

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **75/76 (1920)**

Heft 24

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.

Die St. Vincent-Brücke bei Santos (Brasilien). Zur Verbindung der Insel St. Vincent mit der brasilianischen Küste wurde im Jahre 1914 eine Hängebrücke fertiggestellt, die insofern bemerkenswert ist, als sie, zunächst nur als leichte Rohr- und Wegbrücke entworfen, während des Baues, unter Mitverwendung des bereits vollständig angelieferten Materials, zu einer vollwertigen Strassenbrücke mit der 1,8fachen Nutzlast der ursprünglichen ausgebaut wurde. Die mit Versteifungsträger ausgeführte Brücke hat eine Stützweite von 180 m. Der Abstand der fachwerkartigen Versteifungsträger beträgt 6,4 m, ihre Systemhöhe 3,5 m, die Höhe der Pylonen 20,9 m, die Pfeilhöhe der Tragkabel 15,5 m; die mit einem Neigungswinkel von 32° verlegten Rückhaltkabel konnten in den Felsen der Uferabhänge in vorteilhafter Weise verankert werden. Um das Gewicht der Kabel in den für den Seetransport zulässigen Grenzen zu halten, waren beiderseits sechs nebeneinanderliegende Kabel von je 64 mm Durchmesser vorgesehen worden; zur Aufnahme der durch die grössere Last bedingten grösseren Seilzüge wurden zwei weitere Kabel von je 83 mm Durchmesser hinzugefügt. Bei den Pylonen wurde der erhöhten Belastung durch Ausbetonieren der Gittertürme entsprochen, wobei nunmehr die ursprüngliche Eisenkonstruktion als Armierung wirkt. Die Fahrbahn erhielt einen Belag aus Pitchpine-Bohlen. Die von der Firma Aug. Klönne in Dortmund erstellte Brücke wird von C. Winterkamp im „Bauingenieur“ vom 15. September näher beschrieben.

Lokomotiv-Feuerbüchsen aus Flusseisenblech. Ueber die Erfahrungen mit flusseisernen Feuerbüchsen auf den Lokomotiven der Orléans-Bahn berichtet Ingenieur Paul Conte in der „Revue Générale des Chemins de Fer“ vom August 1919. Aus den sehr umfangreichen Versuchen, deren erste aus dem Jahre 1907 stammen, geht hervor, dass Feuerbüchsen ganz aus Flusseisen oder nur mit kupferner Rückwand sich sehr gut als Ersatz für kupferne verwenden lassen. Die Lebensdauer der flusseisernen Büchsen scheint selbst grösser zu sein, als die der kupfernen. Ein wesentlicher Vorteil ist das viel geringere Gewicht und der viel niedrigere Preis der flusseisernen Feuerbüchsen. Der Bericht weist jedoch ausdrücklich darauf hin, dass flusseiserne Feuerbüchsen nur dann zur Anwendung kommen sollten, wenn die Möglichkeit besteht, die Lokomotivkessel stets mit heissem Wasser zu speisen und zu waschen.

Von der VI. Internationalen Ausstellung für Flugwesen in London, die, allerdings fast ausschliesslich von englischen Konstruktionsfirmen beschickt, vom 9. bis 20. Juli 1920 abgehalten wurde, berichtet „Engineering“ vom 16., 23. und 30. Juli 1920. Der reich illustrierte Bericht gibt einen guten Ueberblick über den gegenwärtigen Stand des englischen Flugzeugbaues, der sich während des Krieges aus bescheidenen Anfängen zu einer umfangreichen Industrie entwickelt hat. In gedrängter Form referiert auch „Génie Civil“ vom 14. und 21. August 1920 über diese Ausstellung. Anschliessend an den Bericht bringt „Engineering“ vom 30. Juli eine sehr ausführliche Beschreibung des englischen starren Luftschiffes „R 80“, auf die ebenfalls hingewiesen sei.

Schweizer. Elektrotechnischer Verein. Am nächsten Samstag, 18. Dezember, 13 Uhr, hält der Schweizer. Elektrotechnische Verein in Olten seine XXXIV. Generalversammlung ab. Der Versammlung geht am Vormittag jene des Verbandes Schweizerischer Elektrizitätswerke voran.

Elektrifizierung der Gotthardlinie. Wie uns von massgebender Seite mitgeteilt wird, soll morgen, den 12. Dezember, der elektrische Betrieb auf der gesamten Bergstrecke Erstfeld-Biasca der Gotthardlinie mit sämtlichen Zügen aufgenommen werden.

Konkurrenzen.

Kirchgemeindehaus Zürich-Enge. Die Kirchgemeinde Enge eröffnet unter den vor 1. Januar 1920 in der Stadt Zürich wohnhaften selbständigen Architekten schweizerischer Nationalität einen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen zu einem Kirchgemeindehaus. Als Eingabetermin ist der 1. April 1921 festgesetzt. Das Preisgericht besteht aus H. Beerli-Bryner, Präsident der Kirchenpflege Enge, Dekan Jul. Ganz in Zürich-Enge, ferner aus den Architekten Prof. Dr. Gustav Gull in Zürich, Niklaus Hartmann in St. Moritz, Karl Indermühle in Bern, Stadtbaumeister Max Müller in St. Gallen und Paul Ulrich in Zürich-Enge. Zur Prämierung von vier oder fünf Entwürfen stehen dem Preisgericht 12000 Fr. zur Verfügung.

Es liegt in der Absicht der Behörde, dem Verfasser des in erste Linie gestellten Entwurfes die Ausarbeitung der Pläne und die Bauleitung zu übertragen, wenn nicht zwingende Gründe entgegenstehen sollten. Verlangt werden: Ein Lageplan 1:500, sämtliche Grundrisse und Fassaden und die zum Verständnis nötigen Schnitte 1:200, alles in skizzenhafter Bearbeitung, eventuell eine perspektivische Ansicht, eine kubische Berechnung, ein erläuternder Bericht. Modelle und Plan-Varianten werden nicht beurteilt. Das Programm nebst Beilagen kann bis zum 21. d. M. bei Herrn Friedensrichter Weinmann, Seestrasse 10, Zürich 2, je zwischen 9 und 11 Uhr bezogen werden.

Reformierte Kirche in Arbon. Die evangelische Kirchgemeinde in Arbon eröffnet unter den im Thurgau und in den angrenzenden Kantonen St. Gallen, Zürich und Schaffhausen niedergelassenen, sowie den in der Schweiz oder im Ausland wohnhaften thurgauischen Architekten einen Wettbewerb zur Erlangung von Planstudien für eine reformierte Kirche. Eingabetermin ist der 31. Mai 1921. Dem Preisgericht gehören an Pfarrer Wuhrmann in Arbon als Präsident, die Architekten Prof. Hans Bernoulli in Basel, Kantonsbaumeister H. Fietz in Zürich, Karl Indermühle in Bern und Niklaus Hartmann in St. Moritz, ferner Grundbuch-Verwalter O. Keller und Techniker Rob. Kellenberger in Arbon. Zur Prämierung von 4 bis 6 Projekten steht dem Preisgericht die Summe von 12000 Fr. zur Verfügung. Die Unterlagen können gegen Einsendung einer Hinterlage von 10 Fr., die nach Eingabe eines Projektes rückvergütet wird, vom Präsidenten der Baukommission, Herrn Pfarrer Wuhrmann in Arbon, bezogen werden.

Bemalung des Hauses zum Rüden in Zürich (Bd. LXXV, Seite 258). Auf den Einreichungstermin des 30. November sind 22 Entwürfe eingelaufen, zu deren Beurteilung das Preisgericht am Nachmittag des 8. Dezember in den Ausstellungsräumen des Kunstgewerbemuseums zusammentrat, wo auch die Ausstellung, voraussichtlich ab 12. Dezember, stattfinden wird.

Literatur.

Untersuchungen über Schwachstromstörungen bei Einphasen-Wechselstrombahnen. Bericht an die Königl. Schwedische Eisenbahn-Direktion von der hierfür ernannten Kommission, unter Mitwirkung mehrerer Sachverständiger. Ins Deutsche übertragen durch Dipl.-Ing. Franz Kuntze. Mit 117 Textabbildungen und neun Tafeln. München und Berlin 1920. Verlag von R. Oldenbourg. Preis geh. 38 M.

Die schwedischen Staatsbahnen, denen die elektrotechnische Fachwelt bereits den vor zwölf Jahren erschienenen Bericht von R. Dahlander¹⁾ über die von 1905 bis 1907 ausgeführten Versuche mit elektrischer Traktion mittels Einphasen-Wechselstrom verdankt, haben neuerdings der Wissenschaft und der Technik eine wertvolle Gabe durch die Veröffentlichung des Expertenberichtes über die Schwachstromstörungen durch die schwedischen elektrischen Bahnen überreicht. Die vorliegende deutsche Ausgabe umfasst 159 Textseiten in Lexikon-Format, die den Stoff in fünf Teilen bewältigen. Nur der erste Teil bildet einen eigentlichen Kommissionsbericht (46 Seiten), während die vier andern Teile als wissenschaftliche Beilagen anzusehen sind. In der Hauptsache handelt es sich um die durch die Bahn Kiruna-Riksgräns verursachten Schwachstromstörungen, die bei der Betriebsaufnahme recht erheblich waren, weil man nur ganz ungenügende Massnahmen gegen solche Störungen ergriffen hatte; beispielsweise hatte man gehofft, der Störungen von Telegraphenleitungen trotz Beibehaltung der Einfachleitungen Herr zu werden (!). So kam es, dass man daselbst so ziemlich alle jene Störungen wieder erlebte, die wir hier schon beim Versuchsbetrieb „Seebach-Wettingen“ erleben und erfolgreich bekämpfen durften, wie die Öffentlichkeit besonders im vierten Heft der „Berichte“ der „Schweiz. Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb“²⁾ des Nähern erfahren hat. Die Lektüre des vorliegenden Berichtes ist indessen auch für den schweizerischen Fachmann von grösstem Wert, weil seit dem Versuchsbetrieb von Seebach-Wettingen eine ganze Reihe neuer Abwehrmittel, wie z. B. die sog. „Kompensationsleitung“, ersonnen wurden, und weil seither namentlich das Abwehrmittel der Saugtransformatoren³⁾ wesentlich

¹⁾ Besprochen auf Seite 83 von Band LII (8. August 1908).

²⁾ Besprochen auf Seite 261 von Band LXVI (27. November 1915).

³⁾ Erläutert auf Seite 290 von Band LXIX (23. Juni 1917).