwand im Tag:				
	Im Tunnel	559	716	1275
	Im Freien	312	410	722
	Im Ganzen	871	1126	1997

Nordseite. Es wurde ein zweiter Niederdruckkompressor (System Burckhardt) nebst zugehörigen Elektromotoren montiert. Da die Anschlussleitungen im Tunnel beendet sind, konnte die Arbeit mit den Bohrhämmern mit Anfang Juli begonnen werden.

Südseite. Im Berichtmonat wurden zwei Niederdruckkompressoren (System Meyer) nebst Windkesseln montiert. Die Verbindungsleitung von den Windkesseln nach den Arbeitsstellen im Tunnel ist erstellt. Mit der provisorischen Bohrinstitution arbeiteten durchschnittlich zehn Bohrhämmer. Die Anschlüsse beidseitig der Druckpartie bei Km. 4455,5/4493 sind in Arbeit.

Grenchenbergstunnel. Monatsausweis Juni 1913.

Tunnellänge 8565 m		Nordseite	Südseite	Total
Sohlenstollen:	Monatsleistung m	120	147	267
	Länge am 30. Juni m	2086	1761	3847
Mittlere Arbeiterzahl im Tag:				
	Ausserhalb des Tunnels	240	246	486
	Im Tunnel	529	269	798
	Im Ganzen	769	515	1284
Gesteinstemperatur vor Ort °C		15,5	10,6	
Am Portal ausfliessende Wassermenge l/sek.		215	473	

Nordseite. Die durchfahrene Strecke liegt vollständig im unteren Hauptrogenstein, einem grauen bis lichtbraunen oolithischen Kalk, der stark zerklüftet ist. Die Schichten streichen ungefähr senkrecht zur Tunnelaxe und fallen mit 8 bis 10° nach N. ein. Die Vortriebsarbeiten konnten am 12. Juni wieder aufgenommen werden;

sie mussten wegen des starken Wasserandranges nur noch am 28. Juni wieder eingestellt bleiben. Die am Portal austretende Wassermenge ist von 300 l/sek am 27. Juni bis Ende Monats auf 215 l/sek zurückgegangen. Der durchschnittliche Arbeitsfortschritt betrug auf den Arbeitstag 6,66 m.

Südseite. Der Vortrieb erfolgte in den mittleren und unteren Sequansschichten, gelblichen und grauen Kalken, meist oolithisch, teilweise spätig, mit untergeordneten Mergellagen, und hierauf in den grauen Kalken des oberen Argovien. Das Streichen der Schichten war N. 65—75° E, ihr Einfallen durchschnittlich 70° N. Der Kalk ist stark zerklüftet; südfallende Klüfte besonders von Km. 1,675 an ausgebildet. Die Vortriebsarbeiten konnten am 11. Juni wieder aufgenommen werden. Mit seinem Fortschreiten von der grossen Spalte bei Km. 1,614 hat der Wasserzutritt im neuerschlossenen Stollen sukzessive abgenommen und seit dem Eintritt des Stollens in den Argovien-Mergel bei Km. 1,706 ganz aufgehört. Der durchschnittliche Fortschritt des Richtstollens betrug 7,35 m auf den Arbeitstag.

Die Rhätische Bahn hat bei der *Maschinenfabrik Oerlikon* drei weitere elektrische Wechselstromlokomotiven bestellt. Es sind Maschinen der Typs 1—D—1, deren mechanischer Teil entsprechend den bereits gelieferten wiederum in der *Schweiz. Lokomotivfabrik Winterthur* erstellt wird. Die elektrische Ausrüstung entspricht jener der bisher gelieferten 600 PS-Lokomotiven mit dem Unterschied, dass für die neuen Maschinen an Stelle der bisher verwendeten 300 PS-Motoren je zwei Motoren von 400 PS Stundenleistung zur Verwendung gelangen. Die Motoren sind wiederum Oerlikoner Reihenschlussmotoren mit Hilfspolen.

Konkurrenzen.

Schweiz. Unfallversicherungs-Verwaltungsgebäude. Wie auf Seite 13 der letzten Nummer berichtet, gedenkt der Verwaltungsrat der *Schweizerischen Unfallversicherung* zur Gewinnung von Entwürfen für ein Verwaltungsgebäude in Luzern einen Wettbewerb zu veranstalten, wie es bei den grossen schweizerischen Verwaltungen von jeher üblich ist und wohl selbstverständlich erscheint. Neu ist daran aber, dass dieser Wettbewerb auf 10 von der Verwaltung ausgesuchte Architekten beschränkt werden soll, während sonst für derartige Aufgaben alle schweizerischen Architekten zur Bewerbung eingeladen zu werden pflegen. Es sind dementsprechend bei uns auch von den verschiedensten Seiten schriftlich und mündlich gegen solche Einschränkung Einsprachen eingegangen, deren Berechtigung wir durchaus anerkennen müssen.

So unbestritten es ist, dass die Beschränkung von lokalen Wettbewerben auf eine kleine Anzahl Bewerber je nach örtlichen Verhältnissen oft ihre Berechtigung hat, so selbstverständlich erscheint es andererseits, dass eine allgemeine schweizerische Verwaltung nicht wohl diesen Weg betreten kann, sondern ohne Ausschliesslichkeit allen Architekten des Landes die Möglichkeit gewähren muss, ihre Dienste für die Bedürfnisse der Verwaltung anzubieten.

Wir sind sicher, im Sinne der gesamten schweizerischen Architektenschaft zu sprechen, wenn wir deshalb an den Verwaltungsrat der Schweiz. Unfallversicherung das höfliche Ansuchen stellen, auf einen allfällig schon gefassten Beschluss zurückzukommen und den beabsichtigten Wettbewerb für alle schweizerischen Bewerber zugänglich zu machen.

Die Redaktion.

Ueberbauung des Berneckabhanges und des Gebietes von „Drei-Linden“ in St. Gallen. Der Gemeinderat von St. Gallen eröffnet einen allgemeinen Wettbewerb unter aus dem Kanton St. Gallen stammenden oder im Kanton niedergelassenen Ingenieuren und Architekten zur Erlangung von Plänen für die Ueberbauung des Berneckabhanges und des Gebietes von „Drei-Linden“ mit Termin auf 31. Januar 1914. Im neungliedrigen Preisgerichte sitzen die Herren Stadtrat Dr. *Nägeli*, Stadtrat *L. Kilchmann*, Präsident *W. Gsell*, Baumeister *M. Högger*, Gemeindebaumeister *M. Müller*, Gemeindeingenieur *W. Dick*, Architekt *H. Bernoulli*, Stadtbaumeister *F. Fisser*, Ingenieur *E. Riggenschach*. Für Preise ist der Betrag von 15000 Fr. ausgesetzt. Die Unterlagen, bestehend in Programm, sechs Plänen, einer Photographie, zwei Baureglements, können gegen Einsendung von 20 Fr. von der Baukanzlei der Stadt St. Gallen bezogen werden.

Wir behalten uns vor, in einer nächsten Nummer auf das besonders interessante Programm näher einzutreten.