Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **76 (1958)**

Heft 4

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Nutzungsbedingungen

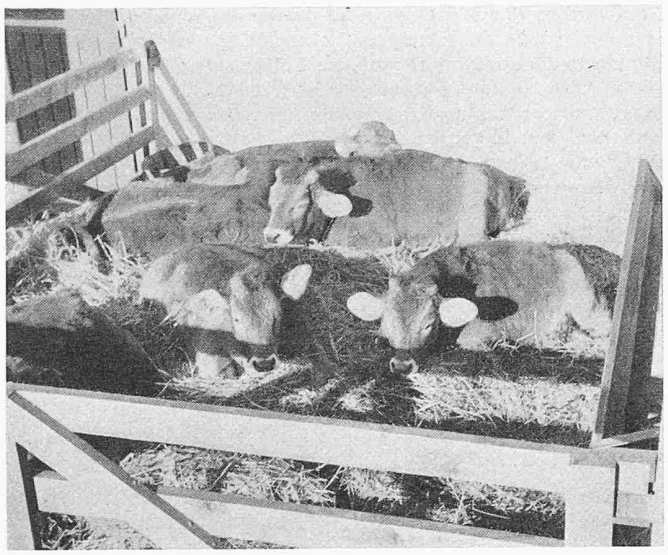
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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



Jungvieh-Gehege. Beachtenswert die gute Entwicklung des Fells

Mitteilungen

Projektierung von Fernstrassen durch Ingenieurbüros in den USA. Ing. Nomer Gray setzt sich in «Civil Engineering», November 1956, mit den Problemen auseinander, die sich ergeben, wenn Behörden Teilabschnitte von Autostrassen an beratende Ingenieure zur Bearbeitung übergeben. Wenn sich auch die amerikanischen Verhältnisse nicht direkt auf Europa übertragen lassen, so sind doch gewisse Hinweise dieses erfahrenen Praktikers recht aufschlussreich. Wir überlassen den Kommentar dem Schweizer Leser, der selbst vor solchen Problemen steht. Bei plötzlicher Vergrösserung des Strassenbauprogrammes ist u. a. das Personal der Behörde nicht ausreichend, und kurzfristige Einstellungen bereiten bei ihnen mehr Schwierigkeiten als in Ingenieurbüros. Zudem gibt es genügend beratende Ingenieure, die über sehr grosse Erfahrungen im Strassenbau verfügen und auch geeignetes Personal für die Bearbeitung der Kunstbauten, besonders Brücken, besitzen. Die erste Festsetzung der Linienführung der Gesamtstrasse sollte, wenn möglich, durch die Ingenieure der Behörde selbst erfolgen. Danach ist eine Aufteilung in vernünftige Abschnitte vorzunehmen, die an je ein erfahrenes Ingenieurbüro vergeben werden, und zwar mit allem was dazu gehört. Ist das Büro als zuverlässig bekannt, so bringen Vergleichsofferten nur Zeitverlust und Verärgerung. Der schriftliche Vertrag zwischen Behörde und Büro muss klar und umfassend sein. Voraussetzung ist, dass dem Büro möglichst umfassende Angaben geliefert werden, besonders die Anschlusswerte der Nachbarabschnitte. Der Umfang des Auftrages ist genau festzulegen, ebenso das Honorar und die Zahlungstermine. Die Behörde soll dem Büro keine unerfüllbaren Fristen stellen und nicht um halbe Prozente handeln. Gründliche Besprechungen und gemeinsame Besichtigungen sind im voraus und laufend erforderlich. Es empfiehlt sich, das Honorar aufzuschlüsseln und nicht erst nach Abschluss der Projektierungsarbeit, sondern in angemessenen Raten zu zahlen. Für Arbeiten, die sich nicht direkt auf die Bausumme beziehen lassen, wie Vorprojekte, Varianten, Extraarbeit, Bodenuntersuchungen usw., sollte sich das Honorar aus Kostenerstattung und Prozentsatz zusammensetzen. Auch bei Verzögerungen der Teilbewilligungen, durch die die Arbeit des Büros vorübergehend gehemmt wird, steht eine Vergütung zu. Nachträgliche Erweiterung des Auftrages sollte nur bei Gleichartigkeit zum bisherigen Honoraransatz vergeben werden, sonst mit schriftlichem Ergänzungsvertrag.

Radschlepper mit diesel-elektrischem Antrieb. Nach den Erfahrungen der britischen Marine haben sich für das Manövrieren grosser Kriegsschiffe, wie z. B. Flugzeugträger im Dock- und Hafenbetrieb, Radschlepper, deren Räder unabhängig voneinander arbeiten können, besser bewährt als Schraubenschlepper. Die britische Admiralität bestellte daher bei drei englischen Werften sieben Radschlepper mit diesel-elektrischem Antrieb. Wie «Engineering» vom 5. April 1957 meldet, sind 2 solche neue Schlepper in Betrieb genommen worden. Sie haben folgende Hauptabmessungen: Grösste Länge 48 m, Konstruktionslänge 44 m, Breite über Radkasten 18,3 m, Verdrängung 710 t. Die Dachaufbauten und die zwei gedrungenen, nebeneinander angeordneten Schlote sind so gestaltet, dass die Schlepper unter die auskragenden Bahnen von Flugzeugträgern fahren können. Der Mast kann umgelegt werden. Obwohl die Schlepper hauptsächlich für den Hafen- und Dockdienst bestimmt sind, wurden sie doch nach den für seegängige Schlepp- und Bergungsschiffe geltenden Vorschriften des Lloyd Register gebaut und mit den hiefür vorgeschriebenen Sondereinrichtungen ausgestattet. Die Besatzung zählt sechs Offiziere und 15 Mann. Die vier Diesel-Gleichstromgeneratorgruppen von je 339 kW, 305 V, 1600 U/min arbeiten zu zweit in Serienschaltung auf je einen Gleichstrommotor von 800 PS, 600 V bei 212 U/min. Die Motoren können sowohl von der Kommandobrücke wie vom Maschinenhaus aus hydro-elektrisch gesteuert werden und treiben über Kettentriebe die beiden Radwellen an. Auf jeder Radwelle sitzt ein mit neun verstellbaren Schaufeln aus kanadischer Ulme ausgerüstetes Rad von 5,2 m Durchmesser und 3,8 m Breite. Im Hafendienst arbeitet jeder Motor auf eine Radwelle. Für den Dienst zur See können die beiden Radwellen in kürzester Zeit gekuppelt werden. Vier Diesel-Gleichstromgruppen von je 60 kW, 220 V versorgen die für den Schlepp- und Lösch- sowie den Bergungsdienst erforderlichen Pumpen, Kompressoren und sonstigen Hilfsbetriebe. Die Schlepper verfügen ausserdem über moderne Einrichtungen für Signalisierung, Lotung, Heizung, Ventilation usw.

Luftreifen mit teilweiser Wasserfüllung haben, wie einer Notiz in «Engineering News-Record» vom 28. März 1957, S. 75, zu entnehmen ist, in den letzten Jahren in den USA für Grosstraktoren vom Le Tourneau-Westinghouse-Typ und für die Bereifung grosser Strassenbaumaschinen steigende Verwendung gefunden. Als Hauptvorteil werden das mit ihnen erzielte grössere Gewicht und die erhöhte Zugkraft der Triebräder, verbunden mit geringerem Radschlupf und geringerer Abnützung, erwähnt. Das Auffüllen muss weniger häufig als bei den üblichen, mit Luft gefüllten Pneus vorgenommen werden. Zur Füllung kann gewöhnliches Wasser oder, wo Gefahr des Gefrierens besteht, eine Lösung von Calciumchlorid verwendet werden. Zum Einfüllen wird der Reifen durch Anheben des Rades entlastet. Das Rad wird dann so gedreht, bis das Füllventil oben liegt und nach unten gerichtet ist. Luft wird dann abgelassen und Flüssigkeit eingepumpt, bis ungefähr ¾ des Reifenvolumens damit angefüllt sind. In den verbleibenden Raum wird Luft eingepumpt, bis der vom Reifenfabrikanten als zulässig bezeichnete Druck erreicht ist.

Persönliches. In Baden hat Bau-Ing. Dr. *J. Killer*, bisher bei Motor Columbus AG., ein Ingenieurbüro für Eisenbeton-, Wasser- und allgemeine Tiefbauten eröffnet. — Die Entwicklung des seit 27 Jahren bestehenden Ingenieurbüros A. Eigenmann, Davos, Zürich und Lausanne, machte es notwendig, die bisherige Filiale Zürich in die Gesellschaft Dipl. Ing. *A. Eigenmann* und Dr. Ing. *W. Ziemba*, Beratende Ingenieure, Zürich, umzuwandeln, an der Dipl. Ing. A. Eigenmann und dessen langjähriger Mitarbeiter Dr. Ing. W. Ziemba als Partner beteiligt sind. Die Tätigkeit des Büros umfasst die Gebiete Heizung, Lüftung, Klimaanlagen, Kälteanlagen, Oelfeuerungen, sanitäre Installationen.

Vorgefertigte Stahlbetonhallen in Ungarn. Auf ihren Wunsch hin geben wir die Projektverfasser der folgenden von Ing. P. Vajda hier letztes Jahr, Heft 44, S. 707, gezeigten Bauten bekannt: Bilder 3 bis 6 Dipl. Ing. J. Matray und K. Pászty, Bilder 9 und 10 Arch. J. Nagy.

Nekrologe

† **Max Guyer** erblickte das Licht der Welt am 18. Sept. 1862 in Schirmensee als ältester der drei Söhne des Lehrers und Weinhändlers Johann Jakob Guyer von Hombrechtikon und der Barbara Caecilie geb. Naef. Er verlebte seine Kindheit und Jugendzeit in Schirmensee, Zürich und Graz, wo sein Vater als Französischlehrer am Gymnasium wirkte, und dann wieder in Zürich, wo Max seinen Vater schon 1877 verlor. Nun durchlief er die Zürcher Industrieschule und studierte von 1880