

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **83/84 (1924)**

Heft 15

PDF erstellt am: **21.07.2024**

### **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.

Diese erreichte Betriebsverbesserung bei ortsfesten Dampfmaschinen- und Kesselanlagen ermunterte Schmidt, sich bald auch mit der Einführung des Heissdampfes in den Lokomotiv- und Schiffbau zu beschäftigen, wobei noch viel grössere Schwierigkeiten und Vorurteile der Fachkreise zu überwinden waren. Auch diese hervorragende Leistung ist dem rastlosen Schmidt'schen Erfindungsgeist gegliickt. 1898 kamen die zwei ersten Heissdampf-Lokomotiven für die preussischen Staatsbahnen in Betrieb, und wenig später wurden die ersten Schiffskessel mit Schmidt-Ueberhitzer in Dampfboote für Schweizer Seen eingebaut und seit 1905 für die meisten neuen Lokomotiven der Schweizer Bahnen Heissdampf verwendet. Zurzeit sind schon über 100000 Lokomotiven in allen Ländern der Welt mit Schmidt-Ueberhitzern ausgerüstet; ausser einer vermehrten Zugleistung wird dabei eine wesentliche Kohlenersparung erreicht, die namentlich bei den zeitweise stark belasteten Zahnrad-Lokomotiven der Bergbahnen sehr erheblich ist.

In den letzten zwölf Jahren war Schmidt hauptsächlich mit der Einführung höherer Dampf-Spannungen in den Grossbetrieben beschäftigt.<sup>1)</sup> Bei einer schon vor dem Krieg von seiner Gesellschaft in Wernigerode ausgeführten Versuchsanlage mit einer Verbundmaschine und Kessel für 60 at Betriebsdruck und einer Leistung von nur 150 PS wurden von berufenen Fachleuten ausgedehnte Versuche über den Dampfverbrauch angestellt und dieser mit nur 2 $\frac{1}{2}$  kg/PS $\cdot$ h ermittelt. Bei allen neuen grossen Dampfanlagen dürften künftig nur noch Drücke von 30 bis 100 at in Frage kommen.

Bei allen diesen grossen Erfolgen ist Schmidt der einfache und bescheidene Mann und seinem Wahlspruch: „Gott allein die Ehre“ treu geblieben. Seine starke und harmonische Persönlichkeit hat sich überall viele Freunde erworben, die sein Andenken hoch in Ehren halten werden. E. G.

### Miscellanea.

**Das Muraltengut in Zürich**, das nach Meinung der Lokalbevölkerung der Ausschaltung einer bestehenden Strassenkurve (von 140 m Radius!) hätte geopfert werden sollen, für dessen Erhaltung aber auch wir uns nach Kräften eingesetzt hatten<sup>2)</sup>, ist vorläufig gerettet. Am 2. April hat der Grosse Stadtrat nach lebhafter Diskussion den Antrag des Stadtrates (Projekt A) mit 80 gegen 9 Stimmen zum Beschluss erhoben, wonach der alte Bau samt Zeder von der Korrektur der Seestrasse unberührt bleibt. Ein besonders wirkungsvoller Befürworter der Erhaltung war im Rat Arch. O. Pflegerhard. Etwas peinlich wurde es bei dieser ganzen Debatte über die Einstellung der Oeffentlichkeit zu wertvollen Zeugen alter Baukunst empfunden, dass ausgerechnet der „Bürgerhausband Zürich“ mit seiner allerdings auffallend lauen, auch bildlich dürftigen Würdigung des Muraltengutes für dessen angebliche Wertlosigkeit ins Feld geführt werden konnte. Es ist sehr zu hoffen, der zweite Zürcher Band werde dem Laien kein weiteres derartiges „Beweismaterial“ mehr liefern.

**Neuer, rein elektrisch betätigter Einmann-Sicherheitswagen.** In unserer Notiz auf Seite 138 von Nr. 12 (22. März 1924), in der auf die in Erwägung gezogene Einführung des Einmann-Betriebs auch auf schweizerischen Strassenbahnen hingewiesen wurde, war auch der Versuchsbetrieb mit Einmann-Wagen in Amsterdam erwähnt. Im Zusammenhang damit machen wir auf eine in der „E. T. Z.“ vom 14. Februar erschienene Beschreibung des dort zur Verwendung gekommenen Wagens aufmerksam. Im Gegensatz zu den in Amerika üblichen Einmann-Wagen, bei denen die Sicherheits-Einrichtungen, wie z. B. die Betätigung der Türen durch den Führer, mittels Druckluft erfolgt, geschieht hier alles auf elektromechanischem Wege. Die fünf Versuchswagen wurden den Bergmann-Elektrizitätswerken A.-G. in Verbindung mit der Linke-Hofmann-Lauchhammer A.-G. in Breslau in Auftrag gegeben. Die damit erzielten günstigen Betriebsergebnisse gaben der Direktion der Amsterdamer Strassenbahn Veranlassung, der erstgenannten Firma den Umbau von 100 normalen Wagen in solche für Einmannbetrieb zu übertragen.

**Verbindung der Insel Singapore mit dem Festland.** Die Insel Singapore, an deren Südrand die bekannte, gleichnamige Stadt liegt, wird von der Küste der malayischen Halbinsel durch einen

an der schmalsten Stelle nur 800 m breiten Meeresarm getrennt, durch den im Laufe der letzten Jahre zwecks Herstellung einer durchgehenden Schienenverbindung eine Dammstrasse aufgeschüttet worden ist. Eine Brücke kam wegen der Wassertiefe, die stellenweise über 20 m beträgt, nicht in Betracht. Die Länge des Dammes beträgt rund 1,05 km; im fertigen Zustande wird er an der Krone 18,3 m breit sein, um neben zwei Geleisen noch einen 7,9 m breiten Fahrweg aufnehmen zu können. Er besteht aus einer Schüttung von Bruchsteinen, über deren Ausführung „The Engineer“ vom 16. November 1923 unter Beigabe hübscher Aufnahmen Näheres mitteilt. Eine am nördlichen Ende des Dammes eingebaute Schleuse von 52 m Länge bei 9,8 m Breite an den Toren und 13,7 m Breite in der Mitte bietet den dort verkehrenden kleinen Schiffen Durchlass. Ueberbrückt wird die Schleuse durch eine Rollklappbrücke.

**Wasserstrassenpläne in der Tschechoslowakei.** Nach Mitteilungen der „Zentralstelle der tschechoslowakischen Handelskammer“ sollen von den schon im österreichischen Wasserstrassengesetz vorgesehenen Plänen die folgenden in absehbarer Zeit verwirklicht werden: Donau-Oder-Kanal mit Abzweigung nach Brünn, Verbindung dieses Kanals mit der mittleren Elbe, Kanalisierung der Elbe von Melnik aufwärts bis Jaromer, und die Verbesserung des Moldau-Bettes bei Prag und deren Kanalisierung aufwärts bis Stechowitz. Dagegen wird vom Bau des Schiffahrtskanals von der Donau zur Moldau und von den Wasserstrassenplänen in Galizien vorerst abgesehen.

**Eine Eisenbahnlinie über den Chaiber-Pass in Indien.** Ueber den 1030 m hohen Chaiber-Pass an der Grenze zwischen British-Indien und Afghanistan wird zur Ergänzung der während des Krieges erstellten Automobilstrasse eine Eisenbahn gebaut. Ursprünglich war der Bau einer Schmalspurbahn in Aussicht genommen, da aber südlich des Passes eine Bahn in indischer Breitspur bereits bis Djamrud führt, war die Fortführung mit Breitspur gegeben. Der Bau der Linie soll einerseits wegen des ungünstigen Bodens, andererseits wegen der mühsamen Herbeischaffung der Baumaterialien aus grosser Entfernung, auf erhebliche Schwierigkeiten stossen.

**Eidgen. Technische Hochschule. Doktorpromotion.** Die E. T. H. hat den Herren *Hans Peter*, diplom. Ingenieur aus Zürich [Dissertation: Probleme der Wasserfiltration mit Berücksichtigung einiger Hilfsverfahren in wirtschaftlicher Beleuchtung], *Hans Stern*, diplom. Ingenieur-Chemiker aus Bern [Dissertation: Studie über das elektromotorische Verhalten des Aluminiums und seine Verflüchtigung als Halogenid. Ein Beitrag zur Passivität des Aluminiums] die Würde eines Doktors der *technischen Wissenschaften* verliehen.

**Hochbrücke über den Kleinen Belt.** Der Bau einer Eisenbahnbrücke über den Kleinen Belt, von der in einer früheren Notiz (Band 81, Seite 291) bereits die Rede war, ist vor kurzem vom dänischen Folkething gutgeheissen worden. Die Brücke soll 33 m hoch werden und mit rund 200 m ungefähr die gleiche Spannweite wie die bekannte Eisenbahnbrücke über den Mississippi bei Memphis erhalten.

### Konkurrenzen.

**Neubau für die Basellandschaftliche Kantonbank in Birsfelden** (Seite 71 laufenden Bandes). Unter 13 eingereichten Entwürfen hat das Preisgericht am 19. März folgende Prämierung vorgenommen:

- I. Preis (1200 Fr.) Entwurf von Architekt *Ed. Schmid*, Liestal.
- II. Preis (700 Fr.) Entwurf von Architekt *A. Meyer*, Pratteln.
- III. Preis (600 Fr.) Entwurf von Architekt *W. Brodtbeck*, Liestal.

Sämtliche Entwürfe waren während 2 $\frac{1}{2}$  Tagen im Amthaus in Liestal öffentlich ausgestellt. Die Ausarbeitung des Bauprojektes ist dem Erstprämierten übertragen.

### Literatur.

**Das Bürgerhaus im Kanton Aargau.** XIII. Band aus: „Das Bürgerhaus in der Schweiz“. Herausgegeben vom *Schweiz. Ing- und Architekten-Verein*. 58 Seiten Text und 125 Kunstdruck-Tafeln. Zürich 1924. Verlag des Art. Institut Orell Füssli. Preis 36 Fr., für Mitglieder des S. I. A. 12 Fr.

Nachdem wir erst im Dezember letzten Jahres den prächtigen Bündnerband vorführen konnten (auf den im Hinblick auf die diesjährige Generalversammlung des S. I. A. nochmals nachdrücklich

<sup>1)</sup> Wir verweisen diesbezüglich auf den an der Hauptversammlung des V. D. I. in Kassel von O. A. Hartmann gehaltenen Vortrag „Hochdruckdampf bis zu 60 at in der Kraft- und Wärmewirtschaft“ auf Grund der Arbeiten von Dr. Ing. c. h. Wilhelm Schmidt, veröffentlicht in der „Z. V. D. I.“, Juni-September 1921.

<sup>2)</sup> Vergl. Seite 81 (mit Bild und Grundriss) und 115 laufenden Bandes.