

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 55/56 (1910)
Heft: 23

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Miscellanea.

Eine Schlepplokomotive von ungewöhnlicher Bauform und für elektrischen Betrieb ist für die elektrische Treidelei der Wehranlage der Unterweserkorrektion bei Bremen gebaut worden. Da der Querschnitt der als Schleppweg in Betracht kommenden etwa 350 m langen Schleusenmauer zwischen zwei Schleusen verschiedener Abmessungen möglichst frei gelassen werden sollte, ergab sich als günstigste Lösung dieser Aufgabe die Wahl der Portalform für die Schlepplokomotive. Diese für eine normale Zugkraft von 1500 kg bei 1 m/sek Geschwindigkeit gebaute Lokomotive, mit einem Radstand von 4760 mm und einer Spurweite von 4445 mm, bietet auch noch insofern Interesse, als sie für den Schleppdienst auf beiden Längsseiten der Schleusenmauer eingerichtet werden musste; es sind daher auf beiden Seiten der Lokomotive die erforderlichen Fahrschalter und Windschalter in je einem besonderen Führerstand angeordnet, sodass der Führer seinen Standort stets auf der Seite beziehen kann, auf der geschleppt wird. Der für den Betrieb vorhandene Drehstrom wird der Lokomotive durch eine dreidrähtige Kontaktleitungsanlage zugeführt, die im innern Lichtraumprofil des Portals der Lokomotive auf Leitungsmasten angebracht ist, die zudem auch die Metallfadenlampen für den Beleuchtungsdienst der elektrischen Treidelei an Auslegern tragen. Die in der „Z. d. V. d. L.“ des nähern beschriebene bemerkenswerte Anlage ist von der A. E. G. erstellt und im September vorigen Jahres in Betrieb gesetzt worden.

Schweizerischer Verband für die Materialprüfungen der Technik. An die schweizerischen Mitglieder des Verbandes richtet der Vertreter des Internationalen Verbandes folgende Einladung:

„Zur Behandlung von wichtigen Tagesfragen aus dem Gebiete des Materialprüfungswesens durch Referate und Diskussion sollen in dem Jahre 1910/11 wiederum, wie im Jahre 1909/10, einige Sitzungen unseres Verbandes abgehalten werden.

Hiermit beehre ich mich, Sie zu den nächsten beiden Sitzungen einzuladen und zwar auf *Dienstag, den 20. Dezember 1910*, Hauptthema: *Hydr. Bindemittel*, und auf *Donnerstag, den 23. Februar 1911*, Hauptthema: *Eisenbeton*. Die Sitzungen finden um 2½ Uhr im *Hörsal der eidg. Materialprüfungsanstalt in Zürich* statt.

Für die erste Sitzung sind bereits Referate über die Bedeutung des feinsten Mehles im Portlandzement und über die Frage der Revision der Normen für die hydraulischen Bindemittel in Aussicht gestellt. Für die zweite Sitzung ist ein Referat über die Eigenschaften des Beton zugesichert. Weitere Referate und Anregungen zu diesen Sitzungen sind erwünscht und die bezüglichen Anmeldungen an den Unterzeichneten zu richten.

Bei diesen Sitzungen sind auch Ingenieure und Architekten, die dem Verbands nicht angehören, als Gäste willkommen.

Prof. F. Schüle.“

Schnellaufende Diesel-Kleinmotoren sind erst in jüngster Zeit von Diesel selbst in praktisch brauchbarer Ausführung geschaffen worden. In der „Z. d. V. d. L.“ berichtet Prof. F. Romberg, Charlottenburg, über Leistungs- und Verbrauchsversuche an einem von *Diesel & Co., G. m. b. H., München*, gebauten Rohöl-Kleinmotor von 5 PS bei etwa 600 Umdrehungen in der Minute. Er konstatierte einen auf Brennstoff von 10000 Kal. bezogenen Brennstoffverbrauch von 245 gr/PS, der bei ½ Last auf 315 und bei ¼ Last auf 488 gr/PS anstieg. Im Wettbewerb mit andern schnellaufenden Wärmekraftmaschinen für kleine Leistungen, die mit Leichtölen, wie Benzin und Benzol, mit Spiritus usw. betrieben werden, dürften die Diesel-Kleinmotoren zufolge des geringern Preises der Rohöle, die sie zu benutzen gestatten, und durch den Fortfall einer besonders Vergasung und Zündung, sowie der Explosions- und Feuergefahr auf ein grösseres Anwendungsgebiet Anspruch erheben. Eine zu bewältigende konstruktive Schwierigkeit bot namentlich die Vorrichtung für die richtige Zufuhr des in kleinen Mengen einzuführenden Brennstoffes. Einschliesslich der kastenförmigen Grundplatte, des Schwungrades und der Anlassflanschen besitzt der untersuchte Motor ein Gewicht von 360 kg.

Basler Kunstmuseum. In der Grossratssitzung vom 24. November hat der Baudirektor, Regierungsrat Stöcklin, mitgeteilt, die Hoffnung, die Konkurrenz¹⁾ werde die volle Eignung der Elisabethenschanze für den Museumsbau erweisen, sei zu nichte gemacht worden.

¹⁾ Siehe Band LV, Seiten 121, 134, 151, 219, 241, 251 und 267 mit der Darstellung der preisgekrönten Entwürfe und dem Gutachten des Preisgerichtes.

Der Basler Ingenieur- und Architekten-Verein, dem die Platzfrage von neuem vorgelegt worden sei, habe ein Gutachten abgegeben, in dem der Münsterplatz vorgeschlagen werde. Nun hat die Regierung neuerdings einen der auswärtigen Experten zu einer nochmaligen Vernehmlassung eingeladen, die der Betreffende frühestens auf Anfangs Sommer 1911 in Aussicht gestellt hat. Der Ingenieur- und Architekten-Verein nimmt das von der Lesegesellschaft benützte Gebäude und drei weitere Häuser am Münsterplatz für das Kunstmuseum in Aussicht; der Lesegesellschaft müsste das Kollegiengebäude am Rheinsprung zur Verfügung gestellt werden, was den Neubau eines andern Kollegiengebäudes zur Voraussetzung hätte. Für dieses müsste das z. Z. durch das Zeughaus am Petersplatz besetzte Areal verfügbar gemacht und somit zunächst ein neues Zeughaus erstellt werden. Die wichtige Museumsfrage scheint somit noch weit von ihrer Lösung zu sein.

Schweizerische Bundesbahnen. In seiner Sitzung vom 28./29. November d. J. hat der Verwaltungsrat der S. B. B. nach der Wahl in die Kreisdirektion V, von der an anderem Ort die Rede ist, verschiedene von der Generalversammlung nachgesuchte Baukredite genehmigt. So den Betrag von 6,45 Mill. Fr. für die Erweiterung des internationalen *Bahnhofes von Vallorbe*, eine Summe von 440000 Fr. für den Umbau der Eisenkonstruktion der *obern Limmatbrücke bei Wettingen* u. a. m.

Ein Antrag des Verw.-Rat-Mitgliedes Keller, Schaffhausen, betreffend den *Beitritt der S. B. B. zu den Schifffahrtsverbänden* und die *Beteiligung an den Studien für die Schiffbarmachung des Rheins* wurde nach dreistündiger Diskussion abgelehnt. Wir haben über die gleiche Angelegenheit bereits in Band LV Seite 269 berichtet und verweisen auf die bezügliche Notiz.

Weltausstellung Paris 1920. Laut Zeitungsberichten soll der Ministerrat auf Anregung einer Gruppe von Senatoren beschlossen haben, die Veranstaltung einer Weltausstellung in Paris für 1920 in Erwägung zu ziehen; der Handelsminister sei beauftragt, sich mit allen „in Frage kommenden Faktoren“ in Verbindung zu setzen. Wir nehmen an, unter diesen „Faktoren“ werde in erster Linie die „Internationale Konferenz der Zentralstellen für das Ausstellungswesen“ sein, in der alle in Frage kommenden Länder vertreten sind, die, wenn das Projekt durchgeführt werden sollte, doch wie üblich einen grossen Teil der Kosten und der Arbeit zu tragen haben würden.

Konkurrenzen.

Lorraine-Brücke in Bern.¹⁾ Der Stadtrat von Bern schreibt unter schweizerischen und in der Schweiz niedergelassenen Ingenieuren und Baufirmen einen Wettbewerb aus zur Erlangung von Projekten und Uebernahmsofferten für eine unterhalb der Eisenbahnbrücke über die Aare zu erstellende Brücke in armiertem Beton oder in Stein, mit Termin zur Einreichung der Entwürfe und Offerten auf den 31. März 1911. Zur Beurteilung der Entwürfe ist ein Preisgericht bestellt aus den Herren a. Oberingenieur Dr. R. Moser und Professor F. Schüle in Zürich, Kantonsingenieur H. Bringolf in Basel, Architekt Ed. Joos in Bern und Gemeinderat H. Lindt, städtischer Baudirektor, als Präsident. Ein Betrag von 10000 Fr. zu Prämierung der besten Entwürfe ist zur Verfügung gestellt. Die prämierten Entwürfe werden Eigentum der Stadt Bern, jedoch ohne Verpflichtung zur Ausführung. Die Stadt Bern behält sich freie Hand vor betr. der Vergabe der Arbeiten an einen der konkurrierenden Unternehmer, deren Offerten für ein Jahr ab 1. April 1911 verbindlich bleiben.

Hinsichtlich der Lage, der Höhe der Brücke, der Breite der Fahrbahn und der Seitenwege, sowie des Anschlusses an die Zufahrtsstrassen, ist ein dem Programm beigelegter Vorentwurf des Tiefbauamtes massgebend. In der Wahl der Anzahl der Bogen und deren Spannweiten sind die Bewerber frei, nur dürfen keine Pfeiler weiter in die Aare hinausgerückt werden, als die Pfeiler der bestehenden Eisenbahnbrücke.

Verlangt werden: Eine Ansicht, ein Grundriss und ein Längsschnitt der Brücke in 1:200; die nötigen Querschnitte und Detailzeichnungen; eine statische Berechnung; eine Kostenberechnung mit Angabe der zur Verwendung in Aussicht genommenen Materialien; ein erläuternder Bericht und eine feste Uebernahmsofferte für die Ausführung nach Einheitspreisen.

¹⁾ Wir verweisen unsere Leser auf den im Jahre 1897 veranstalteten Wettbewerb, über dessen Ergebnis mit Abbildungen im Band XXX auf den Seiten 50, 58 und 67 berichtet worden ist.