Objekttyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **51/52 (1908)**

Heft 1

PDF erstellt am: **04.06.2024**

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

Brienzerseebahn. Entgegen der Auffassung des Kantons Bern, über die wir in Band XLVIII, Seite 150 und 187 berichteten, und ungeachtet eines Gutachtens der Armeekorpskommandanten, die sich aus militärischen Gründen für Ausführung der Brienzerseebahn mit Normalspur ausgesprochen hatten, sowie ungeachtet eines im gleichen Sinne lautenden Antrages der Mehrheit seiner eigenen Kommission hat sich nun auch der schweizerische Nationalrat der Auffassung der Schweizerischen Bundesbahnen anbequemt und beschlossen, es sei die «Brienzerbahn» von den Schweizerischen Bundesbahnen als «Fortsetzung der Brünigbahn (!) nach Interlaken» schmalspurig zu erbauen.

Internat. Kongress für Strassenverbesserung mit Rücksicht auf den Automobilismus. Zu Ende des kommenden Jahres soll in Paris ein internationaler Kongress zusammentreten, der sich mit der Strassenerhaltung, der Bekämpfung des Strassenstaubes und ähnlichen durch das neue Transportmittel brennend gewordenen Fragen befassen wird. Damit soll eine Ausstellung von Maschinen verbunden werden, die zum Bau und zur Instandhaltung der Strassen Verwendung finden. Näheres ist zu erfahren von Dr. E. Guglielminetti, 76 Avenue Malakoff in Paris.

Schweizerische Bundesbahnen. Auf den Vorschlag des Verwaltungsrates der S. B. B. hat der schweiz. Bundesrat an Stelle des zurücktretenden Ingenieurs A. Seitz zum Mitglied der Kreisdirektion IV gewählt Ingenieur *Ernst Münster*, z. Z. Oberingenieur des Kreises IV. Herr Münster übernimmt in der Direktion die Leitung des Baudepartements.

Erweiterungsbauten der Universität Leipzig mit einem Gesamtaufwand von rund 1,75 Mill. Fr. sind für 1908 vorgesehen. In der Gesamtkostensumme sind für den Um- und Erweiterungsbau der Augenklinik etwa 625 000 Fr., für das zahnärztliche Institut rund 590 000 Fr. und für das physikalisch chemische Institut ungefähr 250 000 Fr. eingestellt.

Die Anlage eines Waldfriedhofs in Wien. Der Stadtrat von Wien beabsichtigt, nach dem Vorbilde Münchens, die Anlage eines Waldfriedhofes im Anschluss an den Hütteldorfer Friedhof und beauftragte das Stadtbauamt mit der Ausarbeitung von Plänen.

Konkurrenzen.

Kantonales Bank- und Verwaltungsgebäude in Sarnen (Bd. L, S. 65, 323, 333). Das Preisgericht, das am 27. Dezember 1907 zur Beratung versammelt war, teilte die zur Prämiierung verfügbare Summe von 1500 Fr. in *drei gleiche Preise* von je 500 Fr., die sie folgenden drei Arbeiten zusprach:

Dem Entwurf mit dem Motto: «Frei», der Architekten *Welti-Herzog & Sohn* in Zürich;

dem Entwurf mit dem Motto: «Landenberg» V, von Architekt *Johann Metzger* in Zürich,

und dem Entwurf mit dem Motto: «Landenberg» VI, der Architekten *E. Schneider & M. Sidler* in Baden.

Eine erste Ehrenmeldung mit der Empfehlung zum Ankauf wurde dem Projekt mit dem Motto: «Subsilvania», des Architekten *Hans Durrer* in Zürich zuerkannt, eine zweite Ehrenmeldung dem Entwurf mit dem Motto: «Alt Schweizerart». Verfasser: Architekt *E. Höflinger* in Zürich.

Sämtliche Entwürfe sind vom 1. bis 14. Januar im Gasthof «Pension Seiler» in Sarnen öffentlich ausgestellt.

Literatur.

Konstruktionen und Schaltungen aus dem Gebiete der elektrischen Bahnen. Gesammelt und bearbeitet von *O. S. Bragstad*, a. o. Professor an der grossherzogl. techn. Hochschule Fridericiana in Karlsruhe. 31 Tafeln in 4⁰ mit 52 Seiten erläuternden Textes in 8⁰. Berlin 1907, Verlag von Julius Springer. In Mappe: 6 M.

Der Mangel einer gesammelten Darstellung der neuern Anordnungen für die modernen Ziele der elektrischen Traktion hat den Verfasser gemäss dem Wortlaut des Vorworts veranlasst, das vorliegende Werk, dessen Tafeln ursprünglich für den Unterricht an der technischen Hochschule zu Karlsruhe bestimmt waren, der Oeffentlichkeit zu übergeben. Das Bedürfnis zu einem solchen Sammelwerk ist heute unstreitig vorhanden; prüfen wir nun, inwieweit es dem Verfasser gelungen ist, diesem Bedürfnisse zu entsprechen.

Die vier ersten Tafeln bringen Ansichten, Schnittzeichnungen und die üblichen Schaulinien einiger Bahnmotoren für Gleichstrom- und Drehstrom-Motorwagen; mit Ausnahme des Motors der Rheinuferbahn sind die mitgeteilten Konstruktionen nicht mehr modern; ferner fehlen Beispiele grosser Lokomotivmotoren, ebenso wie auch irgendwelche konstruktive Daten übrr moderne Wechselstromkommutator-Motoren. Die vier nächsten Tafeln enthalten Beispiele der graphischen Berechnung von Fahrlinien einschliesslich der Anfahr- und Bremskurven. Dann folgen zwölf Tafeln mit den Schemata der Ausrüstung von Motorwagen und Lokomotiven, in welchen Tafeln zwei Gleichstrommotorwagen, acht Einphasenmotorwagen drei Einphasenlokomotiven (ältere Lokomotivanordnungen von Seebach-Wettingen), eine Drehstromlokomotive (vorletzte Serie der Veltlinbahn) und ein Drehstrommotorwagen (Marienfelde-Zossen) behandelt sind; in dieser Gruppe von Tafeln hätten wir uns für alle drei Stromarten modernere Beispiele gewünscht (Untergrundbahn New-York, Rheinuferbahn, neuere Lokomotivanordnungen Seebach-Wettingen, Browns Simplonlokomotiven u. a. m.) anstelle der in überreicher Mannigfaltigkeit vertretenen ältern Schemata für die Traktion mit Einphasenwechselstrom. In den nächsten acht Tafeln sind Schemata ortsfester Einrichtungen für alle drei Stromarten dargestellt, unter denen wir die Zusammenstellung der Regulierungseinrichtungen für Gleichstrom und Wechselstrom als zeitgemäss und verdienstlich hervorheben. Zwei weitere Tafeln enthalten konstruktive Einzelheiten über Oberleitungen und sog. dritte Schienen und die Schlusstafel Detailzeichnungen der bekannten Westinghouse-Luftdruckbremse. Der erläuternde Text ist knapp und für einen Anfänger kaum genügend; ganz ungenügend ist das Verzeichnis der Literaturstellen, in welchem allzuhäufig andere Sammelwerke statt der Originalartikel zitiert sind, was wir prinzipiell als unrichtig erachten.

Als Sammelwerk kann das Werk den Fachgenossen empfohlen werden. Wir wünschen nur, dass möglichst bald in einer neuen Auflage die ältern Konstruktionen und Schaltungen durch die modernsten ersetzt werden. Der Druck der Tafeln ist ausserordentlich schön und auch die übrige Ausstattung einwandfrei. *W. K.*

Redaktion: A. JEGHER, DR. C. H. BAER, CARL JEGHER.
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

Vereinsnachrichten.

Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Die IV. Sitzung in diesem Wintersemester fand bei Anwesenheit von 44 Mitgliedern unter dem Vorsitz des Herrn Ingenieur *Elskes* am 6. Dezember statt. Herr A. Moll, Ingenieur der Kander- und Hagneck-Werke in Bern, tritt aus der Sektion St. Gallen in die Sektion Bern über. Neu aufgenommen werden die Herren Ingenieure Hegg, Liechti und H. Accola.

Als Vorsitzender einer Spezialkommission teilt Herr Architekt *Davinet* mit, dass auf die Ausschreibung seitens der städt. Finanzdirektion hin für das umzubauende *alte «historische Museum»* von Privaten Mietofferten bis zum Betrage von 4300 Fr. jährlich eingelangt seien. Die Kommission habe auf Grund des erfreulichen Resultates dieser Ausschreibung von weitern Schritten, die Lokalitäten zu Vereinszwecken zu mieten, Umgang nehmen können.

Die städtische Baudirektion teilt mit, dass der neue *Alignementsplan für das neue Spitalackerquartier*, welcher ohne wesentliche Aenderungen dem Vorschlage des Ingenieur- und Architekten-Vereins[1]) entspreche, öffentlich aufgelegt und demnächst den Behörden und der Gemeinde zur Genehmigung unterbreitet werde.

Hierauf hält Herr Ingenieur *Ringwald*, Oberbetriebschef der Vereinigten Kander- und Hagneck-Werke, an Hand von zahlreichem Planmaterial einen interessanten Vortrag über *«Elektrische Einrichtungen und Parallelbetrieb der Kander- und Hagneck-Werke»*.

Das *Kanderwerk* erhält das Betriebswasser aus der Kander und demnächst noch aus der Simme. Aus beiden Flüssen werden je 4 bis 6 m^3 Wasser nach dem Spiezmoos in den dort befindlichen grossen Weiher geleitet. Von hier führen vorläufig drei Rohrleitungen nach dem Maschinenhaus; zwei derselben haben einen Durchmesser von 1,60 *m*, die dritte einen solchen von 2,10 *m*. Für eine vierte Rohrleitung von 2,10 *m* Durchmesser ist ebenfalls Platz geschaffen.

Diese Rohrleitungen gelangen in rechtwinkligen Krümmungen vor die Seefassade des Maschinenhauses und sind dort derart vereinigt, dass man mit einer Rohrleitung immer verschiedene Maschinenaggregate bedienen kann, für den Fall, dass die eine oder andere Maschine ausser Betrieb gesetzt werden muss.

Es sind aufgestellt: Fünf Franzis-Turbinen zu 1200 *PS*, eine zu 3200 *PS*, zwei Erreger zu 300 *PS* und zwei zu 22 *PS* von Escher-Wyss & Cie., mit Spiralgehäusen, automatischen Geschwindigkeitsregulatoren und servomotorischem Antrieb des Leitapparates. Da die Kander bekanntlich beträchtliche Mengen äusserst harten Gletschersandes mit sich führt, welcher den Mechanismen und namentlich den Laufrädern der Turbinen ungemein zusetzt, wird das Wasser im Weiher etwas geklärt und in sogenannten

[1]) Bd. IL, S. 260.