Objekttyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **37/38 (1901)**

Heft 11

PDF erstellt am: **24.05.2024**

**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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

**http://www.e-periodica.ch**

Laufe nächsten Jahres eröffnet. Sie wird bei ihrer Eröffnung günstigere Verkehrsverhältnisse vorfinden, als dies bei der Genehmigung der Baupläne im Jahre 1896 erwartet werden konnte; denn einerseits haben sich die Verkehrsbedürfnisse wesentlich vermehrt und anderseits ist seither eine nicht unerhebliche Zunahme der Bevölkerung der Stadt zu verzeichnen. Diesen veränderten Verhältnissen entsprechend, hat der Aufsichtsrat der Gesellschaft jetzt schon eine Vergrösserung des Wagenparkes in Aussicht genommen um auf einzelnen Strecken den ursprünglich geplanten Fünf-Minuten-Verkehr auf einen mit Intervallen von bloss drei Minuten verdichten zu können. Dies bedingt auch eine Vergrösserung der erforderlichen Schuppen und Werkstätten, sowie namentlich des elektrischen Kraftwerkes.

**Monatsausweis über die Arbeiten am Simplon-Tunnel.** Der Baufortschritt in den beiden Richtstollen des Tunnels beträgt für den Monat August zusammen 311 *m*. Am 31. August hatte der Stollen der Nordseite eine Länge von 5554 *m*, derjenige der Südseite 4228 *m*, beide zusammen somit eine Länge von 9782 *m* erreicht. Es waren im Durchschnitt täglich 3332 Arbeiter beschäftigt, wovon 2194 Mann im Tunnel und 1138 ausserhalb desselben. Auf der *Nordseite* lag der Stollen andauernd in krystallinischem Schiefer und in Platten gelagertem Gneiss, wobei man mit der Maschinenbohrung einen mittleren Tagesfortschritt von 5,70 *m* erzielte. Des Feiertags wegen waren die Arbeiten am 15. August eingestellt. Der Stollen der *Südseite* durchfuhr zerklüfteten, mit Quarz- und Kaolinadern durchsetzten Antigoriogneiss. Der tägliche Fortschritt der mechanischen Bohrung betrug hier im Mittel 4,52 *m*. Das zu Tage tretende Wasser wurde mit 204 sek./*l* gemessen.

**Silberbelag der Hohlspiegel von Scheinwerfern.** Die Hohlspiegel von elektrischen Scheinwerfern haben den Nachteil, dass ihr Silberbelag bei der grossen Hitze des elektrischen Flammenbogens schon nach kurzem Gebrauche Risse zeigt und sich infolge der verschiedenen Ausdehnungskoeffizienten von Glas und Silber vom Glase löst. Nun ist es in letzter Zeit den Bushmore-Dynamowerken, die als Specialität Scheinwerfer bauen, gelungen ein Verfahren zu finden, nach welchem die Versilberung so dünn aufgetragen wird, dass ein Springen derselben nicht mehr möglich ist. Dieser Belag lässt die Spiegel indessen noch nahezu transparent erscheinen. Deshalb wird auf diese erste noch eine zweite Schicht aus einer Silberplatinlegierung aufgebracht, die fast den gleichen Ausdehnungskoeffizienten besitzt wie Glas. Gleichzeitig dient dieser stärkere Belag dem Spiegel als Schutz gegen mechanische Zerstörung.

**Durchgehende Luftdruckbremsen für Güterwagen** finden in Amerika immer allgemeinere Anwendung. Seit 1897 sind bei sämtlichen neu gebauten Wagen für die zur «American Railway Association» gehörenden Bahnen solche Bremsen angeordnet worden und am 1. Januar 1901 waren von den 1 364 127 Güterwagen der genannten Gesellschaft 989 127 Wagen mit Luftdruckbremsen versehen. Da die Züge immer länger werden, war es nötig, auch die Abmessungen der Luftpumpe zu vergrössern. Der Durchmesser des normalen Kompressorcylinders ist von 152 *mm* bereits auf 241 *mm*, der Hub auf 254 *mm* gestiegen.

**Elektrische Schnellbahnen.** Die Versuchsfahrten auf der 23 *km* langen Strecke Marienfelde-Zossen bei Berlin (Militär-Eisenbahn), über deren Veranstaltung auf Seite 263 u. Z. vom 15. Juni a. c. berichtet wurde, sollen im nächsten Monat beginnen. Man hofft Geschwindigkeiten bis auf 220 *km* in der Stunde zu erreichen. Der kleinste Krümmungshalbmesser der eingeleisigen normalspurigen Strecke beträgt 1000 *m*, die stärkste Steigung 5,4 ‰. Die Schienen sind auf hölzernen Querschwellen verlegt.

**Technische Hochschule in Charlottenburg.** Die Abteilung für Maschinen-Ingenieure an der technischen Hochschule in Charlottenburg wird mit Beginn des Wintersemesters neue Räumlichkeiten beziehen. Der bezügliche Erweiterungsbau ist mit einem Kostenaufwand von 1 200 000 M. samt innerer Einrichtung nach den Plänen des kgl. preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten (Oberleitung Geh. Ober-Baurat *H. Eggert*) ausgeführt worden.

**Elektricitäts-Centrale von 100 000 *P. S.*** Von einer Gesellschaft französischer Ingenieure in Lyon wird geplant an der Rhone bei Bellegarde ein Elektricitätswerk zu errichten, durch welches dem Flusse 100 000 *P. S.* abgewonnen werden sollen. Für den Absatz dieser Kraft ist ein ausserordentlich weites Gebiet in Aussicht genommen, indem dieselbe z. Teil bis nach Aosta und La Tour geleitet werden soll.

**Eisenbahn-Verbindung zwischen den japanischen Inseln Hondo und Kinschiu.** Die japanische Hauptinsel Hondo soll mit ihrer südlichen Schwesterinsel durch eine die Strasse von Shimonaseki übersetzende Eisenbahnbrücke verbunden werden. Das schon längst besprochene Projekt, das nun wie es scheint Aussichten hat verwirklicht zu werden, sieht eine Mittelspannung der Brücke von 500 *m* vor.

**Die Mechanisch-technische Versuchsanstalt von Charlottenburg** soll nach Gross-Lichterfelde verlegt und dafür ein Teil der grossen Baumschule in Anspruch genommen werden. Für die neue Anstalt sind vier getrennte Abteilungen vorgesehen, und zwar je eine Abteilung für die Prüfung von Metall, Baumaterialien, Papier und Oel.

## Preisausschreiben.

**Geschwindigkeitsmesser für Motorwagen.** (Bd. XXXVII, S. 207.) Es wird bekannt gegeben, dass für dieses von der «Grossen Berliner Strassenbahn» erlassene Preisausschreiben Herr Regierungs- und Baurat *Mathies* in Berlin als vierter Preisrichter zugezogen wurde.

## Konkurrenzen.

**Neues Gymnasium in Bremen.** Bei diesem, auf deutsche Architekten beschränkten Wettbewerb mit Frist bis zum 15. Dezember gelangen ein erster Preis von 4000 M., sowie zwei zweite von je 3000 M. und zwei dritte von je 2000 Mark, im ganzen also 14 000 Mark zur Verteilung, eine ansehnliche Summe; vorbehalten bleibt der Ankauf weiterer Entwürfe zu je 1000 M. Das Preisgericht besteht aus den HH. Stadtbaurat *Lud. Hoffmann*, Baurat *Schwechten* in Berlin und Baurat *Weber* in Bremen und aus zwei Vertretern der städtischen Behörden. Die Unterlagen sind kostenfrei von der Regierungskanzlei, Stadthaus, Zimmer 21, erhältlich.

**Neue evangelische Kirche in Frankfurt a. M.** Auf deutsche Architekten beschränkter Wettbewerb. Termin: 30. November a. c. Preise: 2500, 1500 und 1000 Mark. Ankäufe zu 500 Mark nicht ausgeschlossen. Im Preisgericht sitzen neben drei Nichtfachmännern die Architekten: Prof. *Otzen*, Berlin; Prof. *Bluntschli*, Zürich; *von Hoven* und *Alf. Günther* in Frankfurt a. M. Die Unterlagen können kostenfrei von der Kanzlei der evangelisch-lutherischen Stadtsynode, Schwimmbad 5 I in Frankfurt a. M. bezogen werden.

**Bauten für elektrische Kraftübertragung in Glommen (Norwegen).** (Bd. XXXVI, S. 51 u. 59). Für diesen Wettbewerb, dessen Termin mit dem 15. Januar d. J. abgelaufen war, sind 22 Entwürfe eingereicht worden. Die ungleichmässige Aufstellung der Kostenanschläge und die vielen beigegebenen Unterlagen erschweren indessen die Arbeit des Preisgerichtes, sodass die Entscheidung desselben erst im Laufe des Herbstes erfolgen kann.

**Kanalisationsprojekt für Petersburg.** (Bd. XXXVI, S. 82 und Bd. XXXVII, S. 51). Der Termin für die Einlieferung der Entwürfe zu diesem Wettbewerb ist — nach einer Mitteilung im Centralblatt der Bauverwaltung — infolge von Programm-Aenderungen neuerdings um sechs Monate verlängert und somit auf den 1./14. März 1902 angesetzt worden.

## Nekrologie.

† **Konrad Bourgeois.** Nach kurzer Krankheit ist am 8. d. M. in Corcelettes bei Grandson der Vorsteher der land- und forstwirtschaftlichen Abteilung des eidg. Polytechnikums: Professor Konrad Bourgeois gestorben. Professor Bourgeois ist aus unserer eidg. technischen Hochschule hervorgegangen. Er absolvierte die Forst-Abteilung derselben im Jahre 1877 und war, bis zu seiner Berufung im Jahre 1899, Forst-Inspektor der Kreise Nyon und Orbe in seinem Heimatskanton. Sein unerwarteter, frühzeitiger Tod (er starb im 46. Lebensjahre) wird allgemein tief betrauert.

Redaktion: A. WALDNER, A. JEGHER.
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

## Vereinsnachrichten.

### Der Verein schweiz. Cement-, Kalk- und Gipsfabrikanten

hatte unterm 23. und 24. August 1901 seine Generalversammlung in Freiburg.

Nachdem der Vorsitzende Herr *Max Feer*, Fabrikant in *Frauenfeld* einen Nachruf auf das verstorbene Ehrenmitglied Professor Hans Hauenschild gehalten, erstattete er gewohnheitsgemäss den Jahresbericht. Es geht daraus hervor, dass die Lage der drei vertretenen Industrien im verflossenen Jahre keine zufriedenstellende war. Die Bauthätigkeit in den grössern Städten, die in diesen Centren hauptsächlich eine spekulative ist, war um etwa 1/3 gegen die Vorjahre 1898 und 1899 zurückgegangen. Neben dem teuren Geldstand und der Schwierigkeit, überhaupt Geld zu