

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **87/88 (1926)**

Heft 16

PDF erstellt am: **22.07.2024**

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.

Miscellanea.

Rauchgase-Unfall im Rickentunnel. In Ergänzung unserer technischen Angaben auf Seite 213 letzter Nummer sei anhand der inzwischen erfolgten Berichterstattungen noch mitgeteilt, dass der von einer B³/₄-Heissdampflokomotive der S. B. B.¹⁾ geführte Güterzug eine Belastung von 252 t hatte (Belastungsnorm 260 t), und laut Kontrollstreifen mit einer Geschwindigkeit von 20 km/h in den Tunnel einfuhr, die dann bis zum Ort seines Stillstandes während rund 6¹/₂ Minuten, bzw. auf etwa 1 km Länge langsam abnahm. Ob die Feue- rung unter Mangel an Sauerstoff entscheidend gelitten hat, ist noch nicht festgestellt; erwähnt wird, dass Nachts nach 20 Uhr, also nach etwa acht Stunden, die (Petrol-)Signalaternen an der Lokomotive noch brannten, und dass die Kohlen auf dem Rost ausgebrannt waren. Am 7. d. M. begann die fachmännische Untersuchung der Lokomotive durch die Experten Dir. J. Buchli (S. L. M. Winterthur) und Depotchef J. Kägi von der B. T. Auch solle eine Rekonstruktion des Tatbestandes vorgenommen werden, meldet die Presse. Da die Unter- suchungs-Ergebnisse aus naheliegenden Gründen vorläufig nicht mitgeteilt werden können, ist gegenüber allem, was man darüber zu lesen bekommt, insbesondere die Erörterung der Verantwortungs- fragen, also auch mit dem Urteil, Zurückhaltung geboten.

Ferner ist im Parlament erklärt worden, dass beabsichtigt sei, die zur Zeit bis Rapperswil vorgerückte beschleunigte Elektrifikation in Abweichung vom Bauprogramm²⁾ nunmehr unverzüglich auch über Uznach-Rickentunnel bis Wattwil auszudehnen, um damit die betriebstechnischen Verhältnisse des Tunnels endgültig zu sanieren. Als Mindestzeitaufwand hierfür wurden sieben Monate genannt, eine wie es scheint allerdings sehr knapp bemessene Frist.

„Multiple Dome“-Staumauer-Typ. Eine neuartige Kon- struktion ist laut „Engineering News Record“ vom 13. Mai 1926 für die Coolidge Staumauer am Gila River bei San Carlos, Arizona, vorgesehen. Nach dem Vorschlage der Projektverfasser (Bureau of Indian Affairs) erfährt die bereits häufig ausgeführte Anordnung, bestehend aus einer Anzahl aneinandergereihter geneigter Gewölbe, der sogenannte „Multiple Arch“-Typ, dadurch eine Weiterwandlung, dass die äusseren und innern Gewölbeleibungen nicht mehr in Zylinder- oder Kegelflächen liegen, sondern dass, in vertikalen Schnitten be- trachtet, die Querschnittsaxe ebenfalls gekrümmt wird, statt wie bis- her angenähert geradlinig zu verlaufen. Das dadurch entstehende Gebilde nimmt die Form einer Kuppel an, womit auch die neue Bezeichnungsweise in Zusammenhang steht. Die sogenannten Mauer- elemente, im Unterschied zu den Gewölbeelementen der gewöhn- lichen Bogenstaumauer, sind hier gekrümmt. Die Höhe der Staumauer beträgt rund 76 m, jede der drei einzelnen Schalen hat in Richtung quer zum Tal gemessen eine Spannweite von 55 m. — Dieses Bau- werk bedeutet einen wesentlichen Schritt vorwärts, im Hinblick auf die allein richtige räumliche Auffassung dieser Staumauertypen, wo- mit der tatsächlich vorhandenen Art der Kraftübertragung in hori- zontalen und vertikalen Schnitten Rechnung getragen wird. Jy.

Tiefseetaucher. Die Bergungsarbeiten am Wrack der „Egypt“, über die wir in letzter Nummer (S. 214) anschliessend an die Be- schreibung des dazu verwendeten Tiefseetauchers berichteten, sind, entgegen unserer Annahme, noch weit davon, abgeschlossen zu sein. Am gleichen Tage mit uns brachte „L'Illustration“ ergänzende Mitteilungen über diese interessanten Bergungsversuche. Erst An- fang September konnte mit den Tauchungen begonnen werden, die übrigens nur in Zeiten des Stillwassers zwischen Ebbe und Flut während der Nippflut-Periode, also (bei Tageslicht) täglich nur innert drei Stunden und dies nur ungefähr während zwei Wochen im Monat, ohne Gefahr möglich sind. Während der Springflut-Periode (Neu- und Vollmond) erreichen nämlich die Strömungen Geschwindigkeiten bis 4 Kn.³⁾, sodass der Taucher dann seine vertikale Stellung nur schwer beibehalten könnte. Ausserdem ist an eine Weiterführung der Arbeiten während des Winters nicht zu denken. Als bemerkens- wertes Ergebnis der Versuchs-Tauchungen sei erwähnt, dass in 120 m Tiefe die Sichtbarkeit bis auf 6 m Entfernung noch eine genügende war, sodass die Taucher ihre Scheinwerfer nicht benötigten.

¹⁾ Dieser Typ, der sich in bald 20-jährigem Betrieb der S. B. B. vorzüglich be- währt hat, findet sich eingehend dargestellt in „S. B. Z.“ Bd. 50, Nr. 5 (3. Aug. 1907).

²⁾ Winterthur-St. Gallen-Rorschach auf 15. Mai 1927; Richterswil-Sargans-Buchs 1. Januar 1928; Sargans-Chur und Winterthur-Romanshorn-Rorschach 15. Mai 1923 und Oerlikon-Eglisau-Schaffhausen auf Ende 1928.

³⁾ „Knoten“ = Semeilen in der Stunde = 1852 m/h.

Neue grosse Garratt-Lokomotiven für Afrika. Für die meterspurigen Kenya- und Uganda-Bahnen werden zurzeit gelenkige Lokomotiven mit der Achsanordnung 2-D-1+1-D-2 gebaut, die wohl die grössten bestehenden Lokomotiven für diese Spannweite sein dürften. Sie sind laut „Modern Transport“ vom 24. Juli nach der bekannten Garratt-Bauweise gebaut, die durch Anordnung des Kessels auf einer Brücke zwischen den weit auseinander gezogenen Trieb-Drehgestellen eine sehr zweckmässige Ausgestaltung aller Kesselabmessungen (tiefe und breite Feuerbüchse, kurze Heizröhren gestattet. Geringes Laufmetergewicht und gute Kurvenläufigkeit sind weitere Vorteile dieser Bauweise. Das totale Dienstgewicht beträgt 125 t. Die gesamte Heizfläche, einschliesslich Ueberhitzer, weist 229 m², die Rostfläche 4,05 m² auf. An Vorräten werden 19,3 m³ Wasser und 6 t Holz mitgeführt. Rr.

Eine Eisenbahnfähre mit Dieselmotorenantrieb ist vor kurzem in Glasgow vom Stapel gelassen worden. Die für den Ver- kehr auf einer 80 km langen Strecke des Paraná in Uruguay be- stimmte Fähre hat nach „The Engineer“ vom 20. August 109 m Länge über Alles und 17,6 m Hauptdeckbreite, und trägt vier Geleise, auf denen 33 Wagen von je 40 t Tragfähigkeit Aufstellung finden können. Daneben werden auch Personen und Güter befördert. Die Antriebs- maschinen sind zwei Sechszylinder-Dieselmotoren von je 700 PS_e bei 200 Uml./min. Die normale Geschwindigkeit beträgt 11¹/₂ Kn.

Ein internationaler Kongress für Photogrammetrie findet vom 22. bis 26. November in Charlottenburg statt. Als Delegierter der Schweiz hat der Bundesrat den Chef der Sektion für Topographie, Ingenieur Karl Schneider, bezeichnet.

Konkurrenzen.

Fassade für das neue Aufnahme-Gebäude in Chiasso (Band 87, Seite 330). Zu diesem unter Tessiner Architekten eröffneten Wettbewerb sind 34 Entwürfe eingegangen. Ein erster Preis wurde nicht erteilt. Prämiert wurden die folgenden Entwürfe:

1. Rang (II. Preis, 3300 Fr.): Entwurf „Transito“ von Architekt Arnoldo Ziegler, Mitarbeiter Arch. Giov. Montorfani, beide in Lugano.
2. Rang ex aequo (III. Preis, 1800 Fr.): Entwurf „Erato“ von Architekt Pietro Giovannini in Curio.
2. Rang ex aequo (ausser Wettbewerb): Entwurf „Verzasca“ von Architekt A. Ramseyer, S. B. B., Luzern.
3. Rang (IV. Preis, 900 Fr.): Entwurf „Bibi“ von Architekt Giuseppe Antonini in Rom.

Sämtliche Entwürfe sind bis Montag den 25. Oktober im Aus- wanderer-Saal (Eingang gegenüber Hotel Ticino) ausgestellt, wo sie täglich von 9 bis 11 Uhr und 13 bis 16 Uhr besichtigt werden können.

Limmatwerk Wettingen der Stadt Zürich (vgl. Seite 190 lfd. Bandes, 25. September 1926). Die öffentliche Ausstellung der Entwürfe findet in der nördlichen Turnhalle des Hirschengraben- Schulhauses statt und dauert bis und mit 23. Oktober, täglich von 10 bis 19 Uhr, am Sonntag und am Schlußtag nur bis 17 Uhr.

Korrespondenz.

Monsieur le Rédacteur en Chef,

Je remarque que dans l'article que vous avez consacré dans votre numéro du 4 septembre 1926 à la succession de M. le Pro- fesseur Prásil à l'Ecole Polytechnique Fédérale, vous dites que M. le Professeur R. Thomann, comme praticien, tient de près à notre établissement.

Bien qu'ayant en très haute estime notre éminent collègue et l'ayant parfois désigné comme expert, je regrette de vous faire savoir que vous commettez une erreur. Monsieur le Professeur Thomann n'est nullement attaché aux Ateliers de Constructions Mécaniques de Vevey et n'en dépend en aucune façon.

Je vous serais obligé de faire une rectification dans ce sens dans votre prochain numéro en insérant la présente lettre et vous prie d'agréer, Monsieur le Rédacteur en Chef, mes civilités distinguées.

Ateliers de Constructions Mécaniques de Vevey S. A.
L'Administrateur Délégué:

Dommer.

Schon Prof. Thomann hatte uns auf jene missverständliche Mit- teilung aufmerksam gemacht; wir handeln somit auch in seinem Sinne, wenn wir diesen Brief zur Kenntnis geben. Red.