

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **79/80 (1922)**

Heft 10

PDF erstellt am: **19.05.2024**

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.

röhren nur 80, 120 oder 150 ° C beträgt, je nach dem Verwendungszweck der Röhren. Die Isolation muss deshalb aus sehr hitzebeständigem Material, wie z. B. Porzellan, bestehen. Die Maschinenfabrik Oerlikon besitzt in ihrer Konstruktion mit 1 1/4" - Gasröhren eine elektrische Heizung, die ähnlich wie die Röhren einer Warmwasser-Heizung in beliebigen Längen durchlaufend verlegt werden kann, indem die elektrische Verbindung von einem Rohr zum andern mittelst Muffen, Winkelstücken und Endmuffen so erfolgt, dass die elektrischen Verbindungen aussen nicht bemerkbar sind.

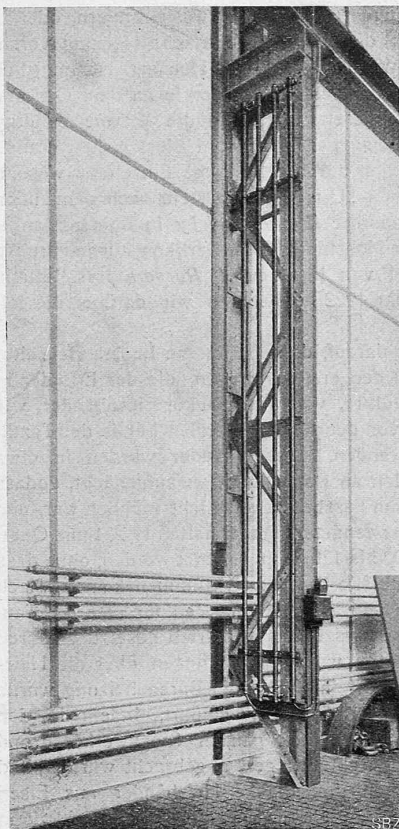


Abb. 1. Vertikale Linearheizungsrohre in einer Werkstätte.

Abb. 1 zeigt, wie diese Röhren an einem Pfosten zusammenge stellt werden, wobei die Zuleitung des Stromes vom Schaltkasten her nur an beiden Enden des Rohrsystems geschieht. In Shedbauten werden die Rohrstränge meist unter dem Dach aufgehängt.

Die Maschinenfabrik Oerlikon stellt auch Linearheizleiter her, die aus einem hochwertigen Heizdraht bestehen, der mittels

hitzebeständiger, biegsamer elektrischer Isolierung im Innern eines biegsamen Metallschlauches eingebettet ist. Dadurch entstehen Metallschlauchheizleiter, die für viele Zwecke mit Vorteil verwendet werden können (patentierte Konstruktion); der biegsame Heizleiter kann z. B. beliebig zwischen Maschinenteilen durchgeführt werden. Abb. 2 zeigt eine solche Metallschlauchheizung in einem Wohnraum. Es konnte ein grosses, zu temperierendes, schwer heizbares Zimmer mit zwei Aussenwänden nach Nord und Ost und einer Wand gegen das kalte Treppenhaus, mit etwa 25 Watt/m³ (Leistung 1770 Watt)

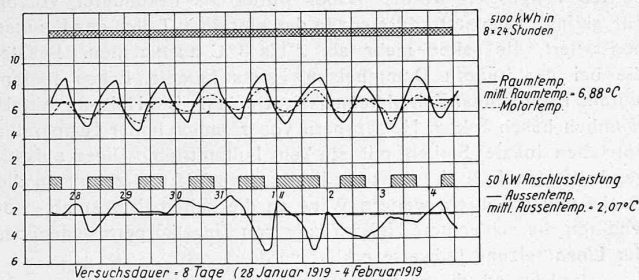


Abb. 3. Temperaturkurven in einem Bretterschuppen mit Linearheizung, wenn die Heizung nur ausserhalb der Arbeitszeit eingeschaltet wird.

dauernd um rund 15 ° C über der mittleren Aussen-Temperatur gehalten werden, wobei die Heizung während der Lichtzeit jeweils ausgeschaltet war und die Temperatur in diesen vier Stunden jeweils nur um etwa 2 ° C zurückging. Ein zu temperierendes Schlafzimmer mit zwei Aussenwänden konnte mittels etwa 21 Watt/m³ (Leistung 1050 Watt) dauernd um etwa 15 ° C über der mittlern Aussen-Temperatur gehalten werden (mit Ausschaltung während der Lichtzeit). Die Linearheizung gibt hierdurch ein Mittel, um auch dort, wo nur geringe Leistungen, z. B. max. 700 Watt, für Heizung abgegeben werden, ein Zimmer leicht zu temperieren.

Eine der wichtigsten Anwendungen der Linearheizung besteht in der direkten Heizung von Baumwollspinnereien fast nur mit Nachtkraft. Solche Anlagen haben sich überall aufs beste bewährt, indem die gleiche Energie, die tagsüber für den Betrieb der Spinnerei und eventuelle Tagesheizung der Karderie benützt wird, ausserhalb der Arbeitszeit für die Heizung der Spinnsäle verwendet wird, womit erfahrungsgemäss an vielen Orten Tag und Nacht eine genügende Heizung erzielt wurde. Auch das Temperieren von grossen, oft schlecht gebauten Magazinen mit Waren, die nicht gefrieren dürfen, ist mittels der Linearheizung unter Verwendung von nur Nachtstrom möglich, wie Abb. 3 zeigt. Ein ganz leicht gebauter Bretterschuppen (provisorisches Motorenlager) von 4680 m³ Inhalt wurde mit 50 kW Nachtstrom, ohne Strom während der Arbeitszeit, dauernd im Mittel um 9 ° C über der mittleren Aussentemperatur gehalten, mit einer grössten Abweichung von etwa 2 ° C vom Mittel nach oben und nach unten, trotz Unterbrechung der Heizung während der ganzen Arbeitszeit und trotz dünner Holzwände. Da bei der Linearheizung der Heizkörper den ganzen Raum durchzieht und nahe an seinen Anfangsort zurückgeführt werden kann, sind jeweils nur ganz kurze elektrische Zuleitungen im geheizten Raume zu erstellen. Auch hierin liegt ein wesentlicher Vorteil gegenüber elektrischen Einzelöfen mit den vielen erforderlichen Leitungen.

Miscellanea.

Brücke über den Hafen von Sydney. Während der vier letzten Jahrzehnte ist die Frage der Erstellung einer festen Verkehrsverbindung zwischen Sydney und Nord-Sydney (Neu Süd-Wales) wiederholt erörtert worden, wobei sowohl eine feste Brücke, als auch eine Schiffbrücke oder ein Tunnel vorgeschlagen wurden. Anfangs dieses Jahrhunderts wurde für eine Brücke eine allgemeine Konkurrenz veranstaltet. Das bezügliche Programm und die beiden mit dem I. und II. Preis bedachten Entwürfe haben wir seinerzeit in Band XXXV, Seite 152 (7. April 1900), bzw. Band XXXVII, Seite 164 (13. April 1901) veröffentlicht. Ein endgültiger Entscheid zu Gunsten der Brücke wurde erst 1913 getroffen, doch auch dann noch nicht zur Ausführung geschritten.

Vor kurzem ist nun der Bau erneut zur Vergebung ausgeschrieben worden. Der zur Ausführung bestimmte, vom städtischen Chefingenieur Bradfield ausgearbeitete neue Entwurf ist in „Engineering“ vom 30. Dezember 1921 veröffentlicht. Es handelt sich um eine Auslegerbrücke mit beidseitiger Auskraglänge von 152 m der beiden Aussenträger und rund 183 m langem Mittelträger, also von 487 m Hauptspannweite mit rund 790 m Gesamtlänge. Die Brücke ist zur Aufnahme von vier Eisenbahngleisen und einer 13,5 m breiten Haupt-Fahrbahn zwischen den, einen Axenabstand von 39,3 m aufweisenden Hauptträgern projektiert. Auskragend ist ferner auf der einen Seite ein 4,5 m breiter Fussgängersteg, auf der andern

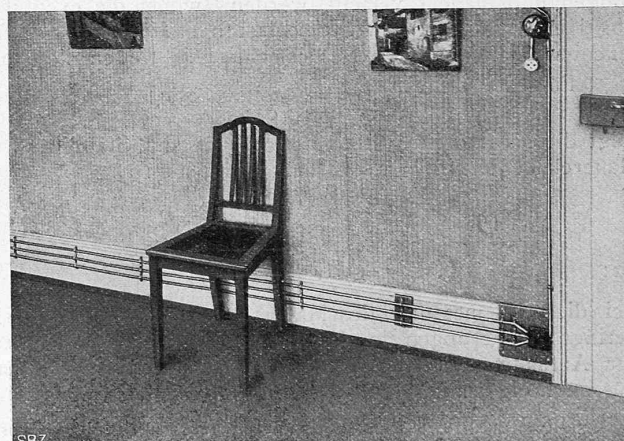


Abb. 2. Metallschlauch-Linearheizung in einem Wohnraum.

Seite eine 5,5 m breite Fahrbahn für Automobile vorgesehen. Ausser Lageplan, Längsansicht und Querschnitt der Brücke gibt die erwähnte Nummer des „Engineering“ auch die technischen Entwurfsgrundlagen aus dem Pflichtenheft bekannt.

Elektr. Automobilstrecken mit Oberleitung in Amerika.
Im amerikanischen Verkehrswesen hat das Jahr 1921 die Einführung der sogen. „geleislosen Bahnen“ mit elektrischer Oberleitung gebracht, die in Europa bekanntlich schon seit zwei Jahrzehnten eingebürgert waren. Eine Reihe von Fabriken, die im Bau von Eisenbahn- bzw. Trambahnwagen eine führende Rolle einnehmen, haben nun auch den Bau der erforderlichen Automobilwagen solcher geleisloser Bahnen übernommen, wobei besonders die Brillgesellschaft in Philadelphia und die Waggonfabrik in St. Louis erwähnt werden dürfen. Die notwendige elektrische Ausrüstung ist teils durch die „General Electric Co.“, teils durch die „Westinghouse Co.“ erstellt worden. Anlässlich der Einführung solcher Betriebsmittel ins amerikanische Verkehrswesen haben die amerikanischen Fachzeitschriften, insbesondere „Electric Railway Journal“, die europäischen Anlagen solcher geleisloser Bahnen eingehenden Betrachtungen unterzogen, aus denen besonders die Feststellung des betriebstechnischen Misserfolges der sog. Radnabenmotoren, über die die „Schweiz. Bauzeitung“ auf Seite 261 von Band LVI (12. Nov. 1910) berichtet hatte, bemerkenswert ist. Die amerikanische Praxis hat von vornherein die Normalmotoren der Strassenbahnwagen auch für die elektrischen Automobile der „geleislosen Bahnen“ in Verwendung genommen. Unter den ersten amerikanischen Städten, die solche Automobile in Dienst stellten, findet sich u. a. Richmond, wo bekanntlich im Jahre 1888 auch die erste technisch einwandfreie amerikanische Strassenbahn in Betrieb genommen wurde.
W. K.

Betriebserfahrungen mit einem wasserlosen Gasbehälter
im Gaswerk Durlach gibt Direktor *Fleisch* in „Gas- und Wasserfach“ vom 3. Dezember 1921 bekannt. Der betreffende Behälter hat ein Fassungsvermögen von 7000 m³ und besteht in der Hauptsache aus einem polygonalen Blechmantel von 19,5 m Durchmesser mit darüber befindlichem Schutzdach und einer im Innern des Behälters kolbenartig beweglichen Scheibe, die am Rand durch eine 240 mm hohe Schicht Gasteer abgedichtet ist. Die Höhe dieser Dichtungsschicht entspricht ungefähr dem doppelten Gasdruck. Etwa durchsickernder Teer sammelt sich am Boden des Behälters und wird automatisch durch Pumpen zurückbefördert. Die Vorteile dieser von der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg stammenden Bauart, die an genannter Stelle näher beschrieben ist, gegenüber dem Behälter mit Wasserbecken sind: Kleinerer Durchmesser (19,5 m statt 25 m für den gleichen Rauminhalt), dadurch 30% Gewichtersparnis, leichtere Fundierung und wesentlich geringere Baukosten. Dazu kommen noch Betriebsvorteile, die in der Hauptsache im Fortfall der Betriebskosten für die Wasserheizung sowie in den geringeren Unterhaltungskosten für den Anstrich bestehen und im vorliegenden Fall eine jährliche Gesamtersparnis an Betriebskosten von 22000 Mark ergeben. Was die Gasverluste anbetrifft, so wurden sie bei den Abnahmeversuchen in einer Woche zu nur 0,696% der Füllung ermittelt.

Vakuumpumpe für ätzende Gase. Eine doppeltwirkende Kolbenpumpe, deren Kolben und Zylinder in jeder Stellung vor der Berührung mit den ätzenden Gasen durch eine Flüssigkeitsschicht geschützt sind, wird, wie die „Z. d. V. D. I.“ nach „The Engineer“ vom 26. August 1921 berichtet, von der Tilghmans Patent Sand Blast Co. in Broadheath gebaut. Die beiden Enden des liegenden Pumpenzylinders sind nach oben erweitert und stehen mit zwei Kammern über dem Zylinder in Verbindung, deren Grösse dem Hubraum des Kolbens entspricht. Der Zylinder und die Kammern sind mit Oel oder einer andern säurefesten Flüssigkeit soweit gefüllt, dass auch in der niedrigsten Stellung der Flüssigkeitspiegel über der höchsten Stelle der Zylinderwand liegt. Die Flüssigkeit wirkt auf beiden Seiten nur als Verlängerung des Kolbens bis in die Kammern, in denen auch die selbsttätigen Ein- und Auslassventile liegen. Die Ventilteller bestehen aus mehreren dünnen Blechen aus säurefestem Metall; dabei sind die beiden untersten Bleche etwas dicker und glatt geschliffen, während die übrigen gewellt sind und als Federn wirken. Verstellbare Anschläge begrenzen den Ventilhub. Der Pumpenzylinder wird mit Wasser gekühlt. Mit einer Pumpe von 407 mm Zylinder-Durchmesser und 254 mm Hub wurden bei 100 Uml/min 93,5 bis 96,8 % Gasverdünnung erzielt.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL.
Dianastrasse 5, Zürich 2.

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein. PROTOKOLL der

Delegierten-Versammlung vom 14. Januar 1922 in Solothurn
11¹⁵ Uhr im Saale des Grossen Rates.

Tagesordnung:

1. Protokoll der D.-V. vom 19. März 1921 in Freiburg (S. B. Z. Band LXXVII, Seite 204).
2. Reglement der Fachgruppe für Beton- und Eisenbeton-Ingenieure.
3. a. Bedingungen für die Lieferung und Einrichtung von sanitären Anlagen, Nr. 132.
b. Bedingungen und Messvorschriften für Linoleumböden, Nr. 133.
c. Aenderungen an den Allgemeinen Bedingungen für Tiefbauarbeiten, Nr. 118a.
4. Mitteilungen des C.-C. betreffend die Normen Nr. 122, 126, 128.
5. Besprechung der finanziellen Lage des Bürgerhausunternehmens.
6. Antrag des C.-C. auf Reduktion der Mitgliederzahl der Kommissionen.
7. Budget 1922.
8. Wahl eines C.-C.-Mitgliedes.
9. Diverses.

Anwesend sind alle Mitglieder des C.-C., der Vereinssekretär, sein vom C.-C. am Vorabend gewählter Nachfolger, Ingenieur Max Zschokke, und 43 Delegierte von 14 Sektionen, nämlich:

Aargau: P. Siegwart.

Basel: P. Vischer, C. Leisinger, R. Suter, O. Ziegler.

Bern: W. Schreck, A. Hartmann, Fr. Hübner, L. Mathys, E. Müller, E. Propper, O. Weber, E. Ziegler.

Freiburg: Léon Hertling.

Genf: E. Fatio, M. Brémond, E. Imer-Schneider.

Graubünden: G. Bener, W. Dürler.

Neuchâtel: E. Prince.

Schaffhausen: H. Reber.

Solothurn: W. Luder.

Tessin: A. C. Bonzanigo.

Waadt: E. Guinand, G. Dietrich, L. Flesch, Ch. Petitot.

Waldstätte: K. F. Krebs, E. Pfyffer, E. Vogt.

Winterthur: W. Müller.

Zürich: R. Dubs, C. Andrae, F. Baeschlin, A. Bernath, M. Haefeli, H. Herter, C. Jegher, G. Korrodi, P. Lincke, F. Mousson, Th. Oberländer, E. Wipf.

Ihr Nichterscheinen haben entschuldigt die Sektionen La Chaux-de-Fonds, St. Gallen und Thurgau.

Der Sitzung wohnen ferner bei die Architekten Ulrich und Stehelin, als Vertreter der Bürgerhauskommission, die vom C.-C. eingeladen wurden, an der Diskussion über Trakt. 5 teilzunehmen, sowie als Gäste einige Mitglieder der Sektion Solothurn.

Vorsitz: Prof. A. Rohm. Protokoll: Prof. C. Andrae, Sekretär des S. I. A.

Der Vorsitzende begrüsst die Delegierten, sowie die anwesenden Mitglieder der Sektion Solothurn, die er bittet, den Behörden den Dank des Vereins für die Ueberlassung des Grossratsaales für die heutige Sitzung auszusprechen. Er verliest sodann ein Sympathietelegramm an den früheren Präsidenten, Direktor R. Winkler, und teilt mit, dass in seiner Sitzung vom 13. Januar, das C.-C. Ingenieur Max Zschokke in Zürich zum Sekretär des S. I. A. ernannt habe. Der bisherige Sekretär wird neben Ing. Zschokke bis 31. Januar amten.

1. Das Protokoll der D.-V. vom 19. März 1921 in Freiburg wird genehmigt.

2. Das Reglement der Fachgruppe für Beton- und Eisenbeton-Ingenieure wird nach Referat von Ing. Schreck einstimmig genehmigt. Dabei wird Kenntnis genommen davon, dass der Ausschuss der Gruppe aus den Ingenieuren Dr. M. Ritter (Präsident), Frey (Luterbach), Gruner, Paris und Schreck besteht und dass vorläufig Subkommissionen vorgesehen sind für: Gussbeton, Wettbewerbe, Schwindergebnisse, Versuche an bestehenden Betonbauten, Dichtigkeitsversuche, Normen.

3a. Die Bedingungen für die Lieferung und Einrichtung von sanitären Anlagen (Nr. 132) werden nach Referat von Arch. Leisinger einstimmig genehmigt.

b) Die Bedingungen und Messvorschriften für Linoleumböden (Nr. 133) werden nach Referat von Arch. Mathys ebenfalls einstimmig genehmigt.

c) Die Aenderungen an den Allgemeinen Bedingungen für Tiefbauarbeiten (Nr. 118a) werden gemäss Vorschlag der vom C.-C. hierfür bestellten Kommission, für die Ing. Kästli referiert, einstimmig genehmigt.