

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **93/94 (1929)**

Heft 13

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.

im See vorhandene biologische Verunreinigung, beziehungsweise Verschmutzung zurzeit noch keineswegs mit einer eigentlichen Verschmutzung im hygienischen Sinne identifiziert werden kann. Die Beziehungen zwischen biologischer und hygienischer Verschmutzung verlangen aber bei dem teilweise hohen Grade der bereits eingetretenen biologischen Veränderungen ein energisches Vorgehen zur Reinhaltung des Zürichsees, um die heute noch hygienisch gute Qualität des Wassers zu bewahren.

Im Anschluss an das Gutachten Gonzenbach hat Ingenieur O. Lüscher, Direktor der Wasserversorgung der Stadt Zürich, ein Programm für die Erforschung des Zürichsees als Grundlage für die Massnahmen zu seiner Reinhaltung und die Einrichtung von Seewasserversorgungen aufgestellt. Der Bericht behandelt einmal die bestehenden Verhältnisse und die neueren Bestrebungen und Untersuchungen durch den Hydrobiologen Dr. Minder, Assistent am städtischen Chemischen Laboratorium, spricht sich ferner aus über die Seewasseruntersuchungen durch Prof. v. Gonzenbach, weist sodann hin auf die Notwendigkeit der Weiterführung der bisherigen Untersuchungen und ihre Ausdehnung zur eigentlichen Zürichseeforschung, macht Vorschläge über eine zweckmässige Organisation dieser letzten und gibt endlich Auskunft über die notwendigen Kredite für die in Aussicht genommenen Forschungsarbeiten. Danach berechnet Prof. v. Gonzenbach die jährlichen Auslagen des Hygienisch-bakteriologischen Institutes der E. T. H. bei dem angenommenen fünfjährigen Arbeitsprogramm auf jährlich 23000 Fr. Ein Kredit in dieser Höhe ist kürzlich vom Grossen Stadtrat bewilligt worden in der Meinung, dass der Kanton einen Drittel der Kosten übernehmen werde.

Eine Klärung der Abwässer in den Gemeinden am See tritt vorläufig erst bei Kilchberg ein, und auch dort nur mit Hilfe der Stadt. Alle andern Seegemeinden überliefern ihre Abwässer ungeklärt direkt dem See; nur einige neue industrielle Etablissements sind vom Kanton dazu verhalten worden, ihre Abwässer zu klären. Die Einrichtung von Kanalisationen und Kläranlagen begegnet heute in den Seegemeinden noch grössten Widerständen schon aus dem Grunde, weil die notwendigen Kosten in die Millionen gehende Summen verschlingen würden. Ein Zwang zur Sanierung kann heute noch nicht in vollem Masse ausgeübt werden, auch deswegen nicht, weil über die Art des Vorgehens und vor allem die erforderliche Intensität der Klärung noch ganz verschiedene Auffassungen bestehen. Durch die Seeforschung wird namentlich auch bezweckt, diese Fragen abzuklären und damit allenfalls zu weitgehende Anforderungen zu vermeiden und nur das absolut Notwendige anzustreben. Die Kosten dieser Studien betragen einen ganz kleinen Teil der gesamten Aufwendungen und lohnen sich zweifellos reichlich durch die dadurch möglichen Ersparnisse.

MITTEILUNGEN.

Eidg. Technische Hochschule. Doktorpromotion. Die E. T. H. hat die Würde eines Doktors der *Technischen Wissenschaften* verliehen den Herren Jakob Böhi, dipl. Ingenieur-Chemiker aus Schönlholzerswilen (Thurgau), [Dissertation: Zinkoxyd und Chlorophyll als optische Sensibilisatoren]; Walter Eppenberger, dipl. Ingenieur-Chemiker, aus Brunnadern (St. Gallen), [Dissertation: Versuche zur massanalytischen Bestimmung von Eiweiss]; Rudolf Fischer, dipl. Ingenieur-Chemiker, aus Meisterschwanden (Aargau), [Dissertation: Zur Kenntnis des braunen Bruches der Weine] und Emil Gerber, dipl. Bauingenieur, aus Langnau (Bern), [Dissertation: Untersuchungen über die Druckverteilung im örtlich belasteten Sand], ferner die Würde eines Doktors der *Naturwissenschaften* den Herren Ernst Eichenberger, dipl. Fachlehrer in Naturwissenschaften, aus Burg (Aargau), [Dissertation: Ueber den Ersatz aromatischer Aminogruppen durch Halogene]; Max Furter, dipl. Fachlehrer in Naturwissenschaften, aus Dottikon (Aargau), [Dissertation: Analytische Untersuchungen an Derivaten des Blutfarbstoffs]; Joseph von Vintschger, dipl. Apotheker, aus Wergenstein (Graubünden), [Dissertation: Das Wärmeisolierungsvermögen der Kleidungsstoffe, gemessen mit Hilfe des „Davoser Frigorimeters“, Eine neue Arbeitsmethode der Bekleidungs-hygiene]; Otto Widmer, dipl. Fachlehrer in Naturwissenschaften, aus Safenwil (Aargau), [Dissertation: Ueber Bildung und Zerfall der Gallussäure, Pyrogallolkarbonsäure, Phloroglucinkarbonsäure und ihrer Kaliumsalze] und an Frl. Anna Sack, dipl. Apothekerin, aus Davos (Graubünden), [Dissertation: Quanti-

tative Bestimmung der Glycyrrhizinsäure in Radix und Succus Liquiritiae und Beiträge zur Morphinbestimmung im Opium].

Ein Spezialwagen für Schienenprüfung. Die Sperry Rail Service Co., Chicago, hat einen Sonderwagen zum Untersuchen der Geleise auf verborgene Schienenfehler gebaut, über dessen Einrichtung und Arbeitsweise die „V. D. I.-Nachrichten“ nach „Railway Age“ vom 17. Nov. 1928 folgendes berichten. Der durch Oelmotor angetriebene Untersuchungswagen fährt langsam über die zu prüfende Strecke. Zunächst reinigen schnell umlaufende Stahlbürsten die Schienen. Hinter ihnen sind auf jeder Seite zwei Sätze von je drei Schleifbürsten angebracht, mittels deren ein elektrischer Strom durch das jeweilig zwischen den Bürstensäzen liegende Schienenstück gesandt wird. Jede Hohlstelle und jeder Querriss macht sich durch Vermehrung des Widerstandes bemerkbar. Die Stromänderungen werden, durch Verstärker vergrössert, fortlaufend auf einem Papierstreifen aufgezeichnet. Bei plötzlichen Ausschlägen wird gleichzeitig eine Farbspritze geöffnet, welche die Lage des Fehlers an der Schiene kennzeichnet. An den Schienenstössen schaltet sich die Einrichtung selbsttätig aus. Die Anzeigevorrichtung ist so unterteilt, dass sie Schienenfehler von etwa 7, 15 und 25% des Schienenquerschnittes anzeigt. Bei Versuchen auf der New York Central Railway befuhr der Wagen täglich eine Geleisestrecke von etwa 40 bis 50 km Länge und entdeckte auf 53000 Schienen etwa 0,06% Fehler.

Zum angeblichen Ersatz der Strassenbahn durch Autobus in Wiesbaden, von dem die Tageszeitungen mehrfach berichteten, teilt uns ein mit den dortigen Verhältnissen vertrauter Kollege mit, dass die Umstellung die neueren, der Stadt gehörenden Linien nicht berührt, sondern nur die Strecken betrifft, die der „Süddeutschen Eisenbahngesellschaft“ gehören, und deren Konzession dieses Frühjahr abläuft. Da bezüglich der Uebernahme durch die Stadt keine Einigung erreicht werden konnte, hat die Stadtverwaltung die für diesen Fall im Vertrag vorgesehene Entfernung der betreffenden Anlagen verlangt, und sie beabsichtigt, auf dieser Strecke den Autobusbetrieb einzuführen. Es ist dies immerhin insofern bemerkenswert, als es sich grösstenteils um einige das Stadttinnere durchquerende, z. T. nur eingeleisige, z. T. sogar im „sens unique“ befahrene Strecken handelt. — Im Anschluss an diese Mitteilung sei auf einen Aufsatz von Obering. A. Hecker in Heft 38a, 1928, der „Verkehrstechnik“ hingewiesen, in dem an Hand einer schematisch zuungunsten der Strassenbahn und zugunsten des Omnibus angestellten Rechnung dargetan wird, dass unter allgemein gültigen Umständen in Städten von der Grösse Wiesbadens die Strassenbahn trotzdem den Vorzug verdient und durch den Omnibus nicht ersetzt werden kann.

Versuchsfahrten mit neueren Ljungström-Turbinen-Lokomotiven. Schon seit dem Jahre 1925 wurden auf den Argentinischen Staatsbahnen Versuche mit einer Ljungström-Dampfturbinenlokomotive durchgeführt, die, im Gegensatz zu den in England und Schweden¹⁾ verkehrenden, Oelfeuerung besitzt. Wie die „Z. V. D. I.“ nach „Railway Age“ vom 18. August 1928 berichtet, wurde bei diesen Versuchsfahrten die von der Konstruktionsfirma Nydquist & Holm in Trollhättan garantierte Brennstoffersparnis von 50% gegenüber der Kolbenlokomotive während der kalten Jahreszeit auch erreicht, desgleichen der stündliche Wasserverbrauch von 200 l. Gerade dieser geringe Wasserverbrauch macht die Lokomotive für die wasserarmen Gegenden Argentiniens besonders geeignet.

Automobilverkehr in Amerika. Die Zahl der am 31. Dez. 1928 in den U. S. A. registrierten Automobile belief sich auf 24384500, was einer Zunahme von 1131000 Wagen (5%) gegenüber dem Vorjahr entspricht. Von der Gesamtzahl entfallen 21202300 auf Personenwagen, 3091000 auf Lastwagen und 91100 auf Omnibusse.

WETTBEWERBE.

Stadtbauplan der Stadtgemeinde Luzern. (Band 91, Seite 65). Zu diesem Wettbewerb sind 15 Entwürfe eingereicht worden. Das Preisgericht ist am 25. März zusammengetreten; sein Urteil lag jedoch bei Redaktionsschluss noch nicht vor. Die Entwürfe werden nach den Osterfeiertagen in der Turnhalle des Pestalozzi-Schulhauses in Luzern zur öffentlichen Besichtigung ausgestellt.

¹⁾ Vergl. Bd. 82, S. 301 (8. Dez. 1923) sowie Bd. 87, S. 21 (9. Januar 1926).