

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **31/32 (1898)**

Heft 4

PDF erstellt am: **10.07.2024**

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.

läuft in der Regel mit einer Geschwindigkeit von 2,50—3,00 m per Sekunde.

Das zweite Schiff hat eine Länge von 16 m, eine Breite von 6 m und eine Höhe von ebenfalls 2,60 m. Dasselbe enthält das schon erwähnte Reservoir, eine Verbundmaschine wie das erste Schiff, für die Spülung, den angeführten Schnellläufer samt Centrifugalpumpe, endlich die zwei bereits erwähnten geschalteten Centrifugalpumpen, welche die Spülung bewerkstelligen. Es kann selbstverständlich nach links und rechts lateral transportiert werden, ebenso kann durch Umlegen der Rohrleitung die Spülung nach jeder Seite geschehen. Auf dem ersten Schiff befindet sich eine Centralhebelstelle, von der aus alle Bewegungen von Schiff und Eimerleiter gemacht werden können.

Die Dampfmaschine im ersten Schiff hat 60, die im zweiten 80 und der Schnellläufer 30—35 P. S.

Das Totalgewicht beträgt 190—200 t und es ist eine stündliche Leistung von 75 m³ garantiert. In der Praxis kann dieselbe nicht nur erreicht, sondern noch überschritten werden. Um Brüche und Störungen zu vermeiden, erscheint es aber angezeigt, nicht zu sehr zu forcieren.

Der Apparat ist seit fast drei Jahren im Betrieb, seit Ende 1896 wird Torf gebaggert und gespült. Hierbei musste der Rost weiter, auf 10—15 cm gestellt werden. Der Torf zerfällt in Stücke und Brocken und bietet dessen Spülung keine Schwierigkeit. Der Bagger wurde von der Schiffs- und Maschinenbau-Aktiengesellschaft Mannheim erbaut, die Centrifugalpumpen lieferte die Firma Brodnitz & Seydel in Berlin. — Die Totalkosten betragen rund 136000 Fr.

Die Arbeiten am Hauptkanal wurden 1894 begonnen und werden einschl. Nebenkanal bis in zwei, höchstens drei Jahren vollendet. Das ganze, etwa 1850000 m³ messende Aushubmaterial wird nicht etwa in seitlichen Figuren abgelagert, sondern ganz entfernt, nämlich das erdige zum Erhöhen von Tiefen (Spülung) und das kiesige zur Einschotterung der 5 m breiten, beidseitigen Parallelwege, für den Uferschutz (Unterlage unter die Steinpflasterung) etc. verwendet. Der Kostenvoranschlag beträgt 3600000 Fr. mit Inbegriff von etwa 40 Brücken. Die Vorarlbergische Binnengewässer-Korrektion ist zu etwa 3000000 Fr. veranschlagt. Hiernach ergibt sich für die Kosten folgendes Gesamtbild:

Durchstiche samt Normalisierung	16 560 000 Fr.
Schweizerischer Binnenkanal . . .	3 600 000 "
Vorarlbergischer " . . .	3 000 000 "
Total	23 160 000 Fr.

Am Diepoldsauer Durchstich sind zur Zeit behufs Entsumpfung des Bodens und Ableitung des Wassers die beidseitigen Parallelkanäle, sowie am untern Ende die Aufdämmung in Angriff genommen worden. Auf der linken Seite ist der Kanal auf seine ganze Länge von 5800 m gewissermassen fertig, rechts auf etwa 1 km ausgehoben. Im obern Teil dieser Kanäle, wo Torf vorhanden ist, müssen zur Sicherung der Ufer Spundwände angebracht werden, ähnlich wie beim Rheinthalischen Binnenkanal.

Für heute beschränke ich mich bezüglich Ausführung der Korrektionswerke auf diese gedrängten Mitteilungen und gedenke später darauf zurückzukommen.

Wettbewerb für ein Universitätsgebäude in Bern.

(Mit einer Tafel.)

II.

Der Darstellung des an erster Stelle ausgezeichneten Projektes in Nr. 2 d. Bd. lassen wir heute auf beiliegender Tafel und den Seiten 27, 30 und 31 eine Wiedergabe des mit dem zweiten Preise bedachten Entwurfes Nr. 11 von Architekt *Henri Juvet* in Genf, Kennzeichen „Kleeblatt“, folgen.

Miscellanea.

Städtisches Elektrizitätswerk in Mannheim. Bei der Ausschreibung von Projekten und Offerten für ein städtisches Elektrizitätswerk in Mannheim hat eine schweizerische Firma erfolgreich konkurriert. Unter den Einzelofferten für Dampfmaschinen wurde diejenige der Firma *Gebr. Sulzer* (Tandem-System in einfacher Anordnung) von der Expertenkommission empfohlen. Für Transformatoren hatte die Kommission die Auswahl unter den Angeboten der Elektrizitäts-Gesellschaft «Union», von *Siemens-Schuckert* in Berlin und Nürnberg und von *Brown, Boveri & Cie.* in Baden-Frankfurt a. M. anheimgestellt. Hinsichtlich der Gesamt-offerten kamen in erster Linie diejenigen der Elektrizitäts-Gesellschaft vorm. *W. Lahmeyer & Co.* in Frankfurt a. M. und *Brown, Boveri & Co.*, für die pachtweise Uebernahme des Werkes gleichfalls die beiden letztgenannten Firmen und *Schuckert-Siemens* in Betracht. Dem Antrage des Stadtrates, Ausführung und Verpachtung des Werkes an die Firma *Brown, Boveri & Co.* in Baden-Frankfurt a. M. zu vergeben, hat der Bürgerausschuss in seiner Sitzung vom 19. Juli zugestimmt. In dem vorgesehenen ersten Ausbau wird die städtische Centrale drei Generatoren und ein Kabelnetz von 106 km Gesamtlänge mit Umformern bei einer Gesamtleistung von 2225 kw erhalten. Die Anlagekosten des Werkes sind mit 3 1/4 Millionen Mark berechnet. Es verlautet, dass die Firma *Brown, Boveri & Co.* beabsichtige, in Mannheim eine Fabrik zu errichten.

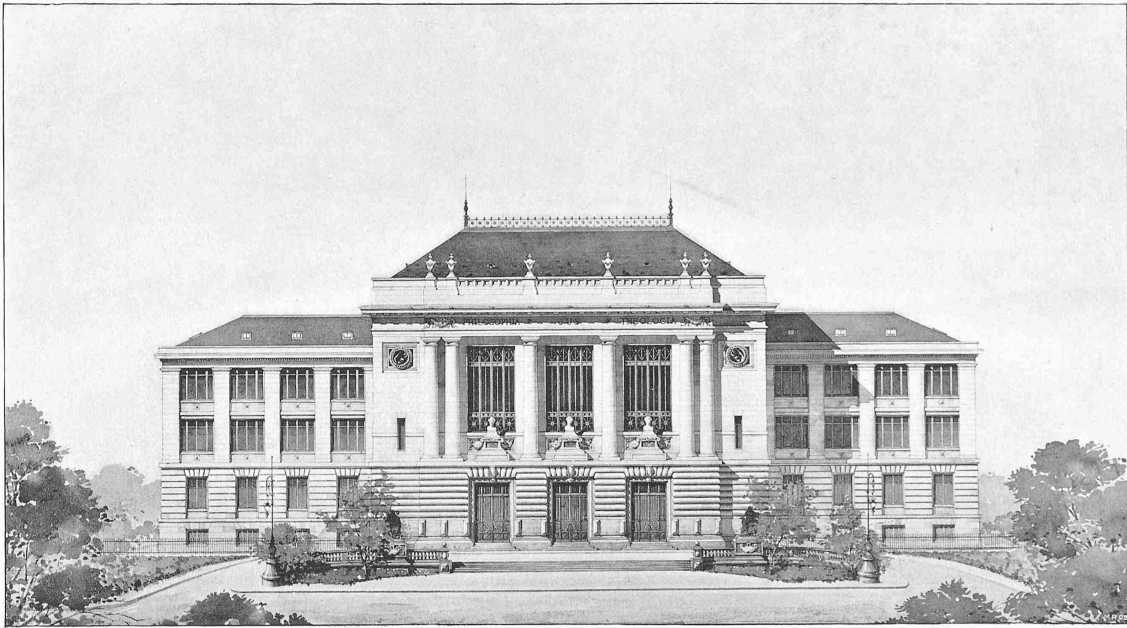
Probebelastung einer Cementbeton-Brücke, System Hennebique in Lausanne. Ueber den Flon bei Lausanne sind neuerdings drei Beton-Brücken nach dem System Hennebique*) mit je einer Oeffnung von rd. 15 m lichter Weite erbaut und an einer derselben, der sogenannten Maladière-Brücke auf der Strasse Lutry-Morges Ende Juni in Gegenwart einer technischen Kommission Beobachtungen über die durch rollende Last bewirkten Einsenkungen gemacht worden. Die als Versuchsobjekt benützte Brücke besitzt bei 15,20 m Spannweite 1 m Trägerhöhe, die Dicke der Cementbetonplatten (Hourdis) ist 18 cm. Die Belastung durch eine Dampfstrassenwagen von 18,1 t Totalgewicht ergab eine Einbiegung von nur 1,2 mm = 1 : 13000. Nach Entfernung der rollenden Last war keine Einsenkung mehr wahrzunehmen. Die Herstellungskosten der auf schlammigem Boden erbauten Brücke betragen 8500 Fr., während die ersetzte Eisenbrücke 11500 Fr. gekostet hatte.

Die Restauration des Deckengewölbes in der Sala Regia des Vatikans wird jetzt, wie man der «Frankf. Ztg.» aus Rom berichtet, in Angriff genommen. Dasselbe ist reich an Stuccaturen, Gemälden und Vergoldungen, die von Pierin del Vaga und Daniel da Volterra ausgeführt wurden. Die Restaurations-Arbeiten leitet der vatikanischen Architekt *Vespignani*, dem verschiedene Fachleute, u. a. Professor *Seitz*, zur Seite stehen. Die Sala Regia, einer der schönsten Säle des Vatikans, neben der Sixtinischen Kapelle gelegen, wurde unter Paul III. nach dem Entwurfe Sangallos ausgeführt und diente früher für die feierlichen Empfänge von Gesandtschaften. Die Wände des Saales sind mit wertvollen Fresco-Gemälden geschmückt, welche wichtige Ereignisse in der Geschichte der Päpste darstellen. Einige der Gemälde sind von Vasari, andere von den Gebrüdern Zuccaro gemalt. Ferner befinden sich in dem Saale noch Malereien von Salviati, Somaschini, Sabattini da Bologna, Sicciolanti, Marco da Siena und Agresti.

Kiesschutzleiste für Holzcement- und Kiespappdächer. Von den für Holzcement- und Kiespappdächer allgemein gebräuchlichen Kiesschutzleisten aus Zink haben sich jene Konstruktionen nicht bewährt, welche viel Lötharbeit oder behufs Umgehung derselben eine Befestigung durch auf die Schalung geschraubte, hakenartige Eisen erfordern; in letzterem Falle werden die der Zerstörung durch Rost ausgesetzten Haken den Halt der Zinkleiste stets ungünstig beeinflussen. Diese Mängel soll eine neue, der Dürner Zinkwaren- und Ornamenten-Fabrik gesetzlich geschützte Anordnung beseitigen, bei der die Zinkleiste aus einem einzigen Stück starken Zinkblechs gepresst ist. Die die Haltbarkeit der Leiste bewirkenden Stützen werden nicht angelötet, sondern aus demselben Stück herausgedrückt, ferner besitzen die Ablauflöcher eine gleichfalls angepresste Randverstärkung. Die Unterkante der Leiste ist umgebogen und wird einfach auf die untere Zinkbekleidung der Dachtraufe gelötet. Die Leiste kann leicht eine dem Stil des Gebäudes entsprechende künstlerische Ausbildung erhalten.

Das Resultat der I. internationalen Acetylen-Fachausstellung in Berlin ist als ein schöner Erfolg der schweizer. Acetylen-Industrie zu verzeichnen; zwei erste Preise, goldene Medaillen, sind schweizer. Firmen zu teil geworden: der Calciumcarbidfabrik Luterbach (Solothurn) für deren Haupt-

*) S. Schweiz. Bauztg. 1895 Bd. XXV S. 31.



Wettbewerb für ein Universitätsgebäude in Bern.

II. Preis. Entwurf Nr. 11 von Architekt *Henri Juvet* in Genf. Kennzeichen: Kleeblatt.

Hauptfassade.

1 : 400.

Photographie des Originals.

Typ. ZÜRCHER & FÜRBER — ZÜRICH.

Aetzung von *Maisenbach, Riffarth & Cie.* in München.

Seite / page

32(3)

leer / vide /
blank

produkt Calciumcarbid und Herrn Dr. Billwiler in Schloss Sulzberg (Rorschach) für seine, bereits in der Schweiz bekannten *Acetylenbrenner*. Goldene Medaillen erhielten ferner für *Acetylen-Apparate*: die Acetylen-Gas-Aktiengesellschaft in Budapest-Wien und «Nora, Internationale Gesellschaft für Acetylen» in Berlin, für einen *Acetylen-Motor* die Motorenfabrik von Moritz Hille in Dresden-Löbtau. Unter den Empfängern silberner Medaillen für ausgetestete *Apparate* sind gleichfalls zwei Schweizer Firmen vertreten: Pärli & Brunschwyler in Biel und Kesselring in St. Imier; es handelt sich um Apparate zur Erzeugung von Acetylen, bei welchen das zur Entwicklung des Gases notwendige Calciumcarbid automatisch ins Wasser fällt.

Das „*Armour Institute of Technology*“ in Chicago hat von seinem Begründer, dem amerikanischen Krösus *Philipp D. Armour* neuerdings eine Schenkung von 500 000 Dollar erhalten. Das vorher ausgesetzte Gründungskapital betrug eine Million Dollar, doch hatte sich dasselbe infolge des grossen Andranges von Studierenden, deren Zahl gegenwärtig 1000 beträgt, als nicht ausreichend erwiesen.

Der **Neubau des Rathauses in Leipzig** ist nach einem Beschluss der dortigen Stadtverordnetenversammlung vom 12. Juli d. J. Herrn Stadtbaurat Prof. *Licht* übertragen worden, dessen Konkurrenz-Entwurf seiner Zeit den ersten Preis erhielt*) und von den Preisrichtern zur Ausführung empfohlen wurde. Der Ausführungsentwurf ist eine Bearbeitung der Variante jenes preisgekrönten Projektes; die Kosten des Rathausbaues wurden vom Stadtverordneten-Kollegium auf 6 550 000 Mark festgelegt.

Die **elektrische Strassenbahn Winterthur-Töss** wurde nach vorausgegangener Kollaudation am 13. d. M. dem Betrieb übergeben. Die von der Aktiengesellschaft vorm. Joh. Jakob Rieter & Cie. in Winterthur im Auftrage dieser Stadt erbaute Bahn ist nach dem System der oberirdischen Stromzuführung angelegt und hat eine Länge von 2 km.

Die **Einweihung der Kongobahn**)** hat am 10. d. M. stattgefunden.

Konkurrenzen.

Bau eines zweiten Stadttheaters in Köln. Die Kölner Stadtverwaltung eröffnet für Entwürfe eines zweiten Theaters in Köln einen allgemeinen Wettbewerb, der neben den deutschen auch österreichischen und schweizerischen Architekten offen steht. Einer bezüglichen Mitteilung in Kölner Blättern, welche wir nach Eingang des Programms ergänzen werden, ist zu entnehmen, dass als Termin für die Einreichung der Projekte der 31. Oktober d. J. und als Preise 3500, 2500 und 1000 M. bestimmt sind. Die Baukosten dürfen einschli. Bühneneinrichtung, Gartenanlagen u. s. w. 1 850 000 M. nicht überschreiten. Das Haus soll in drei Rängen, dem Parkett und einer Galerie 1800 Sitzplätze erhalten und das Bühnenhaus für Opern- und Schauspiel-Aufführungen eingerichtet sein. Für die Bühne sind 27 m Breite bei 20 m Tiefe und einer Bühnenöffnung von 12 m Breite vorgeschrieben; die Grösse des Orchesterraums ist auf 100 m² zu bemessen. Die Magazine sollen in den drei Stockwerken mindestens 3000 m² Bodenfläche aufweisen. Wie man aus diesen vorläufigen Mitteilungen bereits ersehen kann, handelt es sich um einen grösseren Theaterbau, und es ist zweifellos zu begrüssen, dass die Theater-Kommission der Kölner Stadtverordneten-Versammlung, abweichend von der sonstigen Gepflogenheit deutscher Kommunalbehörden, ausser den meistens zugelassenen österreichischen Baukünstlern auch schweizerischen Architekten Gelegenheit geboten hat, an der Lösung dieser Aufgabe teilzunehmen.

Geschäftshaus der Baumwollbörse in Bremen. (Bd. XXXI S. 61). Es sind 54 Entwürfe eingegangen. Den ersten Preis (4000 M.) erhielt der Entwurf des Architekten *J. G. Poppe* in Bremen, den zweiten Preis (2000 M.) der Entwurf des Architekten *Hermann Schädler* in Hannover, den dritten Preis (1000 M.) der Entwurf des Architekten *Karl Bollmann* in Bremen. Angekauft wurden die Entwürfe der Architekten *C. Börnstein* und *C. Köpp* in Berlin, *Emil Hagberg* in Leipzig und Prof. *Hubert Stier* in Hannover.

Nekrologie.

† **Georg Oscar Schmerber**, Maschinen-Ingenieur in Zürich, Mitglied der G. e. P., ist am 16. Juli einem schweren Magenleiden im jugendlichen Alter von 33 Jahren erlegen. Der leider so früh Verstorbene stammt aus dem Elsass und genoss den ersten Unterricht in dortigen Schulen. Mit seinen Eltern im Frühjahr 1881 nach Küsnacht am Zürichsee übersiedelnd, absolvierte er die Industrieschule Zürich im Herbst 1882 mit gutem Erfolge, um sich sodann an der mechanisch-technischen Abteilung des eidg. Polytechnikums von 1882—85 die Fachbildung und das Diplom eines Maschinen-

Ingenieurs zu erwerben. Nachdem er sich noch einige Zeit in den Laboratorien der elektrotechnischen Abteilung bethätigt hatte, trat er in das Geschäft seines Vaters (technisches Bureau) ein, wo er bis zu seinem Tode verblieben ist. Der begabte, liebenswürdige und humorvolle junge Mann zählte unter seinen Studiengenossen viele Freunde, welche die Nachricht von dessen Hinschied mit schmerzlichem Bedauern erfahren und ihm stets ein freundliches Andenken bewahren werden.

Frederico Bezzola, Werkstättenchef der Gotthardbahn in Bellinzona, *Mitglied des Ausschusses der G. e. P.* ist, wie wir kurz vor Schluss des Blattes erfahren, am 20. d. M. im Alter von 53 Jahren daselbst verschieden. Der Verstorbene wurde am 12. Mai 1845 zu Comolengo (Tessin) geboren, besuchte nach beendigt Gymnasialstudium in den Jahren 1863—68 die mechanisch-technische Abteilung des eidg. Polytechnikums, war dann bei der Gasanstalt Bern, bei der schweiz. Nordostbahn im Fahrdienst und als Maschineningenieur der Lokomotivfabrik Winterthur tätig, 1874 in gleicher Eigenschaft bei der Gotthardbahn eintretend. 1875 übernahm er die Funktionen eines Adjunkten des Maschinenmeisters der Gotthardbahn, seit 1888 bekleidete er die Stellung eines Werkstättenchefs in Bellinzona. Im gleichen Jahre wurde er in den Ausschuss der G. e. P. gewählt. Wir müssen uns heute auf diese wenigen biographischen Daten beschränken, hoffen dieselben aber in nächster Nummer durch einen einlässlicheren Nekrolog zu ergänzen.

Litteratur.

Abaque logarithmique pour le calcul des conduites d'eau sous pression, par *A. van Muyden*, ingénieur civil. Lausanne (F. Rouge) et Paris (Baudry & Cie), 1898.

Rien n'est plus commode, plus expéditif et plus sûr tout ensemble, quand il s'agit de résoudre un problème quelconque relatif à une canalisation d'eau en charge, alimentaire ou motrice, que l'emploi d'un tableau graphique à trois entrées: diamètre, perte de charge par unité de longueur, et débit de la conduite. C'est un auxiliaire de cette nature que M. A. van Muyden, ancien directeur des Eaux de Lausanne, vient de publier à l'usage et pour le plus grand agrément du public technique, qui lui en sera reconnaissant.

L'auteur n'en est pas à son coup d'essai; à trois reprises déjà, il a fait paraître des *abaques* applicables au calcul rapide des conduites. Le premier date de 1884; il se rapportait à des diamètres compris entre 0,009 m et 0,40 m, à des pertes de charges comprises entre 0,0005 m et 20 m par mètre de conduite et à des débits de 1 à 36 000 litres par minute. Peu après, paraissait une seconde édition augmentée des diamètres compris entre 0,40 m et 1 m.

Ces deux tableaux constituaient la représentation graphique des relations qui, d'après la formule de *Darcy*, lient entre eux les éléments diamètre, perte de charge par mètre, débit et, subsidiairement, vitesse moyenne de l'eau.

C'est sur ces entrefaites que parut la formule de M. *Maurice Lévy*, qui, bien que basée essentiellement sur des considérations théoriques, a été reconnue à l'usage fournir des résultats plus conformes à la réalité que celle de *Darcy*, au moins en ce qui concerne les tuyaux de gros diamètres, — chose qui ne surprend pas quand on considère que les expériences de *Darcy* avaient porté exclusivement sur des canalisations de calibres relativement minimes (0,243 m seulement pour la fonte recouverte de dépôts).

Pour ne pas rester en arrière, M. van Muyden édita en 1894 un troisième graphique, basé cette fois sur la valeur numérique du coefficient de *Lévy*, et notablement plus étendu que le précédent; les diamètres y étaient compris entre 0,20 m et 2 m, les pertes de charge entre 0,0001 m et 0,100 m et les débits entre 6 et 8000 litres par seconde.

Estimant ces limites trop étroites en regard des besoins actuels des constructeurs hydrauliciens, l'auteur s'est décidé à publier cette année, toujours sur la base de la formule de *Lévy*, un graphique dont l'échelle fût assez réduite pour lui permettre d'embrasser dans son étendue ceux qui avaient vu le jour jusqu'ici, tout en les dépassant du côté des grands diamètres. Il vient de réaliser son dessein sous la forme d'un abaque dont l'exécution ne laisse rien à désirer, du format le plus portatif (11 × 28 cm plié et 53 × 28 cm déployé), et qui comprend les diamètres de 0,05 m à 3 m, les pertes de charge de 0,001 m à 1 m par mètre de conduite et les débits de 1 à 40 000 litres par seconde.

Ce tableau sera sans aucun doute vivement apprécié de tous ceux qui le mettront à l'essai. Chacun sera frappé, comme nous l'avons été nous-même, du remarquable degré d'exactitude auquel l'emploi de ce procédé permet d'atteindre en dépit de la rapidité de l'opération. *W. G.*

*) S. Jg. 1897 Bd. XXIX S. 189.

**) S. Jg. 1898 Bd. XXXI S. 23.