

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 7

PDF erstellt am: **26.06.2024**

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>

Auspuffgase der Primärmotoren ihren Wärmegehalt an die durchgeführten Rohre der Luftleitungen und somit an die Luft abgeben, sodass einerseits die bei der Ueberführung der Druckluft entstehenden Energieverluste ersetzt werden, andererseits der Gasbehälter für die Primärmotoren als Schalldämpfer dient. Die Ausrüstung umfasst weiter Luftreservoir zum Anlassen der Primärmotoren und zur Einführung des Brennstoffs in diese, sowie Kühlwasserreservoir und Brennstoffreservoir. Nach Angaben des „Engineer“ ist zur Zeit eine solche Lokomotive für eine Leistung von 1000 PS in Ausführung; dabei werden die drei Triebachsen der Bauart 2 C 2 von vier Sekundärmotoren betätigt, während als primäre Motorkompressoren zwei dreizylindrige Aggregate dienen. Je nach der von der Lokomotive zu entwickelnden Zugkraft variiert der Druckunterschied auf den zwei Kolbenenden der Kompressoren, während die Summe der beiden Drücke annähernd konstant ist und rund 10 at beträgt. Der mittlere Druck in den Achsantriebmotoren beläuft sich bei Vollast auf etwa 3,5 at, bei Kolbengeschwindigkeiten von rund 5 m/sek.

Regulierung der Abflussverhältnisse des Vierwaldstättersees.

Einem Gutachten, das in dieser Angelegenheit von den Ingenieuren J. M. Lühlinger und L. Kürsteiner in Zürich ausgearbeitet wurde, ist zu entnehmen, dass die maximale Abflussmenge aus dem See im Juni 1910 374 m³/sek, die max. Zuflussmenge der Emme in die Reuss 443 m³/sek betrug. Bei gleichzeitigen Hochwasserständen der Emme und Reuss wird das Abflussvermögen der Reuss durch das Hochwasser der Emme ganz bedeutend herabgesetzt. Um zukünftigen Hochwasserständen vorzubeugen, muss die Sohle der Reuss vertieft werden, wie dies die Expertenkommission vom Jahre 1882 schon angegeben hat. Um jede künftige Ueberschwemmungsgefahr ganz zu beseitigen, müsste die Sohle der Reuss dafür vom Theater bis zum Wehr in Rathausen korrigiert und vertieft werden. Die Kosten dieser Arbeiten sind aber so hoch, dass das Projekt nicht zur Ausführung empfohlen werden kann, dies um so weniger, als Hochwasser wie jenes von 1910 nur alle 30 bis 50 Jahre auftreten.

Die vorgenannten Ingenieure empfehlen daher, nur eine teilweise Korrektur der Reuss-Sohle auszuführen und zwar vom Theater bis zum von Moos'schen Wehr, mit gleichzeitiger Erstellung eines neuen Wehres. Das bestehende Wehr-Reglement wäre abzuändern und durch ein neues zu ersetzen, nach dem während der Schneeschmelze der Wasserspiegel bis auf die Kote 436,70 gesenkt und während der übrigen Jahreszeit eine Stauhöhe von 437 m über Meer eingehalten wird. Der Hochwasserstand des Vierwaldstätter-Sees würde nach der Regulierung die Höhe von 437,80 m über Meer am Pegel beim Theater nicht mehr überschreiten und der Niederwasserstand nicht mehr unter 436,70 m über Meer sinken.

Die Hundertjahrfeier der Friedr. Krupp A.-G. in Essen am 8. August festlich begangen worden, zu welchem Anlass die Firma eine umfassende Denkschrift über die Gründung und das Wachstum des Unternehmens veröffentlichte, das wie kein anderes an der Entwicklung der Eisenindustrie beteiligt war. 1812 hatte der 1787 in Essen geborene *Friedrich Krupp* unter den einfachsten Verhältnissen die Gusstahlfabrik gegründet, die sich jedoch bis zu seinem Tode 1826 nicht recht entwickeln wollte. Erst seinem Sohne *Alfred Krupp* war es beschieden, das Geschäft durch rastlose Arbeit und in strengstem Festhalten an dem Grundsatz bester Qualitätsarbeit empor zu bringen.¹⁾ Ihm folgte 1887 sein Sohn *Friedr. Alfred Krupp*,

¹⁾ Ueber die Einzelheiten dieser denkwürdigen Entwicklung verweisen wir auf die sehr lesenswerten Schilderungen in „Stahl und Eisen“ vom 8. August 1912, sowie jene von Conrad Matschoss in der „Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure“ vom 10. August 1912.

der nur 15 Jahre lang, bis zu seinem Tode 1902 der Firma in dem Geiste vorstand, den er vom Vater übernommen. In der Folge wurde das Unternehmen in eine Aktien-Gesellschaft mit 180 Millionen Mark Kapital umgewandelt, deren Aktien als Fideikommiss im Besitz von Alfred Krupps ältester Tochter Berta, der Gattin des jetzigen Chefs der Firma, Freiherrn *Krupp v. Bohlen und Halbach*, sich befinden.

Ausser der Gusstahlfabrik in Essen mit ihren zugehörigen Werken und Zechen gehören zu den Krupp'schen Werken als Zweigniederlassungen die Friedrich Alfred-Hütte in Rheinhausen, das Stahlwerk Annen in Westfalen, das Grusonwerk Magdeburg-Buckau und die Kieler Germania-Werft. Insgesamt beschäftigte die Firma am 1. Juni d. J. 71221 Personen. Bekannt ist auch die grossartige Arbeiterfürsorge, die sich in umfangreichem Wohnungsbau und in verschiedenartigen Wohlfahrtseinrichtungen kund gibt.

Die Fassade des alten historischen Museums in Bern ist nach dem von uns in Band LVII, Seite 168 und Tafel XI am 27. März 1909 dargestellten Entwurf des Architekten H. B. v. Fischer als Monumentalbrunnen am Thunplatz in Bern wieder aufgestellt worden. Die durch einige weitere Zutaten aus der gleichen Stilperiode erweiterte Anlage wurde am 17. August 1912 der Oeffentlichkeit übergeben.

Die Drahtseilbahn Luzern-Kleine Rigi [Dietschibergbahn] (siehe Band LVIII, S. 26) ist am 11. August 1912 dem Verkehr übergeben worden. Die Bahn beginnt an der Tramway-Endstation Halde und führt in zehn

Minuten zu dem ungefähr 200 m über dem Seespiegel liegenden, dem Publikum geöffneten Naturpark der Besetzung des Dietschiberges. Das Restaurant daselbst ist von den Architekten *Möri & Krebs* in seinem Innern glücklich ausgebaut und ausserdem noch durch Anfügung von Lauben erweitert worden.

Konkurrenzen.

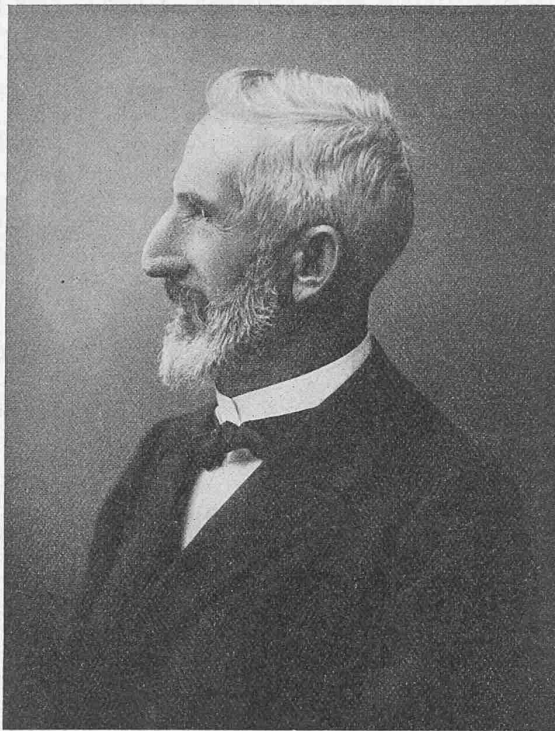
Kaiser Franz Josef-Stadtmuseum Wien. Unter allen dem österreichischen Staatsverband angehörigen deutschen Architekten, ohne Rücksicht auf ihren Wohnsitz, schreibt der Gemeinderat der Stadt Wien einen Wettbewerb aus zur Erlangung von Plänen für den Bau eines städtischen Museums auf der Schmelz Wien XV, nebst einem Bebauungsplan für dessen Umgebung. Als Einreichungstermin ist der 1. März 1913 festgesetzt. Das Preisgericht wird nach den Grundsätzen für Wettbewerbausschreibungen des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins und der Zentralvereinigung der Architekten Oesterreichs zusammengesetzt; die Namen der als Preisrichter berufenen Personen werden demnächst durch das Amtsblatt der Stadt Wien bekannt gemacht werden. Zur Preisverteilung ist ein Betrag von 51000 Kr. bestimmt, aus dem ein I. Preis mit 12000 Kr., zwei II. Preise mit je 9000 Kr., zwei III. Preise mit je 6000 Kr. und drei IV. Preise zu je 3000 Kr. zuerkannt werden. Die Unterlagen zum Wettbewerb werden Bewerbern durch die städtische Hauptkasse Wien I Neues Rathaus gegen Erlag von 5 Kr. ausgefolgt.

Literatur.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten.

Zu beziehen durch *Rascher & Co.*, Rathausquai 20, Zürich.

Die Zwischendampfverwertung in Entwicklung, Theorie und Wirtschaftlichkeit. Von Dr.-Ing. *Ernst Reutlinger*, Chefingenieur des beratenden Ingenieur-Bureau Bidag der Hans Reisert-Gesellschaft m. b. H. in Köln. Mit 69 Textfiguren. Berlin 1912, Verlag von Julius Springer. Preis geh. 4 M., geb. M. 4,80.



Kantonsingenieur A. Gremaud

Geb. 25. Sept. 1841

Gest. 6. August 1912