Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 79/80 (1922)
Heft: 2

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: 17.05.2025

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

Essen beabsichtigten Spaziergänge nach Inner-Arosa und Maran auszuführen. Doch sollten die Ausharrenden, wenn auch am folgenden Tage noch nicht ganz, so doch am übernächsten in vollem Masse entschädigt werden.

Am Montag früh führten zwei Extrazüge der Rhätischen Bahn die noch verbleibenden gegen 300 Teilnehmer von Chur teils über Landquart nach den Baustellen des Kraftwerkes Klosters-Küblis, teils über Thusis zur Besichtigung des Albulawerkes und der neuen Fernleitung von Bevers nach Thusis. Im Kurhaus Davos-Platz trafen dann Alle zu einem gemeinsamen Mittagessen zusammen, das den Abschluss des offiziellen Teiles der Tagung bildete. Hier folgte nun der „Dritte Akt". Während ein grosser Teil der Teilnehmer die talwärts fahrenden Züge benutzte, schwenkten Andere in Filisur gegen das Oberengadin ab, um, von den Erleichterungen noch weiter Gebrauch machend, die ihnen die in Frage kommenden bündnerischen Transportanstalten gewährten, am folgenden Tage von St. Moritz aus ins Puschlav und nach Tirano zu fahren und unterwegs die Zentrale Campocologno der Brusiowerke zu besichtigen. Für die nötige Unterhaltung am Montag Abend in St. Moritz hatte der Technikerverein Engadin gesorgt.

Und nun kam die erwähnte Entschädigung. Als am Dienstag früh der Extrazug der Bernina-Bahn mit der noch gegen 100 Köpfe zählenden Gesellschaft St. Moritz verliess, strahlte die Sonne in ihrem hellsten Glanze. Die Versprechungen des Programms: „denn gerade im Juni trägt das Ober-Engadin sein schönstes Festkleid, und wenn uns die Bernina-Bahn am Eise der Bernina vorüber nach den gesegneten Gauen des Veltlins führt, so sehen wir uns auf dem Berninapass in den Vorfrühling zurückversetzt, Poschiavo zeigt uns den Sommerbeginn und Tirano prangt in der üppigen Pracht des Hochsommers", zeigte sich in vollem Masse bestätigt. Es war eine herrliche, herzerfreuende Fahrt, die einen prächtigen Abschluss der so gut gelungenen Veranstaltung bildete. Dem Dank des Vorsitzenden an das Organisations-Quartett Kuoni-Dürler-Lorenz-Rofler, das alles in so vorzüglicher Weise vorbereitet und durchgeführt, dürfte sich wohl Jeder von ganzem Herzen angeschlossen haben. *G. Z.*

Miscellanea.

Schweizerisches Starkstrominspektorat. Dem Bericht des Schweizerischen Eisenbahndepartements über seine Geschäftsführung im Jahr 1921 entnehmen wir, dass im Berichtjahre dem Starkstrom-Inspektorat insgesamt 2271 Vorlagen (gegen 2598 im Vorjahr) eingereicht wurden. Diese verteilten sich auf 1698 (1939) Vorlagen für Leitungen und 573 (659) Vorlagen für Maschinen-, Transformatoren- und Schaltstationen.

Von den 1698 *Vorlagen für Leitungsanlagen* hatten 487 (602) Hochspannungsleitungen und 1181 (1307) Niederspannungsnetze oder deren Erweiterungen zum Gegenstand. Die Vorlagen für Hochspannungsleitungen bezogen sich auf eine Gesamtstreckenlänge von 872 (875) km; dabei waren 827 (821) km Freileitungen und 45 (54) km unterirdische Kabelleitungen. Bei den Freileitungen wurde als Leitermaterial Kupfer für 710 (670) km, Eisen für 21 (71) km und Aluminium (ohne und mit Stahlseele) für 96 (80) km Streckenlänge verwendet. Die Verwendung von Eisen für Leitungsdrähte ist bei Hochspannungsleitungen weiter zurückgegangen und weist ungefähr dasselbe Verhältnis auf wie in der Vorkriegszeit. Aluminium wurde namentlich bei Leitungen im Weitspannsystem für hohe Spannungen verwendet.

Die 573 *Vorlagen für Maschinenanlagen* bezogen sich auf 9 (14) neue Generatorenstationen und 14 (1) auf Erweiterungen. Von den erstgenannten betrafen 4 (1) und von den andern 11 (0) Generatorenstationen mit mehr als 200 kW Leistung. Für Hochspannungsmotoren- oder Umformeranlagen sind 8 (6) Vorlagen eingereicht worden. Weitere 60 (74) Vorlagen hatten Schaltanlagen, Messeinrichtungen und Umbauten solcher Anlagen für Hochspannung zum Gegenstand. Die Zahl der Vorlagen für Transformatoren-Stationen betrug 457 (534) mit insgesamt 598 (749) Transformatoren. 418 (478) Transformatoren waren zur Speisung von Ortsnetzen für öffentliche Stromabgabe, 145 (216) zum Betrieb industrieller Unternehmungen und 35 (55) zum eigenen Betrieb der Elektrizitätswerke bestimmt. Endlich wurden noch 25 (30) Vorlagen für elektrische Heizanlagen oder für andere industrielle Anwendungen der Elektrizität, u. a. für die Radiostation in Münchenbuchsee eingereicht.

Für die Kontrolle elektrischer Anlagen wurden im Berichtjahr 567 (644) Inspektionstage und für Augenscheine vorgängig der Ausführung neuer Projekte 128 (138) Tage aufgewendet.

Neues Bundesgerichtsgebäude in Lausanne. Durch Bundesbeschluss vom 15. Juli 1910 wurde seinerzeit ein Vertrag zwischen dem Eidgen. Departement des Innern und der Gemeinde Lausanne genehmigt, nach dem das gegenwärtige Bundesgerichtsgebäude auf dem Montbenon der Gemeinde Lausanne abgetreten wird, wogegen diese der Eidgenossenschaft unter Uebernahme gewisser Verpflichtungen eine Parzelle von 17500 m² des Parc „Mon Repos" überlässt. Im Jahre 1913 wurde darauf, zwecks Erlangung von Entwürfen für den Neubau, unter den schweizerischen Architekten ein Wettbewerb veranstaltet, aus dem die Architekten *Prince & Béguin* in Neuenburg als Sieger hervorgingen (vergl. Band LXII, S. 287, 22. Nov. 1913). Von den Genannten[1]), die sich später die Mitarbeit von Architekt *Alfred Laverrière* in Lausanne sicherten, wurden in der Folge drei abgeänderte Projekte aufgestellt (vergl. hierüber die Botschaft des Bundesrates vom 4. Januar 1922 im „Bundesblatt" vom 11. Januar 1922), von denen das letzte, im Oktober 1915 eingereichte, im März 1918 als Grundlage für die Weiterbearbeitung der Pläne gutgeheissen wurde. Nachdem die Architekten zwecks Herabsetzung der Baukosten von 9,5 Mill. auf 7,5 Mill., bezw. von 7,5 Mill. auf 7,0 Mill. Fr. ihr Projekt noch zweimal umgearbeitet hatten, wurde das endgültige, vom 1. November 1921, schliesslich von den zuständigen Kommissionen genehmigt. Das Gelände weist danach einen Kubikinhalt von 55200 m² auf. Die Grundrissdisposition gestattet überdies eine ganze Reihe von Erweiterungen grössern oder kleinern Umfanges, je nach den eintretenden Bedürfnissen. Der für den Bau erforderliche Kredit von 7,0 Mill. Fr. ist am 14. Juni vom Ständerat und am 30. Juni vom Nationalrat bewilligt worden.

Silumin. Eine unter diesem Namen von einer Frankfurter Gesellschaft auf den Markt gebrachte Aluminium-Silizium-Legierung mit 11 bis 14 % Silizium und 89 bis 86 % Aluminiumgehalt, sowie einem spezifischen Gewicht von 2,5 bis 2,65, hat nach „Glasers Annalen" eine Zerreissfestigkeit von 20 kg/mm² und eine Dehnung von 5 bis 10 %. Gegenüber dem der Aluminium-Gusslegierungen mit Kupfer und Zink ist das spezifische Gewicht also um etwa 10 % geringer, die Festigkeit um 25 bis 30 % höher, wobei die Dehnung mehr als doppelt so gross ist. Silumin wird durch Nassdampf, gleich dem reinen Aluminium, fast gar nicht angegriffen. Gegenüber verdünnter Salpetersäure, sowie konzentrierter Säure ist es widerstandsfähiger als Reinaluminium. Infolge ihrer höheren Festigkeit erscheint die neue Legierung auf den verschiedenen Gebieten des Maschinenbaues vorab dort geeignet, wo es sich darum handelt, eine Gewichtsersparnis und eine Verminderung der Massen umlaufender Teile zu erzielen.

Die Verlängerung der Bahn Sursee-Triengen bis Schöftland bildet den Gegenstand eines Konzessionsgesuches, das der Bundesrat durch Botschaft vom 23. Juni den Räten zur Genehmigung empfiehlt. Die Bahn Sursee-Triengen ist normalspurig. Ihre projektierte Verlängerung wird 8,2 km, 10 ‰ Maximalsteigung und 500 m Minimalradius ausweisen. Der Kostenvoranschlag beläuft sich auf 1,2 Mill. Fr., wovon auf Unterbau 362000 Fr. und auf Oberbau 319000 Fr. entfallen. Die neue Strecke soll vorläufig, wie die bestehende, mit Dampflokomotiven betrieben werden.

Erweiterung der Technischen Hochschule München. Für die dringend notwendig gewordene Erweiterung der Gebäude der Technischen Hochschule in München hat der bayerische Staatshaushalt-Ausschuss eine Summe von 15 Mill. Mark als ersten Teilbetrag bewilligt. Die Gesamtbaukosten des Erweiterungsbaues werden auf 35 Mill. Mark geschätzt. Die Bauleitung soll Prof. *Bestelmeyer* übertragen werden, der kürzlich wieder an die Münchner Technische Hochschule berufen worden ist.

Der Tag für Denkmalpflege und Heimatschutz findet dieses Jahr in der Zeit vom 27. bis 30. September in Stuttgart statt. Die Tagung wird insofern eine besondere Bedeutung haben, als ausser den Berichten über allgemeinere Themata der Denkmalpflege, die auf den ersten Tag angesetzt sind, der zweite ausschliesslich der Einwirkung der Wasserwirtschaft auf das Landschaftsbild und der Rückwirkungen auf den Heimatschutz gewidmet werden soll.

[1]) An Stelle des im Februar 1918 verstorbenen Architekten Jean Béguin trat später sein Sohn Jacques Béguin in die Firma ein.