

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 17

PDF erstellt am: **17.05.2024**

Nutzungsbedingungen

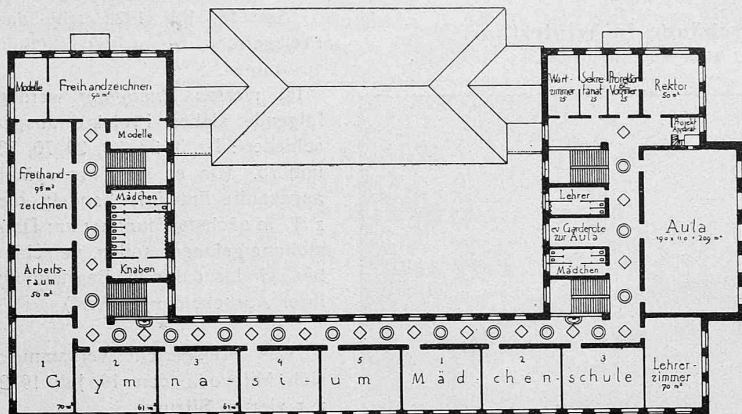
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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

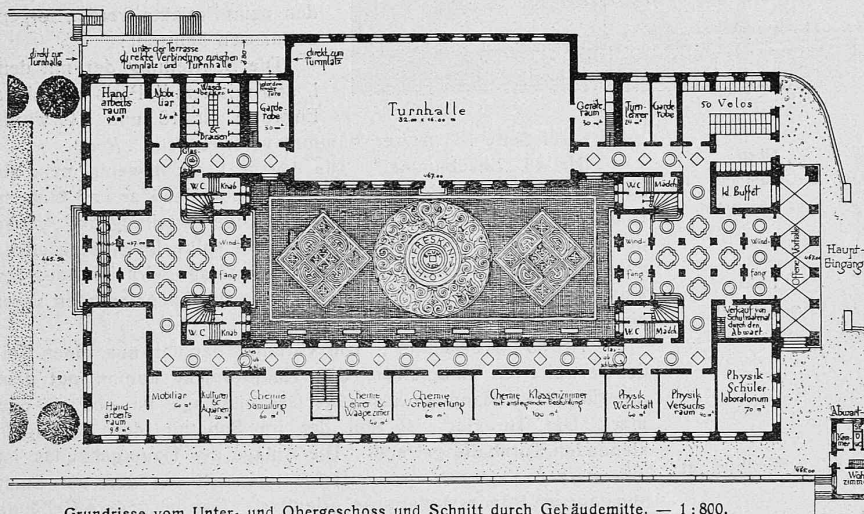
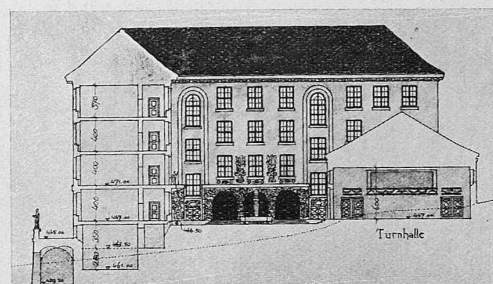
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Wettbewerb Kantonschulgebäude Winterthur.

Architekten Vogelsanger & Maurer, Rüschlikon.

IV. Preis (2200 Fr.) — Entwurf Nr. 53.



Grundrisse vom Unter- und Obergeschoss und Schnitt durch Gebäudemitte. — 1:800.

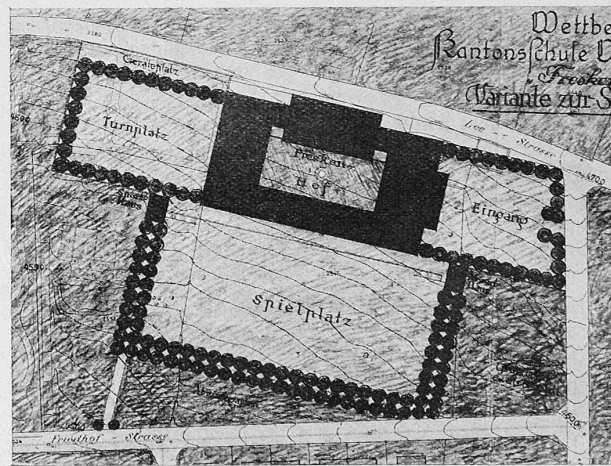
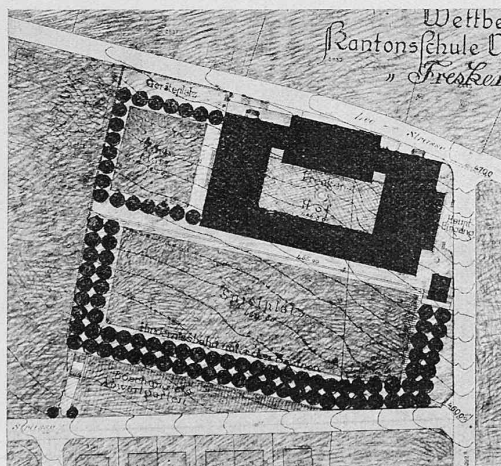
Miscellanea.

Ueber die Korrosion der Nichteisen-Metalle sprach Dr. W. Fraenkel, Frankfurt a. M., an der vom 14. bis 17. in Essen abgehaltenen Hauptversammlung der Deutschen Gesellschaft für Metallkunde. Die Frage der Korrosion interessiert in gleichem Masse Praxis und Wissenschaft. Für die Maschinenindustrie ist besonders die Korrosion der Kondensator-Rohre wichtig, der man unter einem ganz bedeutenden Aufwand von Zeit und Mühe auf den Grund zu kommen versucht hat. In England wie in Deutschland sind in den letzten Jahren eine Reihe von Ausschüssen in diesem Sinne tätig gewesen¹⁾, jedoch ohne dass die Frage zu einer allseitig befriedigenden Lösung gekommen wäre. Prof. Fraenkel

¹⁾ Wir verweisen auch auf die Arbeit von Oberingenieur F. v. Wursterberger, Zürich: „Die selektiven Korrosionen; die Bedingungen ihres Entstehens und die Mittel, sie zu verhüten“, in Band LXXIV, Seite 66, 91 und 106 (August 1919).

Eigenschaften und zur Konstitution auf dem Versuchswege zu entwickeln. Dass diese Konstante in irgendwelcher Beziehung zum Potential, d. h. zum Spannungswert, den jedes Metall in der Spannungsreihe innehat und das als Ursache von elektrischen Strömen von grundlegendem Einfluss auf die Korrosionserscheinungen ist, erscheint fraglos. Jedoch ist es ebenso sicher, dass ausser dem Potential auch noch eine Reihe anderer Grössen, die man vielleicht als Widerstandsgrösse zusammenfassen könnte, hier wesentlich in Rechnung zu ziehen sind.

Mit seinen Ausführungen verband der Vortragende eine Uebersicht der gewaltigen Literatur, die sich auf diesem Gebiet bereits entwickelt hat, und der Arten der Schädigungen durch Korrosion, sowie der Schutzmittel, die man bisher dagegen gefunden hat und die sich zum Teil, in besondern Fällen, sehr gut, in andern Fällen aber sehr wenig bewährt haben.



IV. Preis, Entwurf Nr. 53. — Architekten Vogelsanger & Maurer, Rüschlikon. — Lageplan mit Variante, 1:2500.

Simplontunnel. Am 16. Oktober wurde der doppelspurige Betrieb auf der ganzen Länge des Tunnels aufgenommen. Nachdem am 4. Dezember 1921 im II. Simplontunnel der Schlussstein versetzt¹⁾ und anfangs dieses Jahres der Betrieb im neuen Paralleltunnel aufgenommen worden war, mussten vorerst im Tunnel I, Südseite, Rekonstruktionen durchgeführt werden, denen noch einige kleinere in drückenden Strecken von Tunnel II folgten. Die Arbeiten wurden anfangs dieses Monats vollständig abgeschlossen und mit dem 16. Oktober das vollendete Werk dem normalen Betriebe übergeben. C. A.

Ueber Frankreichs Hochspannungsnetz. Vor ungefähr zwei Jahren berichteten wir über die in Spanien herrschenden Bestrebungen, durch Schaffung eines ausgedehnten staatlichen Hochspannungsnetzes eine Verbindung zwischen den grossen Produktionszentren elektrischer Energie herzustellen und die Verteilung dieser Energie über das ganze Land zu fördern.²⁾ In Frankreich sind seit einigen Jahren ähnliche Bestrebungen im Gang. Schon im Jahr 1919 wurde auf Anordnung des Staates eine 110 kV-Leitung zur Uebertragung der Energie des Kraftwerkes Gösgen nach den Industrie-Gebieten Lothringens erstellt.³⁾ Bald darauf wurde der Bau von Hochspannungsleitungen nach den befreiten Gebieten (namentlich der Strecke Paris-Pont à Vendin), beschlossen, und eine ganze Reihe von Konzessionen für andere wichtige Verbindungen erteilt. Die beigegebene Skizze, die keiner weiteren Erläuterung bedarf, gibt einen Ueberblick über die Ausdehnung des geplanten Netzes; dabei ist zu beachten, dass die Karte nach der „Revue générale

¹⁾ Siehe Band LXXVIII, Seite 314 (24. Dezember 1921).

²⁾ Vergl. A. Schmid „Ueber Spaniens elektrische Sammelschiene“ in Bd. LXXV, Seite 69 (14. Februar 1920).

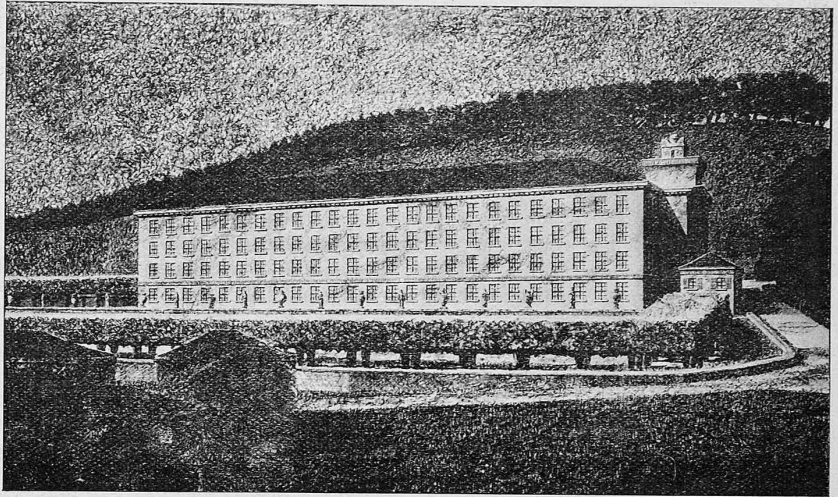
³⁾ Vergl. die bezügl. Notiz in Band LXXVI, Seite 211 (30. Oktober 1920).



Übersichtskarte der in Frankreich bestehenden und neu geplanten Hochspannungsleitungen. — 1:8 000 000.

Wettbewerb für ein neues Kantonschulgebäude in Winterthur.

IV. Preis, Entwurf Nr. 53. — Arch. Vogelsanger & Maurer, Rüschlikon. — Gesamtbild aus N.O.



de l'Electricité“ vom 17. September 1921 gezeichnet ist, dass somit einzelne als projektiert angegeben Leitungen unterdessen zur Ausführung gekommen sein dürften. Im übrigen verweisen wir bezüglich weiterer Einzelheiten auf die genannte Zeitschrift.

Verspannvorrichtung am Sitterviadukt der B. T. Gestützt auf die günstigen Ergebnisse der Verspannvorrichtung an der Eglisauer Rheinbrücke der S. B. B.¹⁾ ist eine solche am Sitterviadukt der B. T. eingebaut und am 17. d. M. in Betrieb gesetzt worden. Dabei wichen die Pfeilerköpfe, die sich seit 1910 um 30 cm einander genähert hatten, um etwa 3 cm auseinander und hob sich der Scheitel des 25 m weiten Dreigelenkgewölbes bei Pfeiler IV um etwa 1 cm. Bezüglich Berechnung und Ausführung des Sitterviaduktes

sei verwiesen auf Bd. LVI, Seite 135 u. ff., die Beobachtungen bis zur Betriebseröffnung Seite 241 (Sept.-Oktober 1910). Eine Berichterstattung über die bemerkenswerten Beobachtungen bei Inbetriebsetzung der Verspannvorrichtung wird folgen.

Der Zentralverein für deutsche Binnenschifffahrt und der deutsche Wasserwirtschafts- und Wasserkraft-Verband hielten am 27. September in Magdeburg anlässlich der Verkehrs- und Schifffahrtswoche der Mitteldeutschen Ausstellung „Miam“ eine gemeinsame Versammlung ab. Es sprachen Reg.-Bmstr. Dr. Ing. Leiner, München, über „Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen beim Wasserdienst- und Kraftwasserstrassenausbau“ und Stadtbaurat Dr. Ing. Henneking, Magdeburg, über „Die jetzigen und künftigen Hafenanlagen der Stadt Magdeburg, Anschluss an den Mittelland-Kanal, sowie die Schifffahrtsverhältnisse auf den anschliessenden Strecken der Elbe“.

Sicherungs-Arbeiten an der Kathedrale von St. Paul in London. Die zur Untersuchung der Standfähigkeit der St. Pauls-Kathedrale (erbaut 1675 bis 1710) hinzugezogenen Architekten und Ingenieure haben sich für sofortige Vornahme durchgreifender Verbesserungsarbeiten an den Pfeilern und Gewölben ausgesprochen, die die im Durchmesser 39 m messende Vierungskuppel tragen. Die Kosten der Arbeiten sind auf 2,5 Mill. Fr. veranschlagt.

Eisenbahn nach der Insel Sylt. Als erster Teil der Eisenbahnverbindung nach der Insel Sylt durch das Wattenmeer ist am 9. d. M. die Festlandstrecke Niebüll-Klanxbüll (13 km) dem Verkehr übergeben worden.

¹⁾ Vergl. Band LXXIX, Seite 133 (18. März 1922).