

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 77/78 (1921)
Heft: 3

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: 14.03.2025

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

von der Internationalen Kommission für die Feststellung der Bedingungen, denen eine durchgehende Güterzugbremse zu genügen hat, aufgestellt sind. Dies gilt auch in Hinsicht auf die Mischbarkeit der Güterzüge aus beladenen und unbeladenen Wagen und weitergehend aus Güter- und Personenzügen, soweit diese bei dem grundverschiedenen Charakter der Brems-Diagramme für Personen-Einkammer-Bremsen und Güterzug-Bremsen, wie sie in Abbildung 2 dargestellt sind, möglich ist, und soweit solche in beschränkter Masse vom Berner Internationalen Programm vom 11. Mai 1909 verlangt wurden. Ferner kann sie mit den übrigen bestehenden Einkammer-Druckluft-Bremsen (Westinghouse) zusammen arbeiten. Sie besitzt daher im Sinne des Berner Programms alle Eigenschaften, die sie zur Einführung als allgemeine Güterzug-Bremse für die europäischen Eisenbahnen befähigt.

Möge diese Feststellung auf Grund des Berner Protokolls von der Internationalen Kommission für die technische Einheit im Eisenbahnwesen erhardt werden und damit ein Schritt zur Lösung der Frage der Vereinheitlichung der Eisenbahnbremsen gewonnen sein. Dies ist auch für die Schweiz von eminenter Wichtigkeit.

Miscellanea.

Die Wärmeleitfähigkeit von Bau- und Isolierstoffen und die Wärmedurchlässigkeitszahl neuer Bauweisen bildet seit mehreren Jahren den Gegenstand eingehender Untersuchungen im Laboratorium für technische Physik der Technischen Hochschule München. Auf diese Untersuchungen hat in diesem Blatte bereits Architekt E. Schulthess in seiner Arbeit „Ueber Wärmeschutz an Gebäuden und die Wärmehaltung verschiedener Baustoffgefüge“ (Band LXXIV, Seite 211, 25. Oktober 1919) hingewiesen. Seither sind sie fortgesetzt worden, und die bisher erhaltenen Ergebnisse werden von Prof. Osc. Knoblauch im „Gesundheits-Ingenieur“ vom 25. Dezember 1920 veröffentlicht. Im ersten Teil der sehr ausführlich gehaltenen Berichterstattung sind die Ergebnisse der in den Jahren 1912 bis 1920 gelegentlich vorgenommenen Bestimmung der Wärmeleitfähigkeit λ ($\text{kcal}/\text{m} \cdot \text{h} \cdot ^\circ\text{C}$) von Bau- und Wärmeschutzstoffen in einem für Plattenform geeigneten Apparat, im zweiten Teil die Resultate der seit November 1918 in ununterbrochener Folge an kleinen Versuchshäusern vorgenommenen Feststellung der Wärmedurchlässigkeitszahl A ($\text{kcal}/\text{m}^2 \cdot \text{h} \cdot ^\circ\text{C}$) ausgeführter Wandkonstruktionen mitgeteilt. Es würde uns zu weit führen, auf die Ergebnisse näher einzutreten; wir müssen uns darauf beschränken, Interessenten auf diese Veröffentlichung aufmerksam zu machen, in der die aus vielen Tausenden von Einzelbeobachtungen gezogenen Folgerungen zusammengefasst sind. Die Fortsetzung der Versuche ist im Gang.

Eisenbeton-Strassenbrücke von 122 m Spannweite über den Mississippi in Minneapolis. Als Ersatz für die gegenwärtige Fachwerkträger-Brücke über den Mississippi im Zuge der Franklin Avenue in Minneapolis wird gegenwärtig eine Eisenbeton-Brücke erstellt, die mit einer Hauptöffnung von 121,9 m und zwei seitlichen Öffnungen von 60,7 m Spannweite den bisher grössten Bogen aus Eisenbeton aufweisen wird. Dieser besteht nach „Engineering News-Record“ vom 12. Februar 1920, der eine Skizze der Brücke bringt, aus zwei in einem Axenabstand von 7,6 m erstellten parabolischen Bogen von ungefähr 3,65 m Breite, 5,20 m Stärke an den Kämpfern, 2,45 m Stärke im Scheitel und 26,8 m Pfeilhöhe. Für die Armatur sind in der Hauptsache Winkeleisen von $152 \times 152 \times 13$ mm verwendet. Da an der bestehenden Brücke der Hauptträger-Abstand nur wenig über 5 m beträgt, kann sie, nachdem die auskragenden Seitenstege entfernt worden sind, als Baugerüst für die Bogen mitverwendet werden, und dient dabei gleichwohl dem Verkehr. Die Skizze der neuen Brücke ist auch in „Génie Civil“ vom 8. Mai 1920 und im „Organ“ vom 1. Dezember 1920 wiedergegeben; die in diesen beiden Zeitschriften für die Bogen gegebenen Stärkedimensionen sind allerdings irrtümlich umgerechnet.

Diesel-elektrische Eisenbahn-Motorwagen in Schweden. Die Versuche der schwedischen Staatsbahnen mit Diesel-elektrischen Eisenbahn-Motorwagen auf voll- und schmalspurigen Nebenlinien, die schon einige Jahre zurückreichen¹⁾, sind in den letzten Jahren

mit grossem Erfolge fortgesetzt worden. Neben den Wagen mit 75 PS-Maschinen sind inzwischen solche mit 120 PS Leistung in Betrieb genommen worden, die nach einer Mitteilung der „Z. d. V. D. I.“ bei vollspuriger Bauart rund 32,85 t Dienstgewicht und 8,5 m Radstand aufweisen und wie die zuerst gebauten Fahrzeuge mit V-förmig angeordneten Sechszylinder-Maschinen versehen sind. Diese leisten bei 200 mm Zylinderdurchmesser und 240 mm Hub rund 120 PS und verbrauchen rund 190 g/PS h Brennstoff bei 56 at Einblasedruck. Das Anlassen der Maschinen erfolgt mit Hilfe der damit gekuppelten Dynamo, deren Spannung bis zu 550 Volt regulierbar ist. Es ist nunmehr auch der Bau von Motorwagen mit Achtzylinder-Maschinen von 160 und 250 PS beabsichtigt, von denen die grösseren für Züge bis zu 300 Personen bestimmt sind.

Internationale Bau-Ausstellung Gent 1921. Diese von uns bereits angekündigte Ausstellung für Bauwesen (Hoch- und Tiefbau) und verwandte Industrien, die unter offizieller Leitung steht, ist auf die Zeit vom 30. April bis 28. Juni 1921 festgesetzt. Wie die Schweiz. Zentralstelle für das Ausstellungswesen mitteilt, soll bei genügender Beteiligung von Schweizerfirmen eine Schweizergruppe mit besonderem Katalog gebildet werden. Mit Rücksicht auf die grosse Bautätigkeit in den zerstörten Gebieten von Belgien und Nordfrankreich dürfte sich nach ihrer Ansicht die Beteiligung der Schweiz besonders empfehlen.

Kraftübertragung mit 160 000 Volt in Japan. Als erste Strecke einer 640 km langen Kraftübertragungsleitung für 200 000 kW Leistung bei 60 Perioden wird zwischen Seto und Osaka in Japan eine Drehstrom-Fernleitung von 224 km Länge erstellt. Von den zahlreichen Kraftwerken, die auf dieser „japanischen Sammelschiene“ arbeiten werden, sind nach „Electrical World“ vorläufig eines bei Mosegawa mit 9000 kW und eines bei Seto mit 19 000 kW Leistung in Angriff genommen worden.

Konkurrenzen.

Bemalung des Südportals der Martinskirche in Basel. Das aus den Mitgliedern der staatlichen Kunstkommission und zwei Vertretern des Basler Kirchenrates bestehende Preisgericht hat in dieser allgemeinen Konkurrenz, bei 21 eingegangenen Entwürfen, folgenden Entscheid gefällt:

- I. Preis (8000 Fr.) mit Ausführung: Entwurf von Hans Rohner.
 - II. Preis (1500 Fr.): Entwurf von A. H. Pellegrini.
 - III. Preis (1000 Fr.): Entwurf von Niklaus Stoecklin.
 - IV. Preis ex aequo (500 Fr.): Entwurf von Hans Stocker.
 - IV. Preis ex aequo (500 Fr.): Entwurf von A. Kohler.
- Anerkennungspreise von je 300 Fr. erhielten Eugen Ammann, Paul Burckhardt, Karl Dick, Theo Eble und Hermann Meyer.

Schiffbarmachung des Rheins Basel-Bodensee (Band LXI, Seiten 38, 120, 313 und 324; Band LXIV, Seite 163; Band LXXV, Seite 246; Band LXXVI, Seite 22; Preiserteilung Seite 93). Die öffentliche Ausstellung der Entwürfe in Zürich findet statt in der Aula des Hirschengraben-Schulhauses, und zwar von Donnerstag, 20. Januar, bis und mit Mittwoch, 26. Januar, täglich von 9 bis 12 und 14 bis 17 Uhr.

Bemalung des Hauses zum Rügen in Zürich (Bd. LXXV, Seite 258; Band LXXVI, Seite 278 und 289). Der Verfasser des einen angekauften Entwurfes ist nicht, wie mitgeteilt, Ernst Gubler, sondern Jakob Gubler in Zürich 1.

Literatur.

Das Bürgerhaus im Kanton Luzern. VIII. Band aus: „Das Bürgerhaus in der Schweiz“, herausgegeben vom Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein. 44 Grossquart-Seiten Text von Arch. A. am Rhy, Luzern, und 95 Kunstdruck-Tafeln mit zahlreichen Abbildungen in Strichätzung und Autotypie. Zürich 1920. Verlag Art. Institut Orell Füssli. Preis geh. 30 Fr., für Mitglieder des S.I.A. 10 Fr.

Unter Hinweis auf die von Illustrations-Proben begleitete Besprechung am Eingang dieser Nummer möchten wir nur noch betonen, dass der etwas erhöhte Preis, ganz abgesehen von den nur seit Jahresfrist wieder erhöhten Herstellungskosten, vollauf gerechtfertigt erscheint durch die gegenüber Band VII um die Hälfte vermehrte Anzahl der Bildertafeln, für deren Herstellung die Verlagsanstalt alles Lob verdient.

¹⁾ Vergl. Bd. LXIII, S. 339 (6. Juni 1914). Eine Beschreibung eines Diesel-elektrischen Motorwagens finden unsere Leser in Bd. LXVIII, S. 26 (15. Juli 1916).