

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Band:** 49/50 (1907)  
**Heft:** 20

## **Sonstiges**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 15.10.2024

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

stücke, Achsen usw., Proben verschiedener Stahllarten, ferner als Vertreter der deutschen Waffen- und Munitionsfabriken das Kugellager D. W. F., *J. Schmid-Roost* in Oerlikon Kugellager S. R. O. eigener Konstruktion, *Gebr. Baumann*, Rütli (Zürich) Spiralfedern aller Art, Flachfedern und Federringe und die *mech. Eisenwarenfabrik A.-G. Kempten* (Zürich) gezogenes Eisen, Stahl, Schrauben, Stiften, besonders auch sehr saubere Kaltbiegeproben von Schrauben. *Elektrische Apparate, Zündungen* usw. sind ausgestellt von *A. Zellweger & Cie.* in Uster, *G. Hasler* in Bern, *W. Bürlocher*, Ingenieur, Zürich I, *G. Schäfer*, Zürich, «*Komet*» Fabrik magnet.-elektr. Zündapparate, Zürich II, *C. W. Frauenlob*, Zürich I u. a. *Werkzeugmaschinen* sind in grosser Zahl und Auswahl ausgestellt von der *Schweiz. Werkzeugmaschinenfabrik* Oerlikon, *H. Graf-Buchler*, Zürich II, *Maecker & Schaufelberger*, Zürich I, *J. Lambercier & Co.* in Genf u. a. Von den vielen *Pneumatik-Reifen* wollen wir nur die der Schweizer Firma *R. & E. Huber* in Pfäffikon (Zürich) erwähnen, die Automobil- und Wagenreifen ausstellt.

Die *Motorboote* sind nicht zahlreich, aber in zum Teil sehr guter Ausführung vertreten. Da ist zuerst zu nennen das Rennboot «*Mais-je-vaiss-piquer*» von *C. Jules Mégevet & Co.* und *Charles Picker & Co.* in Genf, ein «*Kreuzer*» von ziemlich extremer Form, aber seetüchtig, der in der diesjährigen Motorbootregatta bei Monaco einen ersten Preis erobert hat. Sodann folgt die Firma *F. Treichler & Co.*, Jachtwerft in Bendlikon, die in bekannter vortrefflicher Ausführung drei Boote ausstellt, die mit feinen Linien eine gute Stabilität und grosse Behaglichkeit in der Einteilung des Innern vereinigen. Die beiden grösseren sind als schnelle Kreuzer mit sehr exakt gearbeiteten amerikanischen Auto-Marine-Motoren von 25 P.S. der «*Standart Co.*» ausgerüstet. Diese Ausstellung wird durch einen solchen Standartmotor und einen 5 P.S.-Zweizylinder-Zweitaktmotor «*Toquet*» vervollständigt. Ferner hat auch *Adolf Saurer* in Arbon ein grösseres Kabinenboot ausgestellt, das mit einem vierzylindrigen Motor von 45 bis 50 P.S. versehen 25 km Geschwindigkeit erzielen soll. Form und Ausstattung des Bootes erinnern an die *F. Treichler*-schen Typen und machen einen guten Eindruck. Schliesslich sind noch *Escher Wyss & Co.* in Zürich mit einer Reihe von Naphtamaschinen eigener Bauart, einen Röhrenkessel für Petroleuerung zum Betriebe kleiner Verbunddampfmaschinen von 14 P.S. bei 500 minütl. Umdr., sowie mit einigen Motoren und einem Rennboot der durch sie vertretenen *Gasmotorenfabrik Deutz* zu nennen. Genanntes Boot ist nach dem Tetraederprinzip durch *Escher Wyss & Co.* gebaut und mit einem Deutzer Vierzylindermotor von 20 P.S. für Schwerbenzin ausgestattet.

Die Ausstellung dauert vom 15. bis und mit 26. Mai und ist täglich von 10 Uhr morgens bis 9 $\frac{1}{2}$  Uhr abends geöffnet.

### Miscellanea.

**Einfacher Wagen-Kipper.** Die Einrichtungen zum Kippen von Eisenbahnwagen behufs Entleerung können verhältnismässig selten Anwendung finden, da sich die Anschaffungskosten nur bei solchen Betrieben lohnen, bei denen täglich eine grössere Anzahl von Wagen zu entleeren ist. Es besteht aber in manchen grösseren Fabriken, Gaswerken, Brennereien, überhaupt in Werken, welche Schüttgüter verarbeiten, häufig das Bedürfnis nach Wagenkipprichtungen für eine tägliche Leistung von nur fünf bis zehn Wagen. Die *vereinigte Maschinenfabrik Augsburg und Maschinenbaugesellschaft Nürnberg A.-G.* hat nun neuerdings einen elektrisch betriebenen Wagen-Kipper eingeführt, der sich durch Einfachheit und daher geringe Anschaffungs- und Betriebskosten auszeichnet und vor allem auch nur geringe Fundamentkosten verursacht. In der Abbildung ist ein solcher Kipper (D.R.P. 173 820) für Wagen bis 20 Tonnen Ladegewicht und 4,5 m Radstand dargestellt. Der zu entleerende Wagen wird in der üblichen

Weise auf eine Plattform gefahren; seine vordere Achse wird von einem Hakenpaar umfasst, worauf die Plattform um einen vordern Drehpunkt gekippt wird. Die Kippbewegung wird durch Drehen einer unter der Plattform in der Grube gelagerten Spindel mit Rechts- und Linksgewinde herbeigeführt, indem ihre beiden Muttern einen Kniehebel bewegen, der an der Plattform angreift. Die Spindelmuttern sind mit den Kniehebel-Stützträgern durch Traversen verbunden, die an ihren Enden mit Laufrollen versehen, den Druck aufnehmen und auf Schienen übertragen. Der Antrieb der Spindel erfolgt durch einen gekapselten Motor von 40 P.S. unter Zwischenschaltung eines ebenfalls gekapselten Schneckengetriebes und eines Stirnräderpaares. Der ganze Antrieb, wie auch der zugehörige Controller sind in der Grube unterhalb der Fahrbahn angeordnet; letzterer kann von oben mittels Schlüssel bedient werden. Für die untere Endstellung kann eine Einrichtung getroffen werden, die den Strom selbsttätig abstellt. Der Wageninhalt wird in vorliegendem Fall in eine Grube vor der Kippgrube geschüttet, aus der er mittelst Elevator und Transportbändern weiter geschafft wird.



Wagenkipper der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg.

### Monatsausweis über die Arbeiten am Rickentunnel.

Infolge der Gasausströmungen vor Ort musste der Vortrieb während des ganzen Monats April beidseits eingestellt bleiben. Demgemäss ist die Länge der Sohlenstellen mit 3799,0 m auf der Südseite und 4203,1 m auf der Nordseite unverändert geblieben, während die Firststollen auf 3525 m bzw. 3170 m vorgetrieben und der Vollausschub auf 3458 m bzw. 3128 m, zusammen auf 6586 m gefördert werden konnten. An Mauerwerk waren zu Ende April erstellt: südseits 3420 m<sup>3</sup> Widerlager, 3401 m Gewölbe und 72 m Sohlengewölbe, nordseits 3084 m Widerlager, 3034 m Gewölbe und 102 m Sohlengewölbe, sodass ausschliesslich der Planie der Tunnelsohle und der Tunnelhöhle vom Tunnel fertig erstellt waren auf der Südseite 3252 m, auf der Nordseite 3034 m, im Ganzen 6286 m oder 73,1 % der Tunnellänge. Die durchschnittliche Arbeiterzahl betrug 1121. Die Wassermengen an den Tunnelmündungen werden angegeben mit 24,0 Sek./l südseits und 2,0 Sek./l nordseits. Auf

der Südseite wurde am 3. April bei 3720 m vom Portal der Stollenort durch eine Wand aus Sandsäcken vollständig abgeschlossen, um den ungestörten Fortgang der übrigen Tunnelarbeiten zu ermöglichen. Die Wirkung dieser Wand wurde dann durch eine 12 m mächtige Erdanschüttung und schliesslich noch durch eine Backsteinmauer verstärkt. Die Lufttemperatur in den rückwärtigen Arbeitsstellen beträgt ungefähr 23 ° C. Auf der Nordseite brennt das Gas bei 4141 m vom Portal weiter; die Temperatur beträgt aber bei 4000 m nur noch 23 bis 24 ° C, sodass auch hier die Erweiterungsarbeiten und die Mauerung ihren ungestörten Fortgang nehmen.

**Elne schweizerische Motorlastwagen-Konkurrenz** (Seite 214 und Seite 239). Von den 17 gestarteten Wagen haben 15 die Fahrt vorschrittsgemäss beendet. Das Ergebnis des Wettbewerbes ist folgendes:

I. *Zuverlässigkeitsbewerb* unter allen Wagen: 1. Safr II, 2. Orion II, 3. Safr I.

II. *Bewerb bezügl. Verbrauch an Betriebsstoff* unter allen Wagen: 1. Saurer II, 2. Safr I, 3. Saurer I.

III. *Kombinierter Bewerb nach Kategorien:*

A. *Wagen bis 1500 kg Nutzlast:* 1. Peugeot (mit 1500 kg), 2. Arbenz (1250 kg), 3. N. A. G. Berlin (750 kg).

B. *Wagen bis 3000 kg Nutzlast:* 1. Safr I (mit 3000 kg), 2. Saurer I (3000 kg), 3. Orion I (3000 kg).

C. *Wagen über 3000 kg Nutzlast:* 1. Saurer II (mit 4000 kg), 2. Safr II (3650 kg), Orion II (3200 kg).

<sup>1)</sup> Auf der Südseite 22 m Vollausschub und 104 m Widerlager von 0,9 m über Schwellenhöhe aufwärts.

Der «Herkules»-Wagen der Automobilfabrik Menziken, mit 3500 kg Nutzlast, der einzige, der auf Eisenreifen lief, erhielt eine Ehrenmeldung. Die preisgekrönten Wagen sind gegenwärtig in der Tonhalle in Zürich ausgestellt.

**Das Hadwigschulhaus zu St. Gallen**, das auf Grund des bei dem s. Z. ausgeschriebenen Wettbewerb mit einem II. Preis «ex aequo» ausgezeichneten Entwurfes <sup>1)</sup> von *Curjel & Moser* in Karlsruhe für die obere Klassen der Mädchenprimarschule erbaut wurde, ist in diesen Tagen bezogen worden. Es hat für 31 Schulzimmer Raum, und enthält ausserdem neben den Vorsteher- und Lehrerzimmern vier Säle für den Handfertigkeitsunterricht, Schulküche und Schulbäder im Untergeschoss sowie einen grossen Turnsaal im Dachraum. Die Kosten des Hauses werden über 1 Mill. Fr. betragen, da für den Bauplatz 125 000 Fr. ausgegeben wurden und für den Bau 900 000 Fr. sowie für das Mobiliar 20 000 Fr. bewilligt waren.

**Grössere Wettbewerbsausschreibungen** werden, wie wir vernehmen, unsere Architekten in der nächsten Zeit stark in Anspruch nehmen. Zunächst dürfte vom Bund im Verein mit den schweizerischen Bundesbahnen die Plankonkurrenz für die Anlagen beim neuen Bahnhof, das neue *Postgebäude* und das *Aufnahmegebäude in St. Gallen*, zur Ausschreibung gelangen. Hieran wird sich ein Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein neues *Post- und Telegraphengebäude in Aarau* reihen, und darauf zu einem Wettbewerb für die Pläne zum Gebäude der *schweizerischen Nationalbank* sowie zu dem in Verbindung damit zu erstellenden *Verwaltungsgebäude des Bundes in Bern* eingeladen werden. An Gelegenheit zur Arbeit wird es somit unsern Baukünstlern und Baubeflissenen in nächster Zeit nicht fehlen.

**Amur-Eisenbahn.** Wie sich aus russischen Tagesblättern ergibt, beschäftigt sich die russische Regierung wieder mit dem Projekte der Verbindung Wladiwostok mit der Transbaikalinie durch eine ganz auf sibirischem Boden liegende Bahn, da die bestehende Bahnverbindung auf chinesischem Boden über Charbin im Kriegsfall für Russland gefährdet sein könnte. Die Vorerhebungen für eine Amureisenbahn, die von 1893 bis 1896 betrieben worden sind, sollen wieder aufgenommen werden. Ausser der bei Stretensk beginnenden Hauptbahn, die sich bei Chabarowsk mit der Ussuribahn vereinigen würde, sind verschiedene Zweiglinien geplant. Erstere sollte rund 1450 km, die letztere zusammen 100 kg umfassen. Die Gesamtbaukosten schätzt man auf 375 Mill. Fr.

**Elektrische Schmalspurbahn Brig-Gletsch.** Die Konzessionsinhaber für eine elektrische Schmalspurbahn Visp-Brig-Gletsch, über die in Band XLV, Seite 198 unter Beigabe von Längenprofil und Lageplan 1:100 000 (auf Seite 199) von uns berichtet wurde, haben sich mit andern Konzessionswerbern vereinigt und es beantragt der Bundesrat nunmehr mit Botschaft vom 26. April 1907 unter Aufhebung vorgenannter Konzession den Ingenieur *X. Imfeld*, der *Elektrizitätsgesellschaft Alioth* und dem Ingenieur *Zehnder*, Direktor der Montreux-Berneroberrandbahn, eine neue Konzession für eine elektrisch zu betreibende Schmalspurbahn Brig-Gletsch zu erteilen. Die Bauverhältnisse der Linie sind aus unsern vorerwähnten Mitteilungen zu ersehen.

**Bautätigkeit in Alexandrien (Aegypten).** Für Entwässerungsanlagen, Wegebau und Wegeunterhaltung, elektrische Anlagen u. a. m. werden von der Stadtverwaltung von Alexandrien Ingenieure in grösserer Zahl als Oberassistenten und Assistenten gesucht, mit Gehaltsansätzen, die nach dem Zentralblatt der Bauverwaltung von 10500 Fr. bis 7000 Fr. schwanken. Anmeldungen, von Nachweisen über Befähigung, Leumundszeugnis und Nationalitätsausweis begleitet, sollen bis zum 6. Juni gerichtet werden an: «Monsieur l'administrateur de la municipalité à Alexandrie, Egypte».

## Konkurrenzen.

**Bezirkskrankenhaus in Martigny.** Der Bezirksrat von Martigny eröffnet unter schweizerischen und in der Schweiz niedergelassenen Architekten einen Wettbewerb zur Erlangung von Plänen für ein Bezirkskrankenhaus in Martigny mit Einlieferungstermin bis zum 31. Juli d. J. Das Preisgericht ist zusammengesetzt aus den Herren Architekten *F. Isoz* in Lausanne und *J. Landry* in Yverdon, sowie aus den Herren *Dr. Ribordy*, *Dr. Brocard* und a. Präsident *J. Pillet*. Zur Prämierung der drei oder vier besten Entwürfe stehen dem Preisgericht 1200 Fr. zur Verfügung. Hinsichtlich der Ausführung des Gebäudes behält sich der Bezirksrat volle Freiheit vor, sichert aber dem Gewinner eines I. Preises, falls ihm die Ausführung nicht übertragen werden sollte, eine Entschädigung von 300 Fr. zu. Die Erstellungskosten des Gebäudes, das aus einem Untergeschoss, Erdgeschoss und Obergeschoss bestehen soll, dürfen ausschliesslich der Einrichtung und der Installationen 60 000 Fr. nicht übersteigen. Alle Pläne, sämtliche Grundrisse, zwei Fassaden und die nötigen Schnitte, die mit einem Lageplan

und einer kurzen Beschreibung mit kubischer Berechnung verlangt werden, sind im Masstab 1:100 anzufertigen, was in Rücksicht auf das kleine Objekt und die geringe Preissumme reichlich gross erscheint.

Das Programm mit einem Lageplan 1:1000 kann vom Präsidenten der Kommission für das Bezirkskrankenhaus, Herrn Louis Cropt in Martigny bezogen werden.

**Katholische Landkirche in Landquart** (Graubünden). (S. 41). Wie uns mitgeteilt wird, sind zu diesem Wettbewerb 107 Entwürfe eingereicht worden. Das Preisgericht wird, wie bis jetzt angenommen werden kann, am 4. Juni zusammentreten, worauf die öffentliche Ausstellung der eingegangenen Projekte voraussichtlich vom 6. bis 13. Juni im «Rittersaal» des bischöflichen Schlosses in Chur stattfinden soll.

## Nekrologie.

† **Alfred Lanz.** Am 1. Mai ist in Bern, wo er sich vorübergehend aufhielt, der sonst in Paris lebende Bildhauer Alfred Lanz aus Rohrbach (Bern) nach kurzer, schwerer Krankheit im Alter von noch nicht ganz 60 Jahren gestorben. Alfred Lanz war einer unserer bedeutendsten Bildhauer. Nachdem er sich zuerst als Graveur ausgebildet hatte, trat er 25jährig in das Atelier von Professor M. Widmann in München ein, ging dann zwei Jahre später nach Paris, wo er in der Ecole des Beaux-Arts Schüler von Cavellier wurde, und liess sich schliesslich nach Reisen durch Italien und nach London dauernd in Paris nieder, ohne dadurch die stete Fühlung mit der Heimat zu verlieren. Schon während seines ersten Pariser Aufenthalts hatte sich Lanz erfolgreich an dem Konkurrenzschreiben für das General Dufour-Denkmal in Genf beteiligt und zwei erste Preise errungen. Das Denkmal, dessen Ausführung ihm 1879 übertragen worden war, wohl sein bedeutendstes Werk, wurde am 2. Juni 1884 auf der Place Neuve in Genf enthüllt. In den folgenden Jahren schuf er von grösseren Bronzewerken das bekannte Pestalozzidenkmal in Yverdon (1887—1890), dann das im Hof der Schmiedezunft zu Basel aufgestellte Standbild des Philantropen Isak Iselin (1889—1901) ferner die Statue Heinrich Zschokkes in Aarau (1893—1896) und 1903—1906 das Ruchonnetdenkmal für Lausanne; dazu seien die bereits 1884 geschaffene Marmorbüste des Bundespräsidenten Jakob Stämpfli auf der grossen Schanze in Bern, Büsten von den Bundesräten Schenk, Welti u. a., Allegorien für das Luzerner Postgebäude, für die Fassade des bernischen Kunstmuseums, sowie an der Südfront des Parlamentsgebäudes in Bern, und als letzte grössere Arbeit, die «Wissenschaft» erwähnt, eine doppelt lebensgrosse, sitzende Frauengestalt aus weissem Marmor an der Hauptfassade des neuen Hochschulgebäudes in Bern. In den letzten Wochen arbeitete Lanz an dem Entwurf für das projektierte Denkmal für Dr. Schneider, den Hauptförderer der Entsepfung des bernischen Seelandes. Ueber dieser Arbeit ist er erkrankt und unerwartet rasch aus dem Leben abgerufen worden, das er trotz manch bitterer Erfahrung und schwerer Sorge doch stets aufrecht und mannhaft durchschritten hat.

## Literatur.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten:

**Wasserkraftmaschinen.** Ein Leitfaden zur Einführung in Bau und Berechnung moderner Wasserkraft-Maschinen und -Anlagen. Von *L. Quantz*, Dipl. Ing., Oberlehrer an der kgl. höhern Maschinenbauschule zu Stettin. Mit 130 in den Text gedruckten Figuren. Berlin 1907. Verlag von Julius Springer. Preis geb. M. 3,60.

**Hebemaschinen.** Eine Sammlung von Zeichnungen ausgeführter Konstruktionen mit besonderer Berücksichtigung der Hebemaschinen-Elemente von *C. Bessel*, Ingenieur, Oberlehrer an der kgl. höhern Maschinenbauschule Altona. Berlin 1906. Verlag von Julius Springer. Preis geb. 6 Mark.

**Elektro-Ingenieur-Kalender 1907.** Herausgegeben von *Arthur H. Hirsch*, Dipl. Ing. und *Franz Wilking*, beratender Ingenieur und gerichtlicher Sachverständiger in Berlin. Text in Kunstleder gebunden nebst zwei broschierten Notizblocks zum Einhängen. Berlin 1907. Verlag von Oskar Coblenz. Preis M. 2,50.

**La Statique Graphique et ses Applications aux Constructions.** Par *M. Maurice Lévy*, Membre de l'Institut, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, etc. Troisième édition. 1ère partie. Principes et applications de statique graphique pure. Avec 81 figures dans le texte et un Atlas de 25 planches. Paris 1907. Gauthier-Villars, imprimeur-libraire. Prix 22 fr.

Redaktion: A. JEGHER, DR. C. H. BAER.

Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

<sup>1)</sup> Vergl. unsere Darstellung Bd. XLIII, S. 219 ff.