Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **63/64 (1914)**

Heft 21

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

Miscellanea.

Eidgen. Technische Hochschule. In seiner Sitzung vom 19. Mai d. J. hat der Schweiz. Bundesrat beschlossen, dem von Professor Dr. *F. Bluntschli* gestellten Ansuchen zu entsprechen und ihn unter Verdankung seiner der Hochschule während 33jähriger Tätigkeit geleisteten Dienste auf Ende des Sommersemesters der Stellung als Professor an der Architektenabteilung der Eidgen. Technischen Hochschule zu entheben.

Vor mehr als zwei Jahren haben wir über die Feier berichtet[1]), die seine Schüler, meist Männer in reifen Jahren und angesehener Stellung, zum siebzigsten Geburtstag Bluntschli's veranstaltet hatten, und von der warmen Anerkennung, die sie ihrem alten Lehrer und Freunde dabei zollten. Wir glauben in Bluntschli's Sinne zu handeln, wenn wir deren Worte hier nicht wiederholen, sondern uns darauf beschränken, ihm, auch in ihrer Namen, von Herzen einen ruhigen sonnigen Lebensabend zu wünschen, in dem er mit Musse und nach seinem Sinne weiter wirken könne.

An die oberste Leitung unserer Hochschule tritt nun die bei dem heutigen Stand unserer Architektenschule besonders heikle und schwierige Aufgabe heran, einen geeigneten Ersatz zu finden. Möge es ihr gelingen, dafür einen Mann zu gewinnen, der bei ebenso gründlicher Bildung und vornehmen Charaktereigenschaften wie der Scheidende, es als seine Aufgabe erkenne, in fortwährender Fühlung mit den Anforderungen der Praxis doch seines Amtes als *Lehrer* mit Liebe und Hingebung zu walten und *diesem* Teil seiner Arbeit, den übernommenen Verpflichtungen nachkommend, Kräfte und Zeit in *erster* Linie zu widmen. Nur wenn er sich dabei die Zuneigung und Verehrung seiner Schüler zu gewinnen und, mit ihnen arbeitend, sie für ihren künftigen Beruf zu begeistern vermag, wird er das in ihn gesetzte Vertrauen der Wahlbehörde rechtfertigen und an der Hochschule wirklich Erspriessliches leisten können.

Die Rütligruppe im Bundeshaus, von der wir auf Seite 188 dieses Bandes berichteten, sie werde im Laufe des Monats April aufgestellt werden, konnte erst Mitte Mai an ihren Platz gebracht werden, da die gewaltigen Abmessungen von Viberts Monument besonders umständliche Vorkehrungen erforderten.

Wir haben uns sofort um eine Photographie des fertig aufgestellten Monuments beworben, um unsern Lesern zu zeigen, wie die neue Gruppe in dem ihr seit vielen Jahren vorbereiteten Platze steht, konnten aber das Bild nicht erhalten.

Nun wird den „Basler Nachrichten" aus Bern geschrieben: „Wie wir von zuständiger Quelle erfahren, hat die Direktion der eidgenössischen Bauten den Beschluss gefasst, Photographieaufnahmen des neuen Denkmals von Vibert, den Rütlischwur darstellend, zu verbieten. Dieser Beschluss wurde deswegen gefasst, weil gegenwärtig die Frage geprüft wird betreffend Erweiterung der Bogenöffnung, in welcher das Denkmal errichtet wurde. Bekanntlich ist das Denkmal für den ihm bestimmten Platz zu gross; dazu stimmen die Verzierungen, welche am Bogen angebracht sind, nicht mehr mit dem Bilde des Denkmals. Es ist also eine ziemlich tiefgreifende Aenderung geplant."

Es scheint undenkbar, dass einem zu gross geratenen Bildwerk zulieb an einen Umbau des Gebäudes selbst geschritten werden könnte. Die einfache Lösung läge doch darin, ein weder nach feststehendem und vorgeschriebenem Ausmass, noch auch für eine dem Künstler genau bekannte Umgebung geliefertes Werk dem Verfertiger zur Verfügung zu stellen. Das entspräche auch dem Empfinden aller jener unserer Kollegen, mit denen wir in Bern über die Sache sprechen konnten.

Treidellokomotiven für den Panamakanal. Für den Treideldienst durch die Schleusen des Panamakanals sind zweiachsige Drehstromlokomotiven bestimmt. Beim Schleppen, sowie auf den Rampen zwischen verschiedenen Niveaus erfolgt die Fortbewegung mittels Zahnstange bei einer Geschwindigkeit vom 3 *km/std.* Für Leer- und Rückfahrten kann das Zahnrad von der Zahnstange abgehoben und die Geschwindigkeit auf 8 *km/std* erhöht worden. Die Lokomotiven sind mit zwei Drehstrommotoren von je 75 *PS* Leistung bei 220 Volt und 25 Perioden ausgerüstet. In ihrer Mitte ist eine durch zwei 20 *PS* Motoren angetriebene, vertikalachsige Winde mit Trommel für 250 *m* Stahlkabel angeordnet. Der eine Motor gestattet eine Kabelgeschwindigkeit von 0,06 *m/sek* bei einem Seilzug von 11 300 *kg* an einem Halbmesser von 60 *cm* und dient zum genauen Einstellen der Lage des Schiffs, während der andere beim Auf- und Abwickeln des Kabels mit 1 *m/sek* Geschwindigkeit verwendet wird. Die mit zwei Führerständen versehenen Lokomotiven sind 9,8 *m* lang, 2,4 *m* breit und wiegen 37,5 *t*. Die höchste Zugkraft beträgt 21 500 *kg*. Für das Schleppen sehr grosser Dampfer werden bis sechs Lokomotiven erforderlich sein.

[1]) Band LIX, Seite 65.

Benzol-elektrische Eisenbahnmotorwagen. Auf den preussischen Staatsbahnen sind im Frühjahr dieses Jahres, wie die „Z. d. V. D. I." berichtet, sechs neue benzol-elektrische Triebwagen von bedeutend höherer Leistung wie die bisherigen[1]) in Betrieb gesetzt worden. Die Deutzer Benzolmotoren entwickeln eine Leistung von 170 *PS*, gegenüber nur 100 *PS* bei den frühern Wagen. Die von den Bergmann-Elektrizitäts-Werken gebauten Dynamomaschinen haben je 115 *kw* Dauerleistung, die Reihenschlussmotoren, in der Anzahl von je zwei pro Maschine, je 130 *PS* Stundenleistung. Nach Erledigung der Probefahrten hat die Eisenbahnverwaltung die Wagen einer besondern Zuverlässigkeitsprüfung unterzogen, wobei diese aus eigener Kraft auf zwei verschiedenen Strecken rund 1100 und 1500 *km* zurücklegen mussten. Dem Fahrplan entsprachen Grundgeschwindigkeiten von 70 *km/std* für die eine, von 80 *km/std* für die andere Strecke; diese wurden genau eingehalten. Bei vollkommen ruhigem Lauf der Wagen wurden Geschwindigkeiten bis 100 *km/std* erzielt. Bemerkenswert waren die Leistungen der Wagen auf Steigungen, indem sogar auf solche von 25 ‰ das Wagengewicht von rd. 55 *t* mit 21,5 *km/std* Geschwindigkeit befördert werden konnte.

Der Neubau des Trisanna-Viaduktes der Arlbergbahn. Schon gegen Ende letzten Jahres teilte das „Oesterreichisch-Ung. Eisenbahnblatt" mit, dass der Ersatz des in den Jahren 1882 bis 1884 erbauten Viaduktes über den Wasserlauf der Trisanna durch ein Bauwerk grösserer Tragfähigkeit geplant sei. Wie nun die Tagespresse berichtet, soll der Neubau im Jahre 1917 erfolgen. Die alte Brücke hat einen eisernen Ueberbau mit Halbparabelträgern von 120 *m* Stützweite; die Schienenoberkante liegt fast 100 *m* über der Talsohle. Nach längeren Beratungen, in welcher Weise die Neuherstellung erfolgen solle, entschied sich das Ministerium für einen Steinbau. Der neue Viadukt wird eine Gesamtlänge von 270 *m* haben bei einem Hauptbogen von 86 *m* Spannweite und soll 30 *m* mehr stromaufwärts errichtet werden als der bestehende, da sich eine Tracéverlegung der Bahn als zweckmässig erwiesen hat.

Deutsche Werkbund-Ausstellung in Köln 1914. Die vom deutschen Werkbund im Verein mit der Stadt Köln veranstaltete deutsche Werkbund-Ausstellung[2]) ist am 16. Mai eröffnet worden.

Der Verband der österreichischen Lokalbahnen und Kleinbahnen umfasst zurzeit 54 elektrische und 43 Dampfbahnen mit zusammen 2425 Betriebskilometer.

Konkurrenzen.

Bündnerische Versorgungsanstalt Realta (Bd. LXII, S. 362, Bd. LXIII, S. 248, 280 und 298). Das Preisgericht hat in mehreren Sitzungen seines Amtes gewaltet und am 17. Mai seine Entscheidung gefällt. Von den eingegangenen 38 Projekten wurden prämiiert:

I. Rang (5000 Fr.) Nr. 25. Entwurf: „Den Aermsten"; Verfasser Architekten *Gebrüder Messmer* in Zürich.

II. Rang (4000 Fr.) Nr. 8. Entwurf: „Sü, fraischamaing"; Verfasser Architekt *Richard von Muralt* in Zürich.

III. Rang (2500 Fr.) Nr. 1. Entwurf: „Spluga"; Verfasser Architekt *Paul Truniger* in Wil.

IV. Rang (2000 Fr.) Nr. 3. Entwurf: „Zweck und Form"; Verfasser Architekt *Otto Manz* in Chur.

V. Rang (1500 Fr.) Nr. 17. Entwurf: „Asyl Realta"; Verfasser Architekten *Schäfer & Risch* in Chur.

Sämtliche Entwürfe sind von Sonntag den 17. Mai bis und mit Freitag den 29. Mai, täglich von 10 bis 12 Uhr vormittags und von 1 bis 4 Uhr nachmittags im Verwaltungsgebäude der Rhätischen Bahn in Chur öffentlich ausgestellt.

Schulhaus Schlieren. Die Schulhausbaukommission Schlieren hat unter fünf zürcherischen Architektenfirmen zur Erlangung von Ideenskizzen für ein neues Schulhaus einen engeren Wettbewerb veranstaltet. Als Preisrichter wirkten mit die Architekten Stadtbaumeister *Fissler* in Zürich, Prof. *Fritschi* und Arch. *Völki* in Winterthur, ferner Baumeister *Kappeler* in Schlieren und drei Herren von

[1]) Siehe Band LVI, Seite 82.

[2]) Siehe Band LXI, Seite 261.