Objekttyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **69/70 (1917)**

Heft 24

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

profil der geplanten Anlage dargestellt. Als erste Bauetappe wird gegenwärtig an der Erstellung einer rund 90 *m* hohen und 230 *m* langen Staumauer in einer Verengung des Tuolumne-Tals, unterhalb der Einmündung des Hetch Hetchy-Tals in dieses erstere, gearbeitet. Abbildung 2 gibt eine Ansicht der betreffenden Stelle wieder; die strichpunktierte Linie zeigt die Lage der Krone der zukünftigen Mauer an. Durch diese Talsperre, deren Erstellungskosten auf rund 20 Mill. Fr. veranschlagt sind, soll ein Stausee von 425 Mill. m^3 Fassungsvermögen und über 10 *km* Länge in 1100 *m* Meereshöhe gebildet werden. Nebenbei sei bemerkt, dass die Stadt San Francisco bis zum See und um diesen herum eine für Automobile benutzbare „scenic road" erstellen lassen will.

Für den ersten Ausbau ist vorgesehen, das Wasser vom Hetch Hetchy-Stausee aus zunächt seinem natürlichen Lauf zu überlassen und es erst etwa 20 *km* weiter unterhalb, bei Kote 707, in einem provisorischen Einlauf zu fassen. Von dort soll es mittels eines 29,3 *km* langen Druckstollens von 3,2 *m* Durchmesser mit darauffolgender Druckleitung nach einem im Moccasin Creek zu errichtenden Kraftwerk geleitet werden, das unter 380 *m* Gefälle arbeiten und im Stande sein wird, 66000 *PS* abzugeben. Später soll auch das 405 *m* betragende Gefälle zwischen Stausee und provisorischem Einlauf zur Gewinnung von 60000 *PS* ausgenutzt werden. Ausserdem ist die Erstellung zwei weiterer Staubecken, oberhalb des Hetch Hetchy-Stausees, mit Kraftwerk an diesem letztern in Aussicht genommen. Vom Kraftwerk am Moccasin Creek aus ist der Verlauf der Fernleitung aus dem Längenprofil ersichtlich. Unter dem schiffbaren San Joaquin River soll ein 185 *m* langer Dücker erstellt werden. Ob die weiter unten gelegene Leitungstrecke quer durch die San Francisco Bay gelegt, oder um diese herum geführt werden wird, ist noch nicht endgültig entschieden.

Im ersten Ausbau soll der Stollen oberhalb des Kraftwerks I von vornherein für die dem Vollausbau der Anlage entsprechende Wasserführung von 1,5 Mill. m^3 täglich erstellt werden. Für die beiden unterhalb des Kraftwerks gelegenen unterirdischen Strecken sind je zwei parallele Stollen für eine tägliche Wasserführung von 0,75 Mill. m^3 vorgesehen, von denen vorläufig nur der eine erstellt wird. Durch das San Joaquin-Tal und vom Wasserschloss nach San Francisco wird vorläufig eine Rohrleitung für 0,2 Mill. m^3 Tagesförderung gelegt. Die Kosten für den ersten Ausbau, einschliesslich Kraftwerk I, sind auf 230 Mill. Fr. veranschlagt. Die Inbetriebsetzung ist für das Jahr 1923 in Aussicht genommen.

Verein für die Schiffahrt auf dem Oberrhein. Unter Vorsitz von Direktor *Stauffacher* hat der Verein für die Schiffahrt auf dem Oberrhein am 9. Juni d. J. in Basel seine XIII. Generalversammlung abgehalten im Beisein von Vertretern der Eidg. Verwaltungen, der Kantone Zürich, Bern, Aargau, Baselstadt, Baselland, Schaffhausen, Graubünden, Waadt, Tessin und Wallis, der Städte Mannheim, Kehl, Konstanz, Lörrach, der schweizerischen Schiffahrtsverbände u. a. m. Dem Verein gehören zurzeit rund 650 Mitglieder an. Der Präsident konnte feststellen, dass die kürzlich wieder aufgenommenen Schleppfahrten bis Basel einen erfreulichen Fortgang nehmen. Im Anschluss an die Erledigung der Vereinsgeschäfte hielt Nat.-Rat *R. Gelpke* ein Referat über die Fühlungnahme zwischen den Rheinuferstaaten zu einem einheitlichen Vorgehen für die Schiffbarmachung des Oberrheins. Einstimmig genehmigte die etwa 200 Teilnehmer zählende Versammlung folgenden Beschlussantrag: „Die Versammlung drückt die Erwartung aus, dass sich die an der Verkehrserschliessung des Oberrheins interessierten Staaten, sobald die Verhältnisse dies zulassen, auf ein gemeinsames Aktionsprogramm einigen, das ausser der Schiffbarmachung des badisch-schweizerischen Rheinlaufes vermittels Partialkanalisierung, den Ausbau der Stromfahrrinne zwischen Strassburg und Basel durch die Niederwasserregulierung vorsieht."

Den Abschluss der Tagung bildete ein Lichtbildervortrag von Direktor *Dr. L. W. Collet* über „die schweizerischen Alpseen als Akkumulationsbecken".

Lokomotivfeuerung mit Holz in Schweden und Norwegen. Mit Rücksicht auf die Steinkohlenknappheit hat die schwedische Eisenbahnverwaltung die Einführung der Holzfeuerung auf den Lokomotiven beschlossen, nachdem sich ergeben hat, dass alle Lokomotivarten sich ohne weiteres mit Holz betreiben lassen. Allerdings muss dabei eine Verminderung des Dampfdrucks mit in Kauf genommen werden, was eine Herabsetzung entweder der Geschwindigkeit oder der Wagenzahl bedingt. Auch ist für die Bedienung der Lokomotive ein Mann mehr erforderlich. Wie die „Z. d. V. D. I." berichtet, werden die zur Fällung vorgesehenen 3 Mill. m^3 Holz etwa 500000 *t* Steinkohle ersetzen. Mit der Holzfeuerung soll in Nordschweden im Oktober begonnen werden.

Auch in Norwegen, das für seine Bahnen jährlich etwa 220000 *t* Steinkohle verbraucht, wurden Versuche mit Holzfeuerung angestellt. Die Erfahrungen sind ähnlicher Art wie in Schweden. Es zeigte sich jedoch, dass auf Gebirgsstrecken mit starken Steigungen die Holzfeuerung nicht anwendbar sei. Gegenwärtig wird in Norwegen Birkenholz verfeuert, doch wird man bald zur Verwendung von Fichten- und Kiefernholz übergehen müssen.

Strassenbrücke über den Rhein bei Wesel. Der kurz vor Kriegsausbruch in Angriff genommene Bau einer eisernen Strassenbrücke über den Rhein bei Wesel geht seiner Vollendung entgegen. Die neue Brücke, die als Ersatz für die bestehende Schiffbrücke dienen wird, hat bei sechs Oeffnungen zur Ueberspannung von Strom und Vorgelände 510 *m* Länge und erhält eine Gesamtbreite von 13,3 *m*, von denen 7,5 *m* auf die Fahrbahn entfallen. Das Gewicht der eisernen Ueberbauten beträgt 4700 *t*. Als Gesamtbaukosten sind 4,1 Mill. Franken veranschlagt.

Eidgen. Technische Hochschule. *Doktorpromotion.* Die Eidgen. Technische Hochschule hat Herrn *Martin Schindler*, der mit diesem Jahre als Generaldirektor der Aluminiumindustrie-Aktiengesellschaft in Neuhausen zurücktritt und „der während langer Jahre mit hervorragendem Geschick und Tatkraft diese Gesellschaft geleitet und ihre Anlagen zu Musterstätten technisch-chemischer Arbeit gestaltet hat", zum *Doktor der technischen Wissenschaften ehrenhalber* (Dr. sc. techn. h. c.) ernannt.

Neue Kunsthalle in Bern. In seiner Sitzung vom 8. d. M. hat der Berner Stadtrat beschlossen, dem Verein „Kunsthalle" den zur Erstellung der Kunsthalle erforderlichen Baugrund im Ausmass von 900 m^2 östlich des südlichen Brückenkopfes der Kirchenfeldbrücke abzutreten. Die Ausführung des zu 137000 Fr. veranschlagten Neubaus ist den Architekten *Klauser & Streit* in Bern übertragen.

Schweizerischer Verein von Dampfkessel-Besitzern. Am 29. ds. Monats findet in Zürich die 48. Generalversammlung des Schweizerischen Vereins von Dampfkesselbesitzern statt. Aus dem bei diesem Anlass vom Vereinsvorstand herausgegebenen Jahresbericht werden wir wie üblich in einer unserer nächsten Nummern einen kurzen Auszug bringen.

Nekrologie.

† E. Harlé. In Paris starb am 28. März, im Alter von 68 Jahren, Ingenieur Emile Harlé, einer der bekanntesten französischen Grossindustriellen. Seit 1890 war Harlé an der Spitze der einen Weltruf geniessenden Maschinenfabrik Sautter-Harlé & Cie. in Paris, zunächst als Direktor, später als Verwaltungsrats-Präsident. Das April-Bulletin der „Société Internationale des Electriciens" widmet dem Verstorbenen einen warmempfundenen Nachruf.

Konkurrenzen.

Schweizerische Nationalbank in Zürich (Bd. LXVII, S. 311; Bd. LXVIII, S. 244, 259, 270 und 293; Bd. LXIX, S. 33, 43, 54 und 266). Die zehn Projekte des zweiten, beschränkten Wettbewerbes sind vom 15. bis 21. Juni 1917, jeweilen von morgens 8 Uhr bis abends 6 Uhr, im I. Stock des Zunfthauses zur Meise in Zürich zur öffentlichen Besichtigung ausgestellt.

Berichtigung.

Bericht über neue Geschwindigkeits-Regulatoren, Modell 1916, von Escher Wyss & Cie., Zürich. Bei den auf Seite 256 letzter Nummer wiedergegebenen Berechnungs-Tabellen I und II sind im Tabellenkopf die Ausdrücke für $\triangle t$ infolge einer Unachtsamkeit der Setzerei vertauscht worden. Der in Tabelle I angegebene Wert $\triangle t = \frac{4{,}206}{\omega_m}$ gilt für Tabelle II, der Wert $\triangle t = \frac{4{,}805}{\omega_m}$ für Tabelle I. Ferner beträgt in Tabelle II der erste Wert für $\triangle \omega$ nicht $-0{,}039$, sondern $-0{,}030$ sek^{-1}. Auf Seite 257, linke Spalte, dritte Zeile von oben ist sodann „Verzögerungsphasen" statt Vergrösserungsphasen zu lesen.