

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **75/76 (1920)**

Heft 11

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 zweites Gebiet, auf dem sich die Firma ausgezeichnet hat, ist das der Verbrennungsmotoren. Als die Gas-, Benzin- und Petrol-Motoren aufkamen, griff Saurer diesen Zweig mit Energie und Ausdauer auf. Wie sich daraus seine Betätigung im Motorschiffbau und zuletzt im Bau von Kraftwagen entwickelte, ist allgemein bekannt. Die zahlreichen Preise, die bei Wettfahrten mit ihren Booten, wie namentlich mit ihren Lastwagen, von der Firma errungen wurden, sind in aller Erinnerung und ebenso der hervorragend grosse Anteil, der an der Lieferung von Kraftwagen in den letzten Kriegsjahren der Firma zugefallen ist.

Ungeachtet dieser wohlverdienten inneren, sowie der materiellen Erfolge, die er seiner Arbeit verdankte, ist Adolph Saurer ein Mann des Volkes im schönsten Sinne geblieben. Am höchsten galt bei ihm die Arbeit des Mitmenschen. Selbstüberhebung und Protz waren ihm fremd und Jedermann wusste, dass der alte Herr der erste Arbeiter im Geschäft war. Dabei tat er viel Gutes, und die Stadt Arbon, die dem mächtigen Aufblühen der Saurer-Werke zum guten Teil ihre eigene Blüte verdankt, hatte in seiner Freigebigkeit eine nie versiegende Stütze. Auch zu seiner eigentlichen Vaterstadt St. Gallen unterhielt er erge Beziehungen. Dort, wie im ganzen Schweizerlande herum, wird Jedermann der patriarchalischen Persönlichkeit Adolph Saurers ein warmes Andenken bewahren.

### Miscellanea.

**Seife aus Braunkohlenteer.** In der Sitzung vom 3. Februar 1920 des Vereins zur Förderung des Gewerbelleisses berichtete Prof. Dr. *Harries* über die im Jahre 1915 auf Anregung des Kriegsausschusses für Fette und Öle in Deutschland begonnenen Arbeiten zur Veredelung von Braunkohlenteerölen durch Ozonisierung. Wie wir darüber der „Z. d. V. D. I.“ entnehmen, ist es gelungen, eine einwandfreie, geruchlose Gebrauchseife herzustellen, wobei gleichzeitig ein hochwertiges, für die elektrische Industrie geeignetes Raffinatöl gewonnen wird. Die Ausbeute aus 100 t Braunkohlen beträgt 0,2 t Rohfettsäure zur Herstellung von Natronseife und annähernd die gleiche Menge Raffinatöl. Die Veredelungsanlage erfordert rund 20% der aus den Braunkohlen erzeugten Gasmenge. Neben dem Verfahren der Ozonisierung scheint auch jenes der Autoxydation (Verwendung von Luftsauerstoff) wirtschaftliche Bedeutung zu gewinnen. Prof. *Harries* kam zum Schluss, dass die günstigste Verwertung der Braunkohlen beim gegenwärtigen Stande der technischen Entwicklung in der Tieftemperatur-Vergasung, der Verfeuerung des Gases in Dampfturbinen-Kraftwerken und in der Veredelung des Braunkohlenteers zu erblicken sei.

**Neue Erdgasquelle in Neuengamme bei Hamburg.** Die im Jahre 1910 bei Bohrungen für die Wasserversorgung Hamburg zufällig erschlossene Erdgasquelle ist, wie unsere Leser aus einer Mitteilung in Band LXXII wissen (Seite 26, 20. Juli 1918) vollständig versiegt. Rücksichten auf die Kohlenknappheit gaben den Anlass zu neuen Sondierbohrungen, die von Erfolg gekrönt waren. In etwa 10 m Entfernung der alten Quelle wurde in 280 m Tiefe (gegenüber 250 m bei der alten Quelle) die gasführende Schicht erreicht. Nach der „Z. d. V. D. I.“ beträgt der Gasdruck, bei abgestellter Quelle, 8,6 at. Bei fließender Quelle betrug er anfänglich 7,4 at, ist aber inzwischen auf 6,4 at gesunken und dürfte mit der Zeit noch weiter abnehmen. Das Gas enthält 97% Methan. Zurzeit werden täglich etwa 100 000 m<sup>3</sup> Gas entnommen, die von der Sonde unmittelbar in Rohrleitungen nach den drei Hamburger Gaswerken geleitet werden.

Ingenieur Theodor Bell, der Gründer und Leiter der bekannten Maschinenfabrik in Kriens, feierte am 8. dies in voller geistiger und körperlicher Rüstigkeit seinen 80. Geburtstag. Wir bringen auch unsererseits dem Jubilar unsere aufrichtigen Glückwünsche dar.

### Nekrologie.

† A. Trautweiler. In der Morgenfrühe des 11. März ist unser lieber Kollege und Freund Ingenieur *Alexis Trautweiler* durch einen sanften Tod von langen Leiden schmerzlos erlöst worden. Wir werden ihm, dem verdienten Sekretär des S. I. A., in nächster Nummer einen Nachruf widmen.

### Konkurrenzen.

**Neue Brücke über den Limfjord zwischen Aalborg und Nørresundby (Dänemark).** Der Aalborger Stadtrat, bezw. der von ihm gewählte Brücken-Ausschuss, eröffnet einen internationalen Wettbewerb für den Entwurf einer neuen Brückenverbindung über den Limfjord zwischen Aalborg und Nørresundby als Ersatz für die „König Christian IX. Ponton-Brücke“. Es handelt sich um eine rund 550 m lange Brücke mit 8,5 m breiter Fahrbahn und zwei 3,0 m breiten Trottoirs, und mit einem Schiffsdurchlass von 30,0 m lichter Weite und mindestens 42 m Höhe über dem Mittelwasserstand. Die Bewerber können, je nach dem, was sie als zweckmässiger erachten, eine feste Brücke, eine Pontonbrücke oder auch einen Tunnel wählen. Die Entwürfe müssen spätestens am 30. September 1920 der Post übergeben und spätestens am 7. Oktober 1920 am Bestimmungsort eingetroffen sein, um in Berücksichtigung gezogen zu werden. Das Preisgericht besteht aus Dr. *K. Christensen*, Dipl. Ingenieur in Aalborg; Zivilingenieur *C. Froenell*, ehem. Brückenbau-Ingenieur der Schwedischen Staatsbahnen, in Stockholm; Oberstleutnant des Geniekorps *T. Grut* in Kopenhagen; a. Hafendirektor *C. V. Moller*, Techn. Bürgermeister in Kopenhagen; Direktor *A. F. Olsen*, Vorsitzender des Brücken-Ausschusses in Aalborg, und Professor *A. Ostenfeld* an der Techn. Hochschule in Kopenhagen. Es werden drei Preise von 10 000, 6 000 und 4 000 dän. Kr. zur Verteilung gelangen; weitere Entwürfe können zu 2 000 Kr. angekauft werden.

Anfragen bezüglich des Wettbewerbs sind an Herrn *J. Tybjerg* Hafeningenieur, Nyhavnsgade 12 in Aalborg, zu richten. Im übrigen können Kollegen, die sich für diesen Wettbewerb interessieren, das Programm (in deutscher Sprache) und sämtliche zeichnerischen und photographischen Beilagen auf unserer Redaktion einsehen (8 bis 12 Uhr vorm., 1 bis 5 Uhr nachm., Samstag nur bis 12 Uhr).

**Schulhaus Oberburg.** Es wird uns nachträglich über einen am 31. Januar 1920 abgelaufenen engern Ideen-Wettbewerb für ein Schulhaus mit Turnhalle in Oberburg berichtet, in dessen dreigliedriges Preisgericht die Berner Architekten *Daxelhoffer* und *Indermühle* berufen waren. Aus den zur Prämierung bereitgestellten 6 000 Fr. wurde jedem der sechs zur Beteiligung am Wettbewerb eingeladenen Architekten 500 Fr. ausgerichtet. Den Rest verwendete das Preisgericht zur Erteilung von drei Preisen wie folgt:

- I. Preis (1 500 Fr.), Entwurf des Arch. *Alfred Lanzrein* in Thun.
- II. Preis (1 000 Fr.), Entwurf der Arch. *Rybi & Salchli* in Bern.
- III. Preis (500 Fr.), Entwurf der Arch. *von Gunten & Kuentz*, Bern.

**Neubau der Schweizerischen Volksbank in Zürich** (Band LXXIV, Seite 205). Mit Rücksicht auf die Grippe-Epidemie ist der Termin für Ablieferung der Entwürfe um einen Monat, d. h. auf den 30. April 1920, verschoben worden.

Zur Erweiterung des Hauptbahnhofs Zürich (vergl. Seite 125). Kurz vor Redaktionsschluss erhalten wir ein Schreiben des Tiefbauamtes (Stadting.-Adjunkt *E. Bosshard*), das im Wesentlichen die telephonische Mitteilung des Herrn Adjunkt *Hippenmeier* bestätigt: „... In dem jetzigen Stande der Entwicklung des Bebauungsplan-Entwurfes halten wir daher eine öffentliche kritische Diskussion für verfrüht; es liegt noch kein eigentliches Projekt vor, sondern nur aufgezeichnete Ideen, bei denen die Plätze noch nicht den für die Unterlage einer erspriesslichen Kritik notwendigen Grad der Durcharbeitung aufweisen. Die Platzbildungen erfordern noch gründliche Detailstudien bezüglich Aufriss und Grundriss und namentlich auch bezüglich ihrer Verkehrsverhältnisse, bevor sie endgültig festgelegt werden dürfen.“ — Zum Schluss werden wir „um Verschiebung der Einleitung kritischer Betrachtungen“ ersucht.

Wir sind, wie dies schon aus unserer Erklärung auf Seite 126 hervorgeht, ganz der Meinung des Kollegen *Bosshard* und können nur nochmals sehr bedauern, dass — ohne unser Zutun, lediglich durch unser Entgegenkommen gegenüber dem Publikations-Bedürfnis des Herrn Planverfassers *Hippenmeier* — die „Einleitung kritischer Betrachtungen“ nun doch eingetreten ist und nicht mehr zu vermeiden war. *Die Red.*

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

### Vereinsnachrichten.

#### Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

##### PROTOKOLL

##### der IX. Sitzung im Vereinsjahr 1919/20.

Mittwoch den 3. März 1920, abends 8 Uhr, auf der „Schmiedstube“.

Vorsitzender: Prof. *A. Rohn*, Präsident. Anwesend sind 175 Mitglieder und Gäste.

1. Das Protokoll der VIII. Sitzung wird genehmigt.
2. Der Vorsitzende begrüsst die Mitglieder anderer Sektionen und Gäste und hofft, dass das Interesse, das sie durch ihre Anwesenheit den Veranstaltungen unserer Sektion entgegenbringen, auch in Zukunft andauern möge.