

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **51/52 (1908)**

Heft 6

PDF erstellt am: **13.09.2024**

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.

Zeppelins neues Luftschiff¹⁾, dessen am 4. d. M. unternommene Siegesfahrt den Rhein entlang bis Mainz und zurück nach Friedrichshafen die ganze Welt mit atemloser Spannung und mit wachsender Begeisterung verfolgte, ist unmittelbar vor deren Vollendung vom Geschehe ereilt und in kurzer Zeit zerstört worden! Der Ballon musste bei Echterdingen, wenige Kilometer südlich von Stuttgart, auf freiem Felde niedergehen, um einen Motordefekt zu beheben. In grösster Zuversicht kündigte Graf Zeppelin nach Friedrichshafen eine Verzögerung seiner Heimkehr um wenige Stunden an, als ein plötzlich einsetzender Gewittersturm von ungewöhnlicher Heftigkeit den Ballon fortriss und in unerklärter Weise einen Brand verursachte, der das grosse Werk in wenigen Augenblicken vernichtet hat!

Es darf wohl nicht daran gezweifelt werden, dass Graf Zeppelin, dessen Luftschiff durch die bestandenen Proben sich so glänzend bewährt hat, mit der an ihm bewunderten Energie und Zähigkeit sich unentwegt sofort wieder an die Arbeit macht, und dass es ihm gelingen wird, bei einer neuen Ausführung auch noch die schwache Seite, die in der motorischen Ausstattung zu liegen scheint, zu beseitigen.

Konkurrenzen.

Mädchenschulhaus in Genf. Der Staatsrat des Kantons Genf schreibt zur Erlangung von Plänen für eine Mädchen-Sekundar- und höhere Töchter-schule unter schweizerischen und in der Schweiz niedergelassenen Architekten einen öffentlichen Wettbewerb aus, der in zwei Bewerbungen erledigt werden wird. Im ersten, dem *Ideen-Wettbewerb*, dem ausser dem von der Regierung vorgesehenen Bauplatz auch andere Baugebäude zu Grunde gelegt werden können, mit Einlieferungstermin bis zum 31. Oktober 1908, sollen fünf Preise von 1400, 1300, 1200, 1100 und 1000 Fr. zur Verteilung kommen, worauf die fünf prämierten Architekten zu einem *engern Wettbewerb* für den von der Jury bestimmten Bauplatz eingeladen werden. Der mit dem ersten Preis ausgezeichnete Bewerber soll grundsätzlich auch die Ausführung erhalten; andernfalls ist die kantonale Verwaltung verpflichtet, ihm eine ausserordentliche Vergütung von 1400 Fr. auszus zahlen. Als Preisrichter, die das Programm geprüft und gutgeheissen haben, werden die Herren Architekten *E. Prince* in Neuchâtel, *F. Joos* in Lausanne und *J. L. Cayla* in Genf, sowie zwei Staatsräte, und zwar die Vorstände des Unterrichtsdepartements und des Baudepartements amten. Verlangt werden: Ein Lageplan in beliebigem Masstab, sämtliche Grundrisse, Ansichten und die nötigen Schnitte (1:200) und eine summarische Kostenberechnung nach dem kubischen Inhalt; die Beigabe eines Schaubildes ist freigestellt. Die Baukosten des Gebäudes, über dessen innere Einteilung genaue Angaben im Programm enthalten sind, sollen 750000 Fr. nicht überschreiten.

Das Programm, das Reglement und ein Lageplan des in Aussicht genommenen, zwischen der Place du Temple und der rue des Terreaux-du-Temple gelegenen Geländes kann gegen Bezahlung von 3 Fr. vom Département des Travaux publics in Genf bezogen werden.

Literatur.

Försöken med elektrisk järnvägsdrift, utförda å Statens järnvägar åren 1905—1908, af *Rob. Dahlander*, Byrådirektör. Stockholm 1908. Mit 140 Abbildungen und 304 Seiten in Quartformat.

Nachdem wir bereits Gelegenheit hatten²⁾, an Hand eines in der E. T. Z. erschienenen Auszuges den von Eisenbahndirektor Rob. Dahlander vorgelegten Bericht über *«Versuche mit elektrischer Zugsförderung, ausgeführt auf den Staatseisenbahnen anno 1905—1908»* zu erwähnen, liegt nun dieser Bericht im Original vor uns; wir möchten es nicht unterlassen, dieser bedeutenden Arbeit eine angemessene Besprechung zu widmen.

Der eigentliche Bericht umfasst die Abschnitte: Historisches, Kraftstation, Kontaktleitung, Rückleitung, Beeinflussung von Schwachstromleitungen, Rollmaterial, Energieverbrauch und Zusammenfassung mit Schlusswort; ferner sind demselben 18 administrative und wissenschaftliche Beilagen beigefügt, die nahezu den gleichen Raum einnehmen, wie der eigentliche Bericht. In der einleitenden historischen Erörterung, die namentlich auf Grund der Systemfrage angestellt wird, lernen wir die Motive kennen, welche die Staatseisenbahn veranlassten, in ihrem im Dezember 1903 gestellten und im April 1904 bewilligten Kreditbegehren für einen elektrischen Versuchsbetrieb auf den Staatsbahnstrecken Järfva-Tomteboda-Stockholm und Tomteboda-Värtan überhaupt nur das *Einphasensystem* zu erproben.

¹⁾ Vergl. unsere Mitteilungen u. Abbild. auf S. 15 u. 40 des Bandes.

²⁾ Band LI, Seite 338.

Gewiss ist dieses frühzeitige und doch so zielbewusste Eintreten für das erst im Jahre 1902 der praktischen Anwendung zugänglich gewordene Einphasensystem dem Umstand zuzuschreiben, dass der schwedischen Staatsbahnverwaltung in der Person des Herrn Rob. Dahlander eine auf elektrotechnischem Gebiet anerkannte Autorität zur Seite stand. Aus dem Jahre 1904 datieren nun auch schon alle wesentlichen Materialbestellungen für diesen Versuchsbetrieb. Ueber die in Tomteboda gelegene Kraftstation finden wir in dem bezüglichen Abschnitt zunächst die Angabe, dass der Antrieb durch Laval'sche Dampfturbinen geschieht, die hinsichtlich der Auswechselbarkeit der Regulierorgane zur Erzielung einer in den Stufen 15, 20 und 25 Perioden pro Sekunde regelbaren Frequenz von Interesse sind. Ein weiteres Interesse darf auch der installierte automatische Spannungsregler beanspruchen, dessen brauchbares Funktionieren durch mitgeteilte Regulierkurven begründet wird. Hinsichtlich einer zweckmässigen Anordnung der Kontaktleitungen, die für 10000 bis 20000 Volt erprobt wurden, hat die Staatsbahnverwaltung ausgedehnte Versuche veranstaltet und eine Reihe bemerkenswerter Bauarten, darunter auch die unsern Lesern von der Seebach-Wettingen-Linie her wohlbekannte Oerlikoner-Bauart ausprobiert. Die Berichterstattung über die Stromrückleitung durch die Schienen, welche reichlich mit Tabellen und Kurvenbildern über vorgenommene Impedanzmessungen ausgestattet ist, enthält die bemerkenswerte Behauptung, dass elektrische Schienenverbindungen für hochgespannten Wechselstrom im allgemeinen entbehrlich sein dürften. Besondere Beachtung verdient weiter der Abschnitt über die Beeinflussung benachbarter Solwachstromleitungen durch die elektrischen Traktionsströme; die interessantesten Resultate dieses Abschnitts haben wir schon 1906 durch die Dahlander'schen Rapporte in den *«Elektrischen Bahnen und Betrieben»* und in einer Arbeit Jenkins im Londoner *«Electrician»* kennen gelernt. Der Abschnitt über das Rollmaterial berichtet eingehend über die von der Allm. Svenska Elektriska und der Berliner A. E. G. gelieferten Motorwagen, sowie über die von der Westinghouse Co. und den Siemens-Schuckertwerken gelieferten elektrischen Lokomotiven mit der vollständigen Angabe der Gewichte, Konstruktionsbilder, Schemata und Motor-Kurven. Die Angaben des nächsten Abschnittes über den Energieverbrauch basieren auf zahlreichen, als vollständige Fahrdiagramme mitgeteilten Messungen und sind für die einzelnen durch Längenprofile erläuterten Strecken in Wattstunden pro Tonnenkilometer tabellarisch zusammengestellt. Aus der Zusammenfassung mit Schlusswort haben wir an der erwähnten Stelle die von Dahlander empfohlenen Werte der Spannung und Periodenzahl (15000 Volt und 25 Perioden) bereits mitgeteilt und auch der guten Erfahrungen mit dem gewählten System und den Betriebsmitteln, welche der Bericht rühmend hervorhebt, gedacht. Unter den Beilagen des Berichtes sind die Arbeiten von Prof. Lindström über Proben mit den Dynamos und Transformatoren der Zentrale und von Dr. Pleijel über Schwachstromstörungen besonders bemerkenswert.

Hinsichtlich der äusseren Ausstattung des Werks wollen wir erwähnen, dass Papier, Buchdruck und Illustrationen sorgfältig und gediegen gewählt sind. Eine Uebersetzung des Werks in die deutsche Sprache soll beabsichtigt sein, sie wird eine wertvolle Bereicherung unserer, nun bereits beträchtlichen Literatur über die elektrische Traktion bilden. *W. K.*

Projekt und Bau der Albulabahn. Denkschrift, im Auftrage der Rhätischen Bahn zusammengestellt von Dr. *F. Hennings*, Professor am eidgen. Polytechnikum, seinerzeit Oberingenieur der Rhätischen Bahn. Kommissionsverlag von F. Schuler in Chur 1908. Preis geb. 12 Fr., geb. Fr. 13,50.

Ein alter Bekannter in neuem Gewande tritt dem Leser der *«Schweiz. Bauzeitung»* entgegen in dem stattlichen Folioband mit 74 Textseiten und 39 meist doppelten und dreifachen Tafeln. Haben wir doch in den Bänden 38 bis 43 u. Z., zum grossen Teil dank der freundlichen Unterstützung durch den Verfasser der nun vorliegenden, umfassenden und abgerundeten Darstellung, über die Albulabahn im Allgemeinen, sowie über einzelne, besonders interessante Absteckungsarbeiten, Unterbau-Objekte, Rollmaterial u. a. m. wiederholt berichten können. All dieses Material ist hier, wesentlich vertieft und um viele sehr lehrreiche Einzelheiten bereichert, sowie unter Beifügung mehrerer Kapitel, die uns s. Z. nicht zugänglich gewesen sind, vermehrt, systematisch zusammengestellt. Als ganz neu sind namentlich zu nennen die höchst interessanten Mitteilungen über den Bau des grossen Albulatunnels mit zahlreichen Zeichnungen, geologischem Profil usw., die Angaben über die Lawinverbauungen bei Bergün, die Darstellungen der Hochbauten und Stationen, das Kapitel über das Wagenmaterial und manches andere.

Es ist der Direktion der Rhätischen Bahn dafür zu danken, dass sie solchen Rechenschaftsbericht über Vorbereitung und Durchführung der typischen Strecke von Thusis ins Engadin zusammenstellen liess, und es ist erfreulich, dass es ihr möglich war, damit den Erbauer der Strecke selbst