Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **71/72 (1918)**

Heft 18

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

mäss dem Bundesbeschluss vom 26. Juni 1918, ferner Teilbeträge für die Anschaffung von 26 weiteren elektrischen Streckenlokomotiven, darunter 20 Stück 1 B B 1 und 1 C C 1 für die Gotthardlinie, ein Stück für die Simplonlinie und vier Stück (die drei Seebach-Wettingen-Lokomotiven der M. F. O. bezw. der S. S. W. und die abgeänderte Midibahn-Lokomotive von B. B. C.) für die Linie Scherzligen-Bern, sowie von fünf Rangierlokomotiven, ausserdem für 65 Personenwagen, 800 Güterwagen und zehn Heizwagen oder elektrische Heizausrüstungen für Lokomotiven und Wagen der Gotthardlinie. Auf Ende 1920 dürften damit voraussichtlich insgesamt 72 elektrische Lokomotiven vorhanden sein, davon 55 Streckenlokomotiven, fünf Rangierlokomotiven, drei Akkumulatoren-Lokomotiven und neun Akkumulatoren-Lokomotiven für leichten Rangierdienst. Der Bestand an Personenwagen wird sich am 31. Dezember 1919 auf 3386 Stück belaufen (Ende 1918: 3391 Stück, Ende 1914: 3480 Stück), jener an Güterwagen auf 18220 Stück gegenüber 17740 Stück Ende 1918, bezw. 14832 Ende 1914.

Miscellanea.

Elektrische Schweissung im Schiffbau. Der Ersatz der Nietung durch elektrische Schweissung im Schiffbau bildet seit einiger Zeit den Gegenstand eingehender Studien sowohl in den Vereinigten Staaten von Nordamerika als auch in England. So berichtete im Mai dieses Jahres „Eng. News Record", dass die „Emergency Fleet Corporation" im Begriffe sei, zu Versuchzwecken einen 12 *m* langen Rumpfabschnitt eines 9600 *t*-Frachtdampfers herzustellen, an dem, zur Ermöglichung eines Vergleichs, ein Viertel der Bleche in der bisherigen Weise durch Nieten, die übrigen durch elektrische Schweissung (Lichtbogen-Schweissverfahren) miteinander verbunden wurden. Die Versuche sollen ergeben haben, dass die Festigkeit der Schweissnaht jene der Nietnaht um 25 % übersteigt. Auf Grund dieser Ergebnisse wurde der Bau verschiedener Dampfer dieser Grösse beschlossen, bei denen nur noch 2,5 % der bisherigen Nietenzahl zur Verwendung kommen soll. In England ist ein erstes geschweisstes Stahlschiff, ein Schleppkahn von 275 *t* Verdrängung, vor einigen Wochen fertiggestellt worden. Der Kahn ist nach „Engineering" 38 *m* lang, 4,9 *m* breit und von ungefähr rechteckigem Querschnitt. Die Nietung wurde nur für einzelne Stellen beibehalten, für die die Schweissung höhere Kosten verursacht hätte. Die durch die Schweissung gegenüber der Nietung erzielten Ersparnisse an Gewicht werden zu 450 *kg* angegeben, jene an Arbeitszeit zu 245 Stunden. Diese Ersparnisse hofft man durch Anpassung der Schiffsform an das neue Arbeitsverfahren noch erheblich steigern zu können; im allgemeinen wird mit der Möglichkeit einer Zeitersparnis von 25 bis 50 % und einer Materialersparnis von 10 % gerechnet.

Der Neubau der Handelskammer in Dresden, erstellt nach den Plänen des Architekten Prof. *Max Hans Kühne* in Firma Lossow & Kühne in Dresden, bildet den Gegenstand einer ausführlichen Beschreibung in der „Deutschen Bauzeitung" vom 5. und 12. Oktober 1918. Gegenüber dem hochragenden, die zierlichen Zwingerbauten in Formen und Massenteilung ungünstig beeinflussenden Schauspielhaus, einem wenig glücklichen Bau der gleichen Architekten-Firma, bildet das neue Gebäude der Handelskammer eine breit gelagerte, niedere Baumasse, die sich in die Umgebung harmonisch und in unterordnender Stellung einfügt, ohne dadurch ihrerseits an Bedeutung einzubüssen. Das im Grundriss U-förmige Bauwerk besitzt einen dreigeschossigen, 28 *m* langen und 17 *m* tiefen Mittelteil und zwei um 6 *m* zurückstehende, zweigeschossige Seitenflügel von verschiedenem Grundriss. Dabei kommt in der Hauptansicht das nicht unbedeutende Sockelgeschoss durch die ihm vorgelagerten Freitreppen fast nicht zur Geltung, sodass das Gebäude mit den niederen Flügelbauten und in der Fassadenteilung des Mittelteiles mehr den Eindruck eines Barockschlösschens in den Parkanlagen der Ostra-Allee als den eines Verwaltungsgebäudes macht. Der Beschreibung sind nebst den Grundrissen, Schnitten und Aussenansichten einige Innenaufnahmen beigegeben. Ueber die Baukosten wird nichts mitgeteilt.

Der Bund Deutscher Architekten hielt am 14. Oktober in Würzburg, unter dem Vorsitz von Prof. *Frentzen* (Aachen), seinen 15. Bundestag ab. Neben den laufenden geschäftlichen Angelegenheiten kam die beabsichtigte Einrichtung von Architekten-Kammern zur Sprache, von denen eine durchgreifende wirtschaftliche Kräftigung und Hebung des Standes der freien Architekten erwartet wird. Sehr angeregt verliefen Verhandlungen über den Kleinwohnungsbau und das Siedelungswesen. Ferner sprach Prof. *Bodo Ebhardt* (Berlin) über den „Milliardenbedarf zur Wiederbelebung der Bautätigkeit in der Uebergangszeit und die Zwangswirtschaft". Einen kurzen Bericht über die Verhandlungen bringt die „Deutsche Bauzeitung".

Die Erzfunde auf Celebes im Gebiete des Verbeck-Gebirges, über die wir in unserer Notiz „Hochofenanlagen in Niederländisch-Indien" auf Seite 240 letzten Bandes (1. Juni 1918) bereits berichteten, haben sich bei der näheren Untersuchung als weit wertvoller herausgestellt, als ursprünglich angenommen worden war. Es handelt sich, wie wir der „Z. d. V. D. I." entnehmen, um ein Latorit-Eisenerz-Vorkommen von mindestens 1 Milliarde *t*. Ausserdem wurden Nickelverbindungen mit einem Gehalt von 25 % auf einer 300 bis 400 *km* langen Fläche, sowie Chromeisenerz und Manganerz aufgefunden. Die Erze liegen in 14 bis 15 *m* Tiefe.

Einführung des Dezimal-Massystems in Russland. Das Präsidium des Oberen Rates für Volkswirtschaft hat beschlossen, das Dezimal-Massystem in Russland nun endgültig einzuführen. Das Gesetz tritt nach einer Mitteilung der „Z. d. V. D. I." für alle Sowjet- und öffentlichen Organisationen am 1. Januar 1919 in Kraft. In Fällen, in denen eine Durchführung technisch unmöglich sein sollte, wird die Beibehaltung der bisherigen Masse unter der Bedingung der endgültigen Einführung der neuen bis zum 1. Januar 1920 gestattet.

Schweizer Mustermesse 1919. Die dritte Schweizer Mustermesse in Basel soll in der Zeit vom 24. April bis 8. Mai 1919 abgehalten werden. Ein vom Direktor Dr. *W. Meile* in Basel zum Versand gebrachter Prospekt gibt darüber Auskunft, in welcher Weise bei der neuen Messe die Erfahrungen der letzten verwertet werden sollen. Die Anmeldungen für die Teilnahme an der Messe 1919 sind bis spätestens 10. Dezember an die Direktion der Schweizer Mustermesse in Basel einzusenden.

Eidgenössische Technische Hochschule. Wegen der andauernden Grippe-Epidemie ist der Beginn der Vorlesungen nochmals, und zwar bis zum 18. November verschoben.

Nekrologie.

† H. Scheitlin. Am 11. Oktober verschied in Piotta (Tessin), an einer Folgekrankheit der Grippe, Heinrich Scheitlin von Herisau, Ingenieur der Firma Baumann & Stiefenhofer in Wädenswil. Fröhlich arbeiteten Ingenieure und Untergebene in der frischen Luft des Alptales an der Vollendung des Piorawerkes, als fast von einem Tag auf den andern die böse Krankheit über $^1/_3$ des Personals ergriff, darunter auch die Ingenieure Scheitlin, Sand und Roth. Während die beiden andern sich verhältnismässig rasch wieder erholten, ihrer Arbeit nachgehen und treulich für die Erkrankten sorgen konnten, packte es Scheitlin nach einem Nachlassen des Fiebers von neuem an; es stellte sich die gefürchtete Lungenentzündung ein. Am 10. Oktober wurde der Kranke zu besserer Pflege ins Sanatorium St. Gotthard hinuntergebracht, wo er schon am folgenden Tage entschlief. Am 12. Oktober wurde er auf dem stillen Friedhof von Altanca unterhalb Piora zur letzten Ruhe gebettet, fern von den Seinen, aber nahe am Werke, dem er seine Kraft gewidmet. Da ruht er auf seinem Felde der Ehre, dem der aufopferungsfreudigen Arbeit im Dienste des Vaterlandes und seines friedlichen Gedeihens.

Geboren am 27. März 1885 in Herisau, bereitete sich der begabte junge Scheitlin auf der Kantonsschule St. Gallen für das technische Studium vor und besuchte nach abgelegter Maturität in den Jahren 1904 bis 09 die Ingenieurschule der E. T. H., wobei er durch zeitweilig auftretende und lange dauernde Kopfschmerzen vielfach am geistigen Arbeiten gehemmt war. Seine Liebe zur Arbeit und seine hohe Begeisterung für das Fach liessen ihn aber alle Schwierigkeiten überwinden, sodass es ihm doch gelang, seine Studien abzuschliessen. Draussen in der frischen Luft hoffte er ganz zu gesunden und in seiner Freude am praktischen Wirken in der herrlichen Natur lebte er auf. Zunächst arbeitete er in der Nähe seiner Heimat an der Bodensee-Toggenburg-Bahn, dann im Dienste der oben genannten Firma am Bahnbau Ilanz-Disentis und Chur-Arosa und in den letzten $2^1/_2$ Jahren am Ritomwerk. Dort lagen ihm namentlich die Arbeiten am Stollenbau zur Anzapfung