

Objekttyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **59/60 (1912)**

Heft 18

PDF erstellt am: **12.07.2024**

### **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.

Für das Anwärmen von Radreifen auf elektrischem Wege hat das Elektromotorenwerk H. Miebach, Dortmund, eine zweckmässige, auf der induktiven Erzeugung von Hysteresis und Wirbelströmen beruhende Einrichtung gebaut, die in der Zeitschrift „Stahl und Eisen“ einlässlich beschrieben ist. Es handelt sich um einen lamellierten, mit einer Drehstromwicklung versehenen Eisenring, auf den der Radreifen (Bandage) zum Zwecke seiner Erwärmung einfach gelegt zu werden braucht; nach erfolgter Erwärmung des Radreifens kann die Radscheibe ohne weitere Manipulation in den Reifen hinein gelegt werden, um hierauf einem neuen Bereifungsprozess Platz zu machen. Auf den Werken des Hörder Vereins befinden sich solche Apparate für Radreifen von etwa 860 mm Durchmesser in Betrieb, die einen mittlern Effektverbrauch von etwa 48 kw aufweisen; aus einem Diagramm, das mittels eines registrierenden Wattmeters bei normalem Betrieb aufgenommen wurde, ersieht man, dass in drei Stunden acht Radreifen aufgezogen werden konnten.

**Regelung der Wasserstände des Bodensees.**<sup>1)</sup> Wir haben uns an massgebender Stelle um das Gutachten beworben, das laut Zeitungsnotizen von der Schweizerischen Landeshydrographie über die Regulierung der Wasserstände des Bodensees ausgearbeitet sein sollte und erhielten den Bescheid, es sei dieses noch nicht zur Veröffentlichung bestimmt. Da neuerdings in einer schweizerischen Fachzeitschrift Einzelheiten aus diesem Gutachten mitgeteilt wurden, erneuerten wir unser Gesuch, worauf uns erwidert wurde, jene Mitteilungen seien ohne Wissen der betreffenden amtlichen Stelle erfolgt und enthalten zudem eine ganze Menge grober Fehler, sowohl in Bezug auf die Zahlen als auch auf den Inhalt selbst. Wir ziehen deshalb vor, die Veröffentlichung des authentischen Berichtes abzuwarten, bevor wir einen Auszug davon bringen.

**Schweizerische Landesausstellung Bern 1914.** Das Zentralkomitee hat am 25. April zum *Generalsekretär* gewählt Rechtsanwalt *H. L. Horber* aus Zürich und zum *technischen Unterdirektor* Ingenieur *Paul Hoffet*, bisher Professor an der Ingenieur-Schule Lausanne und unsern Lesern bekannt als Ingenieur der schweizer. Abteilung an den Weltausstellungen Paris 1900 und Turin 1911.

Der Wortlaut des *Aufrufes an die Aussteller* wurde genehmigt, desgleichen das *Reglement für die Aussteller* und der *Gliederungsplan* der Ausstellung.

Der Präsident des Baukomitee, Architekt *Ed. Joos*, erläuterte die allgemeine Disposition der *Bauten*, die gutgeheissen wurde und auf Grund deren mit den Arbeiten nunmehr begonnen werden soll.

**Schweiz. Bundesbahnen.** Der Verwaltungsrat der S. B. B. hat am 29./30. April die kürzlich von der Generaldirektion vorgenommenen Wahlen bestätigt. Ferner genehmigte er die Bestellung von 35 Lokomotiven bei der Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur, sowie von 82 Personen-, 25 Gepäck- und 202 Güterwagen für Normalspur und 10 Güterwagen für die Brünigbahn bei der Industriegesellschaft Neuhausen und der Waggonfabrik Schlieren. Allgemein befriedigt die vermehrte Anschaffung vierachsiger Personenwagen mit Seitengängen, die von den Reisenden den unbequemen, leichten dreiachsigen Wagen namentlich für längere Reisen weitaus vorgezogen werden.

## Konkurrenzen.

**Schulhausbau Ruswil (Luzern).** Die Schulhausbaukommission hat unter sechs schweizerischen Architekten eine beschränkte Ideenkonkurrenz eröffnet, behufs Erlangung von Bauplänen, mit der Verpflichtung, einem der Konkurrenten die Bauleitung zu übertragen. Das Schulgebäude, mit 11 Klassenzimmern, Turnhalle und Gemeindekanzleiräumlichkeiten, durfte die Bausumme von 200 000 Fr. etwas überschreiten. Als Preissumme waren 1800 Fr. ausgesetzt und zwar für jeden Konkurrenten 200 Fr. nebst einem ersten Preis von 400 Fr. und einem zweiten Preis von 200 Fr. Das Preisgericht, bestehend aus den Herren: Architekt *K. Indermühle*, Bern, Architekt *Meili-Wapf*, Luzern, und Nat.-Rat *Erni*, Altshofen (Luzern), Kantonschulinspektor erkannte: Kein Projekt könne nach Vorlage zur Ausführung empfohlen werden. Es sei daher von der Verabfolgung eines ersten Preises abzusehen. Hingegen wurden zwei II. Preise und ein III. Preis erteilt wie folgt:

- II. Preis ex æquo (200 Fr. + 250 Fr.) Motto: „Luzernbiet“, Verfasser: Architekten *Möri & Krebs* in Luzern.
- II. Preis ex æquo (200 Fr. + 250 Fr.) Motto: „Vorhalle“, Verfasser: Architekten *Teiler & Helber* in Luzern.
- III. Preis (200 Fr. + 100 Fr.) Motto: „Dorfblick“, Verfasser: Architekt *Schumacher* in Luzern.

Sämtliche Entwürfe sind während des Monats März im Rössli-saal zu Ruswil öffentlich aufgestellt gewesen.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER.  
Dianastrasse Nr. 5 Zürich II.

## Vereinsnachrichten.

**Technischer Verein Winterthur**  
(Sektion des Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Vereins).

### PROTOKOLL

der Sitzung vom 29. März 1912 im Bahnhofsäli.

Präsident: Ingenieur *M. Hottinger*. Anwesend rund 70 Mitglieder und Gäste.

Der Präsident begrüsst speziell auch die Vertreter des engern Stadtrates, an welche auf Wunsch des Herrn Vortragenden Einladungen ergangen waren.

Hierauf macht der Präsident die Mitteilung vom Tode des Herrn *Gürtler-Hirzel*, der 30 Jahre dem Verein als Mitglied angehört hat; zum Andenken an den Verstorbenen erhebt sich die Versammlung von ihren Sitzen.

Nach einer weitem Mitteilung soll aus der Vereinskasse auf Vorschlag des Vorstandes an das bevorstehende Fest der G. e. P. eine Summe von 400 Fr. garantiert werden, was von der Versammlung stillschweigend gutgeheissen wird.

Endlich schlägt der Vorstand vor, an die projektierte Exkursion nach München, d. h. an ein gemeinschaftliches Nachtessen daselbst, pro Teilnehmer aus der Vereinskasse einen Beitrag von rund 4 Mark zu stiften, was ebenfalls genehmigt wird.

Stadtingenieur *Hug* beginnt nun mit seinem Vortrag über:

*Die städtische Eulachkorrektur,  
Um- und Ausbau des städtischen Kanalnetzes.*

Der Vortragende erläutert an Hand eines Uebersichtsplanes die Lage des bestehenden Kanalnetzes, das in den achtziger Jahren ausgebaut wurde und von dem sich in der Stadt drei Zonen begrenzen lassen; er weist auf die grossen Misstände hin, die — namentlich für das Netz der Altstadt — darin bestehen, dass die Kanäle für die heutigen Verhältnisse zu klein dimensioniert sind, und dass dieselben zu hoch liegen. Ein Hauptmangel besteht darin, dass seiner Zeit auf die Kellerentwässerung gar keine Rücksicht genommen wurde. Nachdem nun im Laufe der letzten Dezennien bedeutende Flächen im Stadtgebiet überbaut und immer neue Leitungen an das bestehende Kanalnetz angeschlossen wurden, kann dasselbe den Anforderungen nicht mehr entsprechen und es haben sich aus diesem Grunde sehr unangenehme Rückstauwirkungen ergeben. Namentlich bei starken Platzregen wird immer eine grosse Anzahl von Kellern durch diesen Rückstau unter Wasser gesetzt; als tiefster Punkt über dem grossen Ablaufkanal nach der Wartstrasse wird bei solchen Vorkommnissen auch jedesmal die Schaffhauser-Unterführung unter Wasser gesetzt, was im Jahre 1910 drei Mal, im Jahre 1911 ein Mal der Fall gewesen ist, wobei diese tiefegelegene Strasse samt Trottoirs als eine Art Ueberlauf-Becken dienen musste.

An Hand von reichem statistischem Material weist der Vortragende dann nach, von welchen Grundlagen man bei Berechnung der Dimensionierung der neuen Kanäle ausgegangen ist, wobei speziell die Beobachtungen und Erfahrungen der Stadt St. Gallen als Vorbild gedient haben. Während man früher mit einer grössten Regenmenge von 40 Liter pro Sekunde und *ha* rechnete, beruhen die neuen Annahmen auf einer grössten Niederschlags-Intensität von 160 Liter pro Sekunde und *ha*. Die durch die Schweizerischen Bundesbahnen und die Stadt Winterthur durchgeführte Eulachkorrektur ermöglicht nun auch aus tiefliegenden Kanälen die Erstellung von Notauslässen zur Entladung der Kanäle bei grossen Niederschlägen. Für einen solchen Notauslass in Verbindung mit einem grossen Sammelkanal auf dem Bahnhofplatz sind die Arbeiten bereits in Angriff genommen worden.

<sup>1)</sup> Band LIX, Seite 178 und 205.