

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **61/62 (1913)**

Heft 1

PDF erstellt am: **08.08.2024**

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.

in den Vulkanisationskessel und ist beim Herausnehmen fertiges Handelsprodukt.

Die Hälfte aller Gummiproduktion gibt Ebonit oder sogen. Hartgummi (Anfrage von Professor *Weber*). Er besteht aus Platten von 1 mm bis aufwärts zu 20 und 30 mm Dicke und dient, wie Allen bekannt, zu allen möglichen Zwecken. Die Platten kommen zuerst auf den Kaland, werden dann in Rahmen eingelegt, wo oben und unten Zinkfolien aufgelegt werden. Diese kommen unter eine hydraulische Presse, die unter einem Druck von $3\frac{1}{2}$ bis 4 at steht. Die Vulkanisation dauert 6 bis 10 Stunden. Die Platten werden dann abgekühlt, verputzt und kommen so in den Handel. Die Härte ist ganz verschieden, je nach der Dauer der Vulkanisation.

Zum Ueberziehen von Flächen, Walzen u. dergl. mit Gummi (Anfrage von Herrn *Deutsch*) muss die Oberfläche des Gegenstandes geraut werden. Als Verbindung braucht es immer eine Hartgummschicht, auf welchen, solange er noch in frischem Zustande ist, Weichgummi aufgezogen und gebrannt wird.

Herr *Drechsler* betont die Wichtigkeit der neueren Verfahren zur Produktion von Kohlenwasserstoffen auf dem Kontaktwege zwecks Herstellung des synthetischen Gummis, worauf Herr Professor Dr. *Bosshardt* erklärt, dass die Schwierigkeit der Herstellung von synthetischen Kautschuk speziell eben in der Herstellung von *niedern* Kohlenwasserstoffen liege, so Isopren oder ihm verwandte Gruppen; denn der Kautschuk ist nichts anderes als ein Produkt des Isoprens.

Was nun die heutige Produktion von Gummi anbetrifft, muss gesagt werden, dass dieselbe den Konsum vollauf deckt, ja eher übersteigt; denn durch das Anlegen und gute Bewirtschaften von Plantagen wird die Produktion von Gummi in den nächsten Jahren steigen, da ein Gummibaum erst vom fünften Altersjahre angezapft werden kann und dann bis zum zehnten Jahre immer mehr Saft liefert.

M. P.

Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

„Die Lorrainebrückenfrage“.

Auszug aus dem Protokoll der II. Sitzung

vom 6. Dezember, abends 8 $\frac{1}{2}$ Uhr

im Hotel „Pfistern“ unter Vorsitz von Präsident L. Mathys¹⁾.

„Der Vortragende (Herr Stadttingenieur *Steiner*) wirft einen Rückblick auf die ganze stadtbernsche Brückenfrage, die schon vom Jahre 1856 datiert, als die S. C. B. die jetzige Eisenbahnbrücke erbauen liess. Er erwähnt die zahlreichen Projekte, welche im Laufe der Jahre für Aareübergänge entstanden sind, berührt die Entstehungsgeschichte der Kornhausbrücke und kommt dann auf den Wettbewerb für die Lorrainebrücke vom Jahre 1897 zu sprechen. Das bei Anlass dieses Wettbewerbes bestellte Preisgericht hatte sich dahin ausgesprochen, dass eine ganz befriedigende Lösung sich nur durch Verlegung der Bahnlinie erzielen lasse. Da aber eine Verlegung zurzeit nicht möglich war, liess dann der Gemeinderat Projekte für ober- und unterhalb der Eisenbahnbrücke liegende Uebergangsstellen ausarbeiten, fand aber beim Staate für die oberhalb gelegene Stelle keine Unterstützung. Es wurden deshalb Sondierungen unterhalb vorgenommen und Kostenvoranschläge für eine Brücke mit 15 m Fahrbahnbreite aufgestellt. — Im Laufe der Zeit waren in Brücken aus armiertem Beton grosse Fortschritte gemacht worden, sodass auch diese Bauart mehr als bisher in Betracht ge-

¹⁾ Auf Wunsch des Referenten lassen wir hier dem Berichte über diese Sitzung auf Seite 342 des letzten Bandes, dessen Auszug aus dem vom Verein vom 20. Dezember 1912 genehmigten Wortlaut des Protokolls folgen.

zogen werden konnte. Im Jahre 1911 wurde ein neuer Wettbewerb eröffnet, aus dem die Firma Buss & Cie. mit dem I. Preise hervorging. Das vorliegende Projekt, das durch die genannte Firma in verschiedenen Teilen gegenüber dem ursprünglichen Projekte noch abgeändert worden ist, wird vom Vortragenden samt den damit zusammenhängenden Strassenkorrekturen erläutert und er spricht die Hoffnung aus, dass dasselbe nun bald zur Ausführung gelangen möge.

Der Vortrag wurde vom Präsidenten bestens verdankt und darüber die Diskussion eröffnet.

Herr Gemeinderat *Herzog* erinnert an die Motion, welche seinerzeit von ihm und Herrn Architekt *Tièche* betreffend Linienverlegung eingereicht wurde, und bemerkt zum vorliegenden Projekt, dass dasselbe konstruktiv und ästhetisch gut durchdacht sei, leider stehe aber die Eisenbahnbrücke davor. Wenn die Bahnlinie verlegt wird, dann kann die Lorrainebrücke an Stelle der Eisenbahnbrücke gebaut werden; hierüber muss vorerst ein Entscheid abgewartet werden. Die finanzielle Frage anbetreffend, teilt er mit, dass ohne neue Einnahmequelle (Steuererhöhung) eine neue Brücke nicht im Budget untergebracht werden kann; es ist aber zu hoffen, dass das schöne Projekt im Laufe der Jahre zur Ausführung gelangen kann.

Herr Architekt *Weber* verlangt Auskunft darüber, wie weit die Frage der Bahnverlegung gediehen sei; er wünscht, dass ein schnelleres Tempo angeschlagen werde, da sonst das Misstrauen gegenüber der Behörde anwachse. Die Antwort wird von Herrn Gemeinderat *Herzog* gegeben und lautet dahin, dass das Programm aufgestellt sei, dass sich aber der beauftragte Ingenieur noch nicht definitiv geäußert habe.

Damit ist die Diskussion erschöpft und der sachliche und eingehende Vortrag wird nochmals verdankt vom Präsidenten, der es für sehr zweckmässig erachtet, dass wichtige technische Fragen vor ein Fachkollegium gebracht werden.

Bern, 24. Dezember 1912.

Der Präsident: *L. Mathys*, Architekt.

Der Protokollführer: *E. Probst*.

Gesellschaft ehemaliger Studierender der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht ein Ingenieur mit Hochschulbildung zu möglichst baldigem Eintritt für das Dampfturbinen-Versuchslokal einer grossen schweizerischen Maschinenfabrik. Derselbe muss gute Erfahrung im Versuchen und Inbetriebsetzung von Dampfturbinen, Turbogeneratoren und rotierenden Maschinen anderer Art haben, sowie perfekte Kenntnis der deutschen und französischen Sprache besitzen. (1827)

Gesucht zwei junge Ingenieure für einen Bahnbau an der schweiz-italienischen Grenze. Eintritt sofort. (1828)

On cherche un ingénieur-mécanicien, connaissant bien la conduite des travaux de construction et en même temps capable de diriger le bureau. Il faut un homme actif et énergique sachant se faire obéir. (1829)

Gesucht ein oder zwei jüngere Ingenieure mit zwei- bis dreijähriger Praxis im Dampfturbinenbau für die Rotationskompressorenabteilung einer Firma in den Vereinigten Staaten. Anfangsgehalt 5 bis 6000 Fr. Eintritt sofort. (1831)

Auskunft erteilt

Das Bureau der G. e. P.
Rämistrasse 28, Zürich I.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Auskunftstelle	Ort	Gegenstand
5. Januar	Kant. kulturtechn. Bureau	St. Gallen	Ausführung des IV. Sektion des Alpweges Tschlerlach-Lüsis, Gem. Wallenstadt.
6. „	Stadtbaumeister	Zürich	Erstellung eines hölzernen Lattenzaunes mit eisernen Pfosten für die Erweiterung des Friedhofes Nordheim.
10. „	Johann Keist	Trutigen (Luzern)	Bau des neuen Käserei-Gebäudes Gritzenmoos-Trutigen-Mettenwil.
11. „	H. Schütze, Techn. Bureau	Wattwil (St. Gallen)	Bau der Strasse von Ullsbach nach Rickenhof, Brücke über die Thur.
11. „	A. Fröhlich, Architekt, Hansahof	Zürich	Lieferung von Steinhauerarbeiten für das neue Krematorium im Friedhof Sihlfeld in Kalkstein oder anderem geeignetem Material.
15. „	H. W. Schumacher, Arch.	Luzern	Erd-, Maurer-, Verputz-, Zimmer-, Spengler- und Dachdeckerarbeiten zum neuen Ferienhaus in Kriens.
19. „	Strüby, Ingenieur	Solothurn	Ausführung der Entwässerungskanäle, der Weganlagen und Strassenbrücken im Brühl (Solothurn).
20. „	Bureau des bauleitenden Ingenieurs	Bern	Unterbauarbeiten des IV. Loses für die Bahnhofserweiterung Bern, die Verbreiterung des Bahnhofplanums bei der Villette und die Verlegung der Stadtbachstrasse (Erdbewegung 58000 m ³ , Mauerwerk und Beton 5870 m ³ usw.).