

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 73/74 (1919)
Heft: 11

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: 01.04.2025

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

kontinuierliche Bremse durch ein Brems-Solenoid betätigt. Das Totalgewicht des Anhängewagens beträgt 5200 kg.

Von den 20 Motorwagen sind zehn in der Schweiz. Wagonfabrik Schlieren und zehn von der Schweiz. Industriegesellschaft Neuhausen gebaut worden. Die neun geschlossenen Anhängewagen neuer Bauart lieferte ebenfalls die Wagonfabrik Schlieren, die neun Stück alter Bauart (2 m Kastenbreite und Längssitze) die Industriegesellschaft Neuhausen. Den Umbau der sechs Wagen von der Rundbahn der Schweiz. Landesausstellung 1914 zu offenen Sommer-Anhängewagen besorgte die Schweiz. Wagonfabrik Schlieren.

Bei sämtlichen Wagen ist, wie bei früheren Neuanschaffungen, die ganze elektrische Ausrüstung durch eigenes Personal der Städtischen Strassenbahn Zürich zum Teil in den Wagonfabriken, zum Teil in der Zentralwerkstätte Seefeld unter Leitung des Technischen Assistenten der Strassenbahn eingebaut worden. Auf Grund der Lieferungsverträge vom Jahre 1918 kommt ein Motorwagen auf rd. 85 000 Fr. und ein Anhängewagen auf rd. 32 500 Fr. zu stehen.

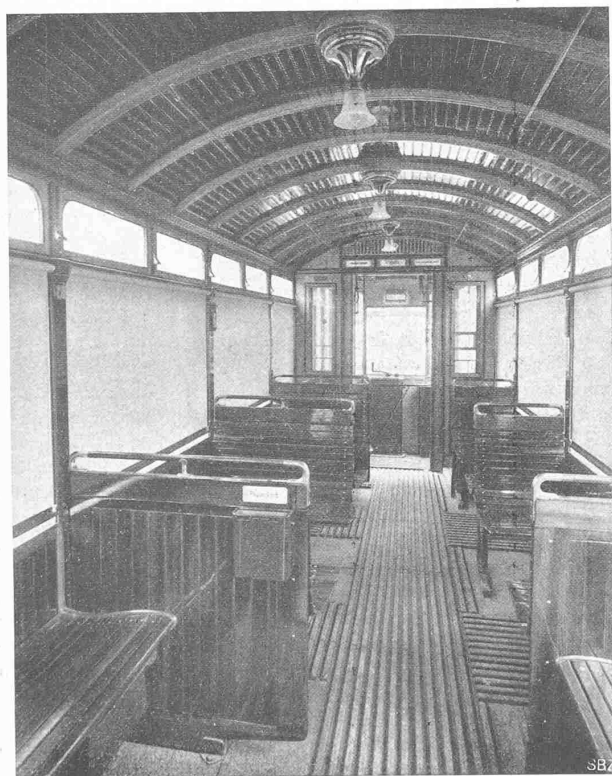


Abb. 7. Inneres der neuen Motorwagen der Städt. Strassenbahn Zürich.

Die bundesrätliche Verordnung betreffend Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen vom 10. März 1906 bestimmt bezüglich der Lichtraumverhältnisse, dass in offener Bahn bei Parallelgleisen sowohl in Geraden als auch in Kurven zwischen den Begrenzungsprofilen des Rollmaterials ein Abstand von 0,50 m eingehalten werden soll.

Diese Forderung hätte schon für das bisherige Rollmaterial der St. St. Z. den Umbau beinahe sämtlicher Kurven bedingt, da bei den vor Inkrafttreten dieser Verordnung vorgenommenen Bauten die Axabstände der Geleise in doppelspurigen Kurven nachträglich nicht vergrössert worden sind.

Die Anschaffung des neuen, 2,20 m breiten Rollmaterials veranlasste das Schweiz. Eisenbahndepartement, neuerdings auf diese Bestimmungen aufmerksam zu machen. Verhandlungen führten dann zu der Aenderung, dass als Minimalabstand in der Geraden zwischen den Begrenzungsprofilen der Wagen 0,30 m und in den Kurven 0,20 m gestattet worden ist.

Aber auch dieses Zugeständnis von Seite der Aufsichtbehörde schränkt die Verwendung der neuen Wagentypen noch wesentlich ein. So verkehren sie als einheitliche Kompositionen vorläufig erst auf der Linie 10, auf deren Rampenstrecken nach Oberstrass (grösste Steigung 65‰) sich namentlich die Motorwagen vermöge des grösseren Adhäsionsgewichtes und des Vorhandenseins kräftigerer Motoren als bisher gut bewähren.

Hervorzuheben ist das angenehme, ruhige Fahren der Motorwagen mit der zweifachen Abfederung. Die anfänglich gehegte Befürchtung, dass das Billettieren in den Wagen mit Quersitzen nicht so rasch vor sich gehen würde wie in denen mit Längssitzen, hat sich nicht bestätigt. Die ganze Ausstattung des neuen Rollmaterials ist wohl gelungen und macht den beiden schweizerischen Wagonfabriken alle Ehre.

Miscellanea.

Vielfachsteuerung einfacher Bauart für Triebfahrzeuge von Strassen- und Ueberlandbahnen. Um an Betriebspersonal zu sparen, sind, namentlich bei Stadt-Schnellbahnen und auch in geringerem Masse bei Strassenbahnen, Vielfachsteuerungen zur gleichzeitigen Steuerung zweier oder mehrerer Motorwagen von einem Führerstande aus in Verwendung. Bis jetzt wurden dafür meistens Schützensteuerungen benutzt, die von verschiedenen Firmen auf eine hohe Entwicklungsstufe gebracht worden sind. Diese Steuerungen sind aber sehr vielteilig und verwickelt, und sowohl in der Anschaffung als für den Unterhalt kostspielig, weshalb sich viele Strassen- und Ueberlandbahnen zu deren Einführung noch nicht entschliessen konnten, namentlich dann nicht, wenn der Betrieb mit zwei Motorwagen umfassenden Zügen nur während weniger Tagesstunden durchgeführt werden muss. Von dem „Tecnomasio Italiano Brown Boveri“ in Mailand ist nun eine Vielfachsteuerung einfacher Bauart ausgebildet worden, die es ermöglicht, mit nur wenig abgeänderten normalen Kontrollern Strassenbahn-

Treffpunkt für die Ankommenden ausersehen war. Nach und nach sah man dort die bekannten Gesichter der Versammlungs-Treuen einrücken, die, wohl wissend, welche neue, erfrischende Kraft sie an diesen ausschliesslich der Freundschaft und Kollegialität gewidmeten Anlässen zu schöpfen pflegen, an diesen nie fehlen! Doch war auch die Jungmannschaft in erfreulicher Anzahl vertreten, die, im Verein mit den Delegierten der Studierenden, dafür sorgte, dass die alte Burschenfröhlichkeit sich bald voll entfaltete. Am Rendezvous fehlten nur die Mitglieder des Ausschusses, die, um wenigstens den Schein zu wahren, dass der alte solide Grundsatz der G. e. P.-Versammlungen: „Erst die Arbeit, dann das Vergnügen“ auch am 50. Jubiläum immer noch aufrecht stehe, im Rathaus Sitzung hielten. Da jedoch über die Traktanden, die an diesen jeweiligen in elfdreiviertelster Stunde abgehaltenen Ausschuss-Sitzungen zur Behandlung kommen, nie etwas in die Öffentlichkeit dringt, mögen die Herren Ausschüssler dem Berichtstatter eine kleine Dosis Skeptizismus entschuldigen.

Am Samstag Abend fand als erster offizieller Anlass eine *Zusammenkunft auf dem Dietschiberg* statt. Um 9¼ Uhr eröffnete

der Präsident des Luzerner Lokalkomitee, Direktor A. *Schrafl*, den Abend durch ein kurzes Begrüssungswort, um sodann die Leitung des Abends dem Präsidenten des Unterhaltungs-Komitee, Pilatusbahndirektor *Winkler* zu übergeben. Für hohen musikalischen Genuss waren der aus zwölf Maitschi in heimatlicher Tracht bestehende Luzerner Lautenchor und eine Original-Ländlermusik besorgt, die abwechslungsweise in den beiden Stockwerken, auf die sich die für den obern Saal zu zahlreiche Versammlung hatte verteilen müssen, musizierten. Und während in den Zwischenpausen im oberen Saale die Jüngeren Cantus auf Cantus in die Nacht erschallen liessen, unterzogen sich die älteren Jahrgänge im Klange der ländlichen Weisen einem Tanzrepetitorium mit den niedlichen Lautenchor-Maitschi, nachdem (Zensurlücke!) deren Kollaudation in der uns Ehemaligen so vertrauten Weise vorgenommen und zur Eröffnung des Betriebes die Genehmigung erteilt hatte.

Doch auch für das Auge der Naturfreunde war in hohem Masse gesorgt. Wie W. *Winkler* winkt, erleuchtet der Pilatus in prächtigem Rot, und bald darauf hüllt sich als Gegengruss auch der Dietschiberg in rotes und grünes Bengalfeuer ein.

züge in Doppeltraktion von *einem* Führerstande aus zu betreiben. Die zunächst für zweimotorige Wagen ausgebildete Steuerung gestattet Vorwärtsfahren mit den vier Motoren beider Fahrzeuge zusammen, bei Anfahren in gewohnter Weise in Serie-Parallel-Schaltung. Bei Vorwärtsfahrt kann mit den beiden Motoren des führenden Wagens gebremst werden; ausserdem kann für den Verschiebedienst mit diesen beiden Motoren, vom führenden Wagen aus, rückwärts gefahren werden. Eine Vielfachsteuerungs-Einrichtung dieser Art ist seit einiger Zeit an Motorwagen der Strassenbahn Mailand-Monza in Gebrauch, und hat vollauf befriedigt. Nähere Einzelheiten über die Ausführung berichten die „BBC Mitteilungen“ vom April 1919.

Deutscher Verein von Gas- und Wasserfachmännern. Auf den 25. und 26. September d. J. ist die LX. Jahresversammlung des Vereins nach Baden-Baden eingeladen. Die Sitzungen beginnen an beiden Tagen je um 9 Uhr vormittags und werden im Gartensaal des Kurhauses abgehalten. An Verhandlungen sind ausser den Wahlen, Rechnungsabschluss, Satzungsänderungen und Berichten der Sonderausschüsse Vorträge vorgesehen u. a. von Direktor *Lompelius* und Dr. *Karl Bunte* über „Die Kohlenlage Deutschlands und die Richtlinien für die Gasbeschaffenheit“; von Dr. *Bueb* (Ludwigshafen) über „Die derzeitige Lage und die künftige Entwicklung auf dem Ammoniak-Markt“; von *Baurat Tillwitz* (Frankfurt a. M.) über „Lohn- und Tariffragen“; von Dir. *Kobbert* (Königsberg) über „Die Wirtschaftstatistik der Gaswerke“; ferner ein Vortrag über einen „Lehrstuhl für Gasindustrie und Brennstoff-Technik an der Techn. Hochschule zu Karlsruhe“.

Von irgend welcher festlichen Veranstaltung ist abgesehen, dagegen wird für den Samstag, 27. September, eine Besichtigung der Anlagen des staatlichen Murgwerkes bei Forbach und Raumünzach, sowie der Lehr- und Versuchsanstalt in Karlsruhe in Aussicht genommen. Die rechtzeitige Bestellung von Zimmern mit Hinweis auf die Teilnahme an der Jahresversammlung wird dringend angeraten.

Schweizerischer Technikerverband. Dem Jahresbericht 1918/19 des Schweizerischen Technikerverbandes entnehmen wir, dass dieser Verband am 31. März 2234 Mitglieder zählte gegenüber 1817 Mitglieder Ende März 1918 und somit einen erfreulichen Zuwachs aufzuweisen hat. Die Haupttätigkeit des Zentralvorstandes während des Berichtjahres betraf neben der Ueberwachung der allgemeinen Verwaltung und der Geschäftsführung des Verbandes und seines Sekretariates die Durchführung des Anschlusses an die neu gegründete „Vereinigung der Schweizer Angestellten-Verbände“, sowie verschiedene sozialwirtschaftliche und standespolitische Probleme, wie die Lohnfrage der Techniker, die Arbeitslosenfürsorge, die Arbeitbeschaffung, die Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenen-Versicherung. Alle diese Fragen sind im Jahresbericht ausführlich behandelt.

Die XXII. Hauptversammlung des Deutschen Betonvereins findet am 23. und 24. September im Kongress-Saal des Künstlerhauses in Nürnberg statt. Neben den geschäftlichen Verhandlungen stehen eine Anzahl Vorträge in Aussicht. So sollen u. a. sprechen Prof. Dr. *E. Mörsch* (Stuttgart) über „Eisenbetonschiffbau-

Ausführungen der Firma *Wayss & Freytag A.-G.*“; Prof. Dr. *Birkenstock* (Berlin-Halensee) über „Der Stand des Eisenbetonbaues in Belgien“ und über „Das Verhalten der Eisenbetonbauten im Kriege“; Regierungsbaumeister Dr. Ing. *Petry* (Obercassel) über „Normalisierungsarbeiten in der Zementwarenfabrikation und im Betonbau“ usw.; Obering. *Schuster*, Direktor der Firma *Dyckerhoff & Widmann A.-G.* (Nürnberg), über „Der III. Hochbehälter für die Wasserversorgung der Stadt Nürnberg“.

Ein Schweizerisches Eisenbahnmuseum. Unter Versendung einer Werbeschrift betreffend „Anfänge eines schweizerischen Eisenbahnmuseums in Zürich“ richtet *A. Keller*, a. Obermaschinen-Ingenieur der S. B. B., an alle interessierten Kreise die Einladung, dem geplanten Unternehmen ihre Unterstützung zu gewähren durch Anerbietung geeigneter Gegenstände; die Aufforderung zu deren Einlieferung wird später erfolgen. Anmeldungen werden erbeten an das „Eisenbahnmuseum, Güterbahnhof Zürich S. B. B.“ zu Händen des Obermaschineningenieurs.

Zum 80. Geburtstag von Prof. Dr. Georg Lunge, den er in körperlicher und geistiger Frische am 15. Sept. d. J. begeht, entbietet auch die schweiz. akademische Technikerschaft der Praxis ihren Glückwunsch! Die E. T. H. ernennt bei diesem Anlass Prof. Lunge, „den allverehrten Altmeister der chemischen Technologie, dessen langjährige glänzende Tätigkeit unsere Hochschule zu einem Mittelpunkt chemisch-technischer Forschung und Lehre machte“, zum Doktor der technischen Wissenschaften ehrenhalber.

Konkurrenzen.

Schweizer. Bankverein in Lausanne. Zur Erstellung eines neuen Bankgebäudes für den Schweiz. Bankverein auf dem Grundstück der A.-G. *Hôtel Gibbon* in Lausanne wird unter den schweizerischen, in der Schweiz niedergelassenen Architekten ein Wettbewerb eröffnet mit Einreichungstermin auf 1. Dezember 1919. In das Preisgericht wurden folgende Herren berufen: für den Bankverein dessen Präsident Ingenieur *A. Simonius*, Basel, der Delegierte des Verwaltungsrates *L. Dubois*, Basel, der Direktor des Bankvereins in Lausanne *J. Muret*; als Architekten: *P. Rosset*, städtischer Architekt, Lausanne, Arch. *E. Fatio*, Genf, Arch. Prof. *Dr. G. Gull*, Zürich, und Arch. *R. Suter*, Basel. Zur Erteilung von Preisen an fünf oder sechs Bewerber ist dem Preisgericht ein Betrag von 20 000 Fr. zur Verfügung gestellt, sowie weitere 5000 Fr. zur Erhöhung einzelner Preise oder zum Ankauf von nicht prämierten Entwürfen zu mindestens je 1000 Fr. Die preisgekrönten Entwürfe werden Eigentum der A.-G. *Hôtel Gibbon*. Hinsichtlich der Ausarbeitung der Baupläne und der Bestellung der Bauleitung behält sich diese freie Hand vor; immerhin soll der mit einem ersten Preise ausgezeichnete Bewerber, wenn er damit nicht betraut wird, eine Ueberprämie von 5000 Fr. erhalten. Einsprachen gegen das Programm sind bis Ende September an die Direktion des Schweiz. Bankvereins in Lausanne zu richten, die gegebenenfalls ergänzende Mitteilungen allen Bewerbern zustellen wird. Im übrigen gelten die Grundsätze des S. I. A. für architektonische Wettbewerbe.

Der „clou“ des Abends war aber die um 22,59 Uhr vom Stapel gelassene Novität „Ein Flug in die Zukunft“, verfasst von ***¹⁾, eingeleitet durch eine mit grosser *Maestria* vorgetragene Klavier-Ouverture von *Quästor Dr. Grossmann*. Das Stück versetzt uns fünfzig Jahre später, einen Tag nach dem 100-jährigen Jubiläumsfest der G. e. P. Diese ist nicht mehr, wie fünfzig Jahre zuvor, eine „*wiberstubereini*“ Gesellschaft. *Tout le contraire!* Wie man aus dem Munde der Doppel-Dipl.-Ingenieurin *Mama Avenaria Hünerwadel*, Mitglied des Weltwohlfahrtsausschusses, erfährt, sind von den 4000 Festteilnehmern, die alle mittels magneto-fluidischem Flugapparat in Zürich angesurrt kamen, nur noch sechs „*Masculini*“: drei frühere Professoren vom Poly, die für diesen festlichen Anlass aus dem Altersasyl Urlaub erhalten hatten, und drei ehemalige Ausschuss-Mitglieder, die vor 50 Jahren schon dabei waren, „*grüslti alti, dürri Mannli*“, die schon lange nicht mehr da wären, wenn man ihnen nicht zur rechten Zeit den Alkohol entzogen und dafür mit radio-aktivem Schwefelwasser und energetischer Energie in Tablettenform ihre Existenzfähigkeit verlängert hätte. Im übrigen

ist in dem von weiblichen Auserwählten (Selekten) regierten kommunalisierten Weltstaat — denn Staats- und Sprachgrenzen kennt man keine mehr — das männliche Lebewesen normiert und kontingiert, indem gemäss Erlass vom Jahre 1959 80% der männlichen Geburten von Staatswegen eliminiert werden. Die einzige dem „*Masculus*“ offen gebliebene öffentliche Stellung ist jene des Strassenputzers in Bern, als anerkannter Erinnerungssakt dafür, dass früher auch die Frau dort in dieser Stellung funktionieren durfte. Ueber den Verlauf des 100. Jubiläumfestes wird nichts weiteres berichtet; dafür erzählt die vom Poly (technische Welt-Hochschule) heimkehrende Tochter *Zeppelina*, welche historische Reminiszenzen vom 50. Jubiläumsfest die Lehrerinnen ihren Zöglingen vorgebracht haben. Die Selektta *Mousson*, eine Enkelin des damaligen Präsidenten der G. e. P., habe darauf hingewiesen, wie damals noch alles männlich orientiert gewesen und demgemäss der Alkohol in Strömen geflossen sei. Auf dem *Dietschberg* seien die Festteilnehmer im Wagen (!) an einem Drahtseil (!) heraufgezogen worden; wie sie wieder heruntergekommen seien, darüber sei es gescheiter, den Mantel der Vergessenheit fallen zu lassen. Als Schluss der ganzen Veranstaltung hätte man noch ein Elektrizitäts-

¹⁾ Wir bedauern, den Autor nicht nennen zu dürfen, da, wie uns mitgeteilt wurde, Direktor *Walter Winkler* als solcher nicht bekannt gegeben zu werden wünscht.