

Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **67/68 (1916)**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*  
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, [www.library.ethz.ch](http://www.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

und um bei Hochwasser die vorgesehene Leistung von 24000 PS während einer längeren Periode abgeben zu können, sieben Turbinen von 6000 PS, statt von 5000 PS Maximalleistung, und zwar vertikalachsige Turbinen mit einer Umlaufzahl von 83,4 in der Minute, aufgestellt werden. Infolge der Wahl von vertikalachsigen Einheiten wird nunmehr der Fussboden des Maschinenhauses auf die Kote des Ufers bzw. der Wehrbrücke (d. h. 347,25) zu liegen kommen, was die Verhältnisse bedeutend vereinfachen wird. Ferner soll die Schaltanlage vollständig vom Maschinenhaus getrennt werden. In Bezug auf das Wehr sei erwähnt, dass es, mit Rücksicht auf die an andern neuern Stauwehren ähnlicher Art aufgetretenen tiefgreifenden Kolkungen, flussabwärts durch eine 30 m lange kräftige Abdeckung der Flussole mit anschliessendem 12 m tief reichendem Sporn geschützt werden soll.

Die kurze bis zum Eintritt der Dunkelheit übrig bleibende Zeit benützten die Teilnehmer zur Besichtigung der in der Turnhalle in Eglisau ausgestellten, aus dem Wettbewerb der Geiserstiftung hervorgegangenen Entwürfe für einen neuen Verbindungssteg über den Rhein in Eglisau und zu einem kurzen Abschieds-Abendschoppen.

**Vom Bau des Mount Royal-Tunnels in Montreal.** Um sich in Montreal einen Zugang zur Innenstadt zu verschaffen, hat vor wenigen Jahren die Northern Canadian Ry unter den im westlichen Stadtteil gelegenen Mount Royal einen 5 km langen Tunnel erstellt. Die Bahn wird durch diesen zu einem dicht am östlichen Tunnelende in rund 15 m Tiefe unter der Strassenoberfläche in unmittelbarer Nähe der Hauptgeschäftsstrasse liegenden Kopfbahnhof geführt. Im Anschluss an den Bahnhof ist eine Hochbahn als Verbindung mit dem Hafen und einem noch zu erstellenden, hochliegenden Güterbahnhof geplant.

Zur Erreichung einer bessern Lüftung sowie aus Sparsamkeits- und Sicherheitsgründen wird die Bahn in zwei getrennten eingeleiteten Röhren geführt. Bei deren in den Jahren 1912 und 1913 erfolgten Bau wurde, wie die „Z. d. V. D. I.“ berichtet, ein Stollenvortrieb von durchschnittlich 8 m in 24 Stunden erreicht, womit alle bisherigen Leistungen im amerikanischen Tunnelbau übertroffen wurden. Dem Vortrieb folgte der Vollausschub unmittelbar. Durch einen Bandförderer wurden die Ausbruchmassen vom Ort bis zur Verladestelle gebracht. Die letzten 500 m auf der Stadtseite mussten in weichem Ton erbohrt werden, wozu man eine Bauweise mit Schildvortrieb wählte. Nach Ausbruch des Doppelprofils (Axenabstand 4,4 m) wurden auf den äusseren Seiten die Widerlager für das Gewölbe aufgeführt und darauf in der Mitte in 70 cm Abstand eiserne Pfosten aufgestellt. Dann wurden die beiden obere Tunnelhälften mit einer gemeinsamen betonierten Decke versehen, die sich auf die beiden Widerlager und auf die Pfosten stützt. Der Zwischenraum zwischen den Pfosten wurde schliesslich zwecks Erstellung der Trennwand zwischen beiden Röhren ausgemauert. Obschon der Schildvortrieb unter einem bewohnten Stadtteil bei stellenweise nur 9 m Ueberdeckung geschah, sind schwerere Beschädigungen an den zahlreich darüberliegenden Rohrleitungen nicht vorgekommen, da sie während des Baues ständig überwacht wurden. Im übrigen verweisen wir auf eine in „Eng. News“ vom 10. Juli 1913 über den Bau dieses Tunnels erfolgte Veröffentlichung.

**Schweizerische Eisenzentrale.** Letzte Woche hat sich in Bern die „Schweizerische Zentralstelle für den Bezug von Stahl und Eisen aus Deutschland“ konstituiert. Die von 153 Vertretern der Eisenindustrie besuchte Versammlung wählte in den Verwaltungsrat die Herren W. Boveri (Baden), Adolf Hartmann (Gerlafingen), C. Müller (Schaffhausen), C. Sulzer-Schmid (Winterthur), Ed. Turrettini (Genf), J. Weber (Winterthur), Dr. O. Weber (Zug), Dr. H. Zoelly (Zürich), Albert Dutoit (Basel), Dr. Albert Joos (Basel), Josef Lerch (Zürich). Als Präsident des Verwaltungsrates und des Vorstandes hat das Politische Departement Dr. E. Locher bestimmt. In den Vorstand wurden ferner vom Verwaltungsrat C. Sulzer-Schmid als erster, Dr. A. Joos als zweiter Vizepräsident, sowie als Ersatzmänner C. Müller und J. Lerch gewählt. Die organisatorischen Arbeiten der Zentrale wurden ohne Verzug an die Hand genommen.

**Verband Schweizerischer Sekundärbahnen.** Die Eingaben des schweiz. Sekundärbahnen-Verbandes und des schweiz. Drahtseilbahnen-Verbandes, die sich über Einreihung in zu hohe Gefahrenklassen beschwert und betr. Prämien-Einschätzung Berücksichtigung der 15-jährigen Unfälle-Statistik der schweiz. Nebenbahnen verlangt

hatten, sind, wie die Blätter melden, vom Verwaltungsrat abgewiesen worden. Eine Begründung wird, wie bei unsern grossen Staatsbetrieben leider üblich, nicht gegeben. Die Verbände haben auch vergeblich eine Vertretung im Verwaltungsrat verlangt, in dem fast lauter blosse Politiker sitzen.

**Einsturz der Quebec-Brücke.** Der unsern Lesern in Aussicht gestellte nähere Bericht über den Hergang und die vermutliche Ursache des Montage-Unfalles beim Aufziehen des einzuhängenden Mittelträgers wird in nächster Nummer erscheinen, da wir die zeichnerischen Abbildungen dazu erst auf Grund der allerneuesten amerikanischen Fachschriften anfertigen, aus denen sich nun ein ziemlich klares Bild ergibt.

**Die XXIX. Generalversammlung des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins** sowie jene des *Verbandes Schweizerischer Elektrizitätswerke* fanden, wie von uns angekündigt, am 15., bzw. 14. Oktober in Baden statt. Wegen Raummangel sind wir leider genötigt, auch unsern Bericht über den Verlauf dieser Versammlungen auf die nächste Nummer zu verschieben.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER.  
Dianastrasse 5. Zürich 2.

## Vereinsnachrichten.

### Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

#### Delegierten-Versammlung in Neuenburg

Samstag den 11. Nov. 1916, vorm. 10<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Uhr im Hotel Terminus.

#### TRAKTANDEN:

1. Protokoll der Delegierten-Versammlung vom 12. Februar 1916 in Zürich (vergl. Band LXVII, S. 141, vom 11. März 1916).
2. Genehmigung der neuen Statuten der Sektion Freiburg.
3. Bericht und Antrag betreffend die Anregung der Sektion Waadt (intensivere Mitwirkung der Sektionen an der Arbeit des C. C.).
4. Stellung der ältern Mitglieder im Verein.
5. Subventionierung und Anhandnahme der Aufstellung von Wassermessungsnormen.
6. Subvention einer Publikation Hilgard über schweizerische Stauwehranlagen.
7. Institution der Stellenvermittlung.
8. Mitteilung betr. Gründung neuer Fachgruppen.
9. Mitteilung betr. Gewinnung neuer Mitglieder.
10. Budget 1917.
11. Verschiedenes.

Anmerkung: Gemeinsames Mittagessen um 1 Uhr.

### Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

#### EINLADUNG

zur

#### I. Sitzung im Vereinsjahr 1916/17

am Mittwoch den 1. Nov. 1916, abends 8<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Uhr, auf der Schmidstube.

#### TRAKTANDEN:

1. *Vereinsgeschäfte* (Protokoll, Jahresbericht, Jahresrechnung, Festsetzung des Jahresbeitrags, Wahlen).
2. *Vortrag* von Herrn Stadtgenieur V. Wenner über: *Abänderung der Baulinien von Strassen im Quartier zwischen Bahnhofstrasse und Schanzengraben im Anschluss an die Sihlbrücke.* Eingeführte Gäste, sowie Studierende sind willkommen.

Der Präsident.

### Gesellschaft ehemaliger Studierender

der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich.

#### Stellenvermittlung.

*Gesucht* für die Projekten-Abteilung einer Schweiz. Elektrizitätsgesellschaft ein tüchtiger *Ingenieur*, der die französische Sprache in Wort und Schrift beherrscht. (2032)

*Gesucht* nach Stuttgart *Bauingenieur*, bewandert in Statik und Massenberechnungen. (2035)

*Gesucht* nach Wien tüchtiger *Eisenbeton-Ingenieur* für Industriebauten und Bureauarbeit. Eintritt sofort. (2036)

*On cherche* de suite pour le Portugal un *Ingénieur* expérimenté pour l'exploitation d'une importante centrale thermique. (2037)

Auskunft erteilt kostenlos *Das Bureau der G. e. P.*  
Dianastrasse 5, Zürich 2.