Objekttyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **47/48 (1906)**

Heft 25

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

kurzen Halte zum Reinigen des Feuers, kontinuierlich gepflügt werden.

Die Bearbeitung des Ackerbodens, das ist die Pulverisierung und Durchmengung der Erde mit eventuell vorher aufgebrachtem Dünger, ist eine sehr vollkommene. Ein hinter dem Pfluge hergezogener, pfadschlittenartiger Rechen streicht die zerkleinerte Erde wieder eben. Die Maschine hat in einem Messversuch vor einer Kommission der „Société Khédiviale d'agriculture" in hartem, trockenem Boden in einer Stunde 6700 m^2 Ackerland auf 22 *cm* Tiefe umgepflügt. Auf der Mailänder Ausstellung wurde sie der landwirtschaftlichen Jury im Betriebe vorgeführt und hat die goldene Medaille erhalten.

Die hauptsächlichsten Konstruktionsdaten der Maschine sind die folgenden:

	grosse Maschine	kleine Maschine
1. *Kessel:*		
Heizfläche total	30 m^2	20 m^2
Rostfläche	0,6 m^2	0,46 m^2
Kesseldruck	12 Atm.	13 Atm.
2. *Dampfmaschine:*		
Zylinderdurchm. Hochdruck	180 *m/m*	160 *m/m*
„ Niederdruck	280 *m/m*	250 *m/m*
Gemeinsamer Hub	300 *m/m*	280 *m/m*
Minutliche Umdrehungszahl	300	320
3. *Fahrzeug:*		
Radstand	3400 *m/m*	3300 *m/m*
Durchm der Hinterräder	1800 *m/m*	1700 *m/m*
Geschwindigkeit der Vorwärtsbewegung	0,52 *m*-Sek.	0,54 *m*-Sek.
Wasservorrat	1300 Liter	1000 Liter
Kohlenvorrat	350 *kg*	350 *kg*
4. *Pflug:*		
Zahl der Messerräder	6	4
Minutliche Umdrehungszahl der Messerräder	30	30
Nützliche Arbeitsbreite	3300 *m/m*	2250 *m/m*
Maximale Arbeitstiefe	35 *cm*	32 *cm*

Der neue Dampfpflug ist S. E. Boghos Pascha Nubar in Kairo in allen Kulturstaaten patentiert worden. S.

Miscellanea.

Strassenbrücke über das Sittertobel bei Gmünden (Appenzell A.-Rh.). Nachdem die Landsgemeinde am 29. April 1906 die Erstellung einer neuen Gmündertobelbrücke im ungefähren Kostenbetrag von 300 000 Fr. gutgeheissen hatte, beauftragte die Landes-Bau- und Strassenkommission von Appenzell A.-Rh. Herrn Professor *E. Mörsch* in Zürich, in Verbindung mit dem Kantonsingenieur bezügliche Projekte auszuarbeiten. Da von dem Bau einer steinernen Brücke aus Mangel an geeignetem Baumaterial abgesehen werden musste, anderseits die bei eisernen Brückenkonstruktionen erforderlichen Instandhaltungsarbeiten vermieden werden sollten, arbeitete Professor Mörsch einen Entwurf aus für eine Brücke in armiertem Beton, mit der das Tobel durch einen eingespannten Bogen ohne Gelenk von 79 *m* Lichtweite und 26,5 *m* Pfeilhöhe überspannt werden soll. Die Fahrbahn liegt über den Seitenöffnungen horizontal und steigt über dem grossen Bogen beiderseits mit $^1/_2$ % an; ihre Breite ist mit 6,9 *m* zwischen den Geländern vorgesehen. Zur Armierung des Bogens, dessen Abmessungen übrigens genügen würden, um auch ohne solche die nötige Sicherheit zu bieten, sind 28 *mm* starke Rundeisen in 50 *cm* Abstand am Rücken und in der Leibung des Gewölbes in Aussicht genommen. Wir enthalten uns, auf das Projekt hier näher einzugehen, in der Meinung, nach Ausführung des Objektes unsern Lesern eine eingehende Darstellung desselben bringen zu können.

Die Eingangs genannte Kommission ersuchte Herrn Oberingenieur-Stellvertreter der S. B. B., *E. Elskes* in Bern, um eine Begutachtung des Projektes. Dieser stimmte in seiner einlässlichen Begründung sowohl der vorgeschlagenen Bauweise, wie auch der Berechnung und den Details des Entwurfes in jeder Hinsicht zu. Ein Vergleich, den er zwischen vier nachträglich eingelaufenen Offerten für eiserne Bogenbrücken von annähernd gleicher Stützweite und dem Projekte Mörsch anzustellen in der Lage war, zeigte, dass auch die Eisenkonstruktionen den Kostenpreis, der für die Baute in armiertem Beton ausgerechnet war, nahezu erreichten. Dieser Kostenbetrag beziffert sich rund auf:

1. Widerlager, Ufergewölbe und Pfeiler samt Fahrbahn	145 000 Fr.
2. Grosser Bogen samt Fahrbahn	90 000 »
3. Lehrgerüst	120 000 »
4. Verschiedenes und Unvorhergesehenes	30 000 »
Im Ganzen somit auf	385 000 Fr.

Auf Grund der Vorlage und dieses Gutachtens hat die Kommission das Projekt von Prof. Mörsch einstimmig zur Ausführung empfohlen, worauf der Bau der Brücke nach demselben von der Regierung ebenso einmütig dem Kantonsrate beantragt worden ist.

Schweizerischer Bundesrat. Die Bundesversammlung wählte zum Bundespräsidenten für 1907 Herrn Bundesrat *Eduard Müller* und zum Vizepräsidenten Herrn Bundesrat Ernst Brenner. In seiner Sitzung vom 16. Dezember d. J. hat der Bundesrat die Departements für das nächste Jahr wie folgt unter seine Mitglieder verteilt.

			Vorsteher:	Stellvertr.:
Departement des Auswärtigen	HH.	Bundespräsident	Müller	Brenner
» » Innern	»	Bundesrat	Ruchet	Zemp
Justiz- und Polizeidepartement	»	»	Brenner	Comtesse
Militärdepartement	»	»	Forrer	Müller
Finanz- und Zolldepartement	»	»	Comtesse	Ruchet
Handels-, Industrie- und Landwirtschaftsdepartement	»	»	Deucher	Forrer
Post- u. Eisenbahndepartement	»	»	Zemp	Deucher

Eidgenössische Wasserrechtsgesetzgebung. (Band XLVII, Seite 110; Band XLVIII, S. 174, 243). Die vom Bundesrat bestellte Kommission zur Vorberatung der Wasserrechtsfragen bezw. zur Formulierung des neuen Artikels der Bundesverfassung nebst Ausführungsgesetz ist auf Mittwoch den 9. Januar 1907 nach Bern einberufen.

Eidgenössisches Polytechnikum. Professor Dr. *A. Stodola* am eidgenössischen Polytechnikum in Zürich erhielt von der Akademie der Wissenschaften in Paris den Preis Clunex für 1906 im Betrage von 2500 Franken zuerkannt für seine Arbeit über die Dampfturbinen.

Konkurrenzen.

Universität Sofia. (Seite 281). Das bulgarische Ministerium gibt bekannt, dass der Einlieferungstermin in diesem internationalen Wettbewerbe um drei Monate verschoben wurde. Die Pläne müssen demnach bis spätestens 1./14. Juli 1907 eingesandt sein.

Nekrologie.

† **Jacques Bosch.** Am 13 Dezember starb in Longeville (Département Meuse) Ingenieur Jacques Bosch aus Zürich, technischer Direktor der Ateliers de la Société française des Moteurs Diesel, im Alter von nur 43 Jahren.

Nachdem Bosch die Schulen seiner Vaterstadt Zürich absolviert hatte, machte er in der ehemaligen «Neumühle» eine praktische Lehrzeit als Mechaniker durch. Von 1884 bis 1887 besuchte er die mechanisch-technische Abteilung des eidgenössischen Polytechnikums und trat nach Abschluss seiner Studien als Betriebsingenieur in die Papeterie Jean d'heures in Sandrupt (Département Meuse) ein, in welcher Stellung er bis 1891 verblieb. In diesem Jahre engagierte ihn die Papeterie Viscaina in Bilbao als Bauleiter für die Einrichtung einer neuen Papierfabrik. Nach Fertigstellung dieser Anlage kehrte Bosch im Jahre 1895 wieder nach Frankreich zurück, um in Nancy die Leitung der Erweiterungsarbeiten für die elektrotechnische Fabrik Henrion zu übernehmen.

Seine anerkannte Tüchtigkeit im Bau und Betrieb von Papierfabriken veranlasste aber seine frühern Chefs bald, ihn wieder zurückzurufen und ihm die technische Leitung der Papeterie Jean d'heures zu übertragen.

Als dann im Jahre 1899 die französische Dieselmotoren-Gesellschaft gegründet wurde, berief diese als technischen Leiter der neu zu erstellenden Fabrik in Longeville Herrn Bosch, der den Gründern des neuen Unternehmens aus seiner bisherigen Tätigkeit als tüchtiger, pflichtgetreuer Ingenieur bekannt war. Bosch hat dann die ganze Entwicklungsgeschichte des Dieselmotorenbaues durchgekostet. Er hat dabei, man darf es wohl sagen, sein Leben fürs Geschäft geopfert, indem er sich keine Erholung von den vielen geschäftlichen Aufregungen gönnte. Unmittelbar bevor ihn seine letzte Krankheit ergriff, hatte er einen schönen Erfolg seiner rastlosen Tätigkeit zu verzeichnen. Auf Grund der von der französischen Marineverwaltung vorgenommenen Proben wurde seinem Geschäfte von dieser Verwaltung ein grösserer Auftrag erteilt, dessen Durchführung Bosch jedoch nicht mehr erleben sollte. Eine kurze aber heftige Lungenentzündung machte seinem rastlosen Leben allzufrüh ein Ende. Auf seinen Wunsch wurde er in seiner von ihm so innig geliebten Vaterstadt Zürich beigesetzt. Er ruhe in Frieden! *H. W.*