

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 85/86 (1925)
Heft: 13

Wettbewerbe

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>

Literatur.

Die Dampflokomotive in entwicklungsgeschichtlicher Darstellung ihres Gesamtaufbaues. Von Professor *J. Jahn*, Techn. Hochschule der Freien Stadt Danzig. Mit 332 Abb. im Text und auf vier Tafeln. Berlin 1924. Verlag von Julius Springer. Preis geb. 18 M.

Dieses Werk behandelt die Entwicklungsgeschichte der Dampflokomotive von Stephenson's Rocket, die als Abschluss der Vorgeschichte der Lokomotive angesehen werden kann, bis zur Neuzeit, umfasst also nahezu ein volles Jahrhundert. Der Verfasser versucht dabei, wie er im Vorwort hervorhebt, „an Hand des Ueberlieferten die Gedanken noch einmal zu durchdenken, die man in hundert Jahren auf diesem Gebiet dachte, noch einmal zu empfinden, was man in Genugtuung bei Bewährung, an Zweifeln bei schwankenden Ergebnissen, an Enttäuschungen bei Misserfolgen empfand“. Der Aufwärtsentwicklung der Bauarten entsprechend, bei der die einst als Güterzuglokomotive geschaffene Bauart allmählich unter Vergrößerung ihres Triebtrahndurchmessers zur Personenzug- oder gar Schnellzug-Lokomotive wird, ist der Stoff, in Abweichung der meist üblichen Weise, nicht nach dem Zweck der Maschinen, sondern nach der Zahl der gekuppelten Achsen eingeteilt. Es entsteht dadurch ein abgeschlossenes Bild jeder Lokomotivbauform, das jeweils mit der ältesten Ausführung beginnt und deren Werdegang und Vervollkommnung im Laufe der Zeit unter Mitteilung der damit erreichten Erfolge und Misserfolge durchgeht. Gegen dreihundert Typenskizzen und Photographien von Lokomotiven, denen die Hauptdaten der Maschinen beigegeben sind, sowie etwa 40 Zeichnungen von Konstruktionsdetails begleiten die kritischen und eingehenden Ausführungen des Verfassers. Den Schluss des Werks bilden zwei Kapitel über den Kohlen- und Dampfverbrauch und über die Unterhaltskosten.

Anlässlich der Bearbeitung des in der heutigen Nummer erscheinenden Artikels über die Entwicklung der Dampflokomotive in der Schweiz hatten wir Gelegenheit, mit dem Buche nähere Bekanntschaft zu machen. Wir waren überrascht über die Fülle und Vollständigkeit des darin Gebotenen. Immerhin haben wir dabei das Fehlen eines alphabetischen Namenverzeichnisses, das bei der grossen Anzahl der an der Entwicklung der Lokomotive beteiligten und im Buche genannten Konstrukteure, zur Benützung des Werks auch als Nachschlagewerk unentbehrlich ist, stark vermisst. Es wird sich empfehlen, diese Lücke bei einer zweiten Auflage auszufüllen.

Prof. Jahn's Buch stellt das Ergebnis einer dreissigjährigen Arbeit dar. Es darf wohl als das umfassendste und sorgfältigste Werk angesehen werden, das über die Entwicklungsgeschichte der Dampflokomotive geschrieben worden ist. Sowohl dem Fachmann als auch dem angehenden Lokomotivbauer wird es wertvolle Dienste leisten. Aber auch dem nicht auf diesem Sondergebiet tätigen Ingenieur, der Freude an der Verfolgung der Entwicklungsgeschichte der Technik hat, wird das Buch viel Interessantes und Wissenswertes bieten.

G. Z.

Von eisernen Pferden und Pfaden. Lebensbilder aus dem Reiche der Lokomotive. Von Ing. Dr. *Walter Strauss*, Berlin-Steglitz. Grossquart, 124 Seiten Text mit 20 mehrfarbigen und 400 einfarbigen Kunstdrucktafeln. Hannover 1925. Verlag der Göhmanschen Buchdruckerei. Preis geb. 36 M., für Besucher der Verkehrs-Ausstellung München 28 M.

Kurz vor Redaktionsschluss läuft bei uns dieses zur Jahrhundert-Feier der Eisenbahn herausgegebene „erste internationale Eisenbahn-Kunstalbum“ ein, zu dessen gutem Gelingen auch unsere Maschinenfabriken und Brückenbauunternehmen, die S. B. B. und zahlreiche unserer Bergbahn-Verwaltungen durch Ueberlassung von Illustrationen beigetragen haben. In fesselnder Weise und unter Dazwischenstreuen zahlreicher ernster und heiterer Verse und Zitate führt der Verfasser dem Leser das „eiserne Pferd“ vor, „wie es sein Geschlecht kennen lernt“, „wie es gehorchen lernt“ und „wen es ziehen muss“, ferner den „eisernen Pfad“, „wie er sich zusammensetzt“, „wie er überwacht wird“ (Signalanlagen), „wie er zur Rast einladet“ (Bahnhöfe) und „wie er Täler, Flüsse und Berge bezwingt“. Von den beigegebenen Lokomotivbildern stellen die meisten, abgesehen von den mit über 20 Bildern vertretenen reizvollen englischen Miniatur-Bahnen und den im Gegensatz dazu gestellten amerikanischen Riesenmaschinen, deutsche Konstruktionen dar. Bei den elektrischen Lokomotiven dagegen überwiegen die schweizerischen, und von den 150 Bildern, wovon viele im Format 15×22 cm, die eisernes Pferd und eisernen Pfad im Rahmen der Natur zeigen, beziehen sich über 80% auf

schweizerische Gebirgsbahnen. Sonderbarerweise scheint der Verfasser dieses ersten „internationalen“ Werks nicht zu wissen, dass z. B. die vielen von B B C für unsere schweizerischen Bahnen gelieferten Lokomotiven nicht, wie stets argeführt, in Mannheim-Käfertal, sondern in Baden (*Schweiz*) und in der Lokomotivfabrik Winterthur (*Schweiz*) gebaut worden sind. Im übrigen ist die Ausstattung des Werks hervorragend, sodass es zweifellos auch bei uns, sowohl unter Fachleuten wie unter Laien, viele Freunde finden wird. G. Z.

Der Dampftrieb der Schweizerischen Eisenbahnen 1847/1922.

Eine geschichtlich-technische Darstellung der Entstehung und Entwicklung der Dampflokomotive in der Schweiz. Von *Alfred Moser*, Lokomotivführer der S. B. B. Im Selbstverlag herausgegeben vom Schweizer Lokomotivpersonal-Verband.

Der Verfasser dieses in der heutigen Nummer mehrfach erwähnten Werks bittet uns bekanntzugeben, dass die erste Auflage vergriffen ist. Es ist jedoch eine zweite, ergänzte Auflage in Aussicht genommen, die 1926 oder 1927 herauskommen wird. Vorausbestellungen (das sehr reichhaltige Werk wird etwa 15 Fr. kosten) sind an den Verfasser, Gundeldingerstrasse 81, Basel, zu richten.

Konkurrenzen.

Wettbewerb Gemeindehaus Emmenbrücke. Die Einwohnergemeinde Emmen veranstaltete unter sieben Architektenfirmen einen engern Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Gemeindehaus in Emmen. Das Preisgericht, bestehend aus den Architekten *Alfr. Ramseyer* in Luzern als Präsident, *Hektor Egger* in Langenthal und *D. Keiser* in Zug, sowie Direktor *Dr. Dunant* und Bautechniker *J. Lisibach* in Emmenbrücke, hat folgende Rangordnung aufgestellt:

1. Preis (1200 Fr.), Projekt Nr. 6 „Platzgestaltung“, Verf. *A. Berger*, Architekt, Luzern;
2. Rang (ohne Geldpreis), Projekt Nr. 7 „Emmenbollen“. Verfasser *A. Berger*, Architekt, Luzern;
3. Rang (II. Preis, 800 Fr.), Projekt Nr. 5 „Am Bahnhofplatz“. Verfasser *Theiler & Helber*, Architekten, Luzern;
4. Rang (III. Preis, 500 Fr.), Projekt Nr. 4 „Im Sommer 1925“. Verfasser *Möri & Krebs*, Architekten, Luzern.

Sämtliche Projekte sind bis und mit 2. Oktober 1925 im Zimmer Nr. 4 des Krauerschulhauses in Gerliswil öffentlich ausgestellt.

Wettbewerb für die Ausgestaltung des Marktplatzes in Heerbrugg. *Berichtigung.* Infolge eines bedauerlichen, auf Ausnahmeverhältnisse während der Korrektur der Nummer zurückzuführenden Versehens ist auf Seite 147 letzter Nummer als Verfasser des mit 800 Fr. prämierten Entwurfs Nr. 3 „Heerbrugg“ der gleiche wie für Nr. 2 angegeben. Der Verfasser des Projekts Nr. 3 ist aber, wie wir bereits am 29. August 1925 mitgeteilt hatten, Arch. *Stefan Hüttenmoser* in Herisau, was unsere Leser berichtigen wollen.

Redaktion: **CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL.**

Dianastrasse 5, Zürich 2.

S. T. S.	Schweizer Technische Stellenvermittlung Service Technique Suisse de placement Servizio Tecnico Svizzero di collocamento Swiss Technical Service of employment
-----------------	--

ZÜRICH, Tiefenhöfe 11 — Telefon: Selnau 23.75 — Telegramme: INGENIEUR ZÜRICH

Es sind noch offen die Stellen: 401 a, 457, 459, 461, 462, 463, 465, 467, 468, 469, 471 ÷ 475, 477, 478, 480, 481, 482, 483, 484.

Textil-Chemiker für chem. Laboratorium, Schweizer, Absolvent einer Hochschule oder höhern chem. Bildungsanstalt, womöglich mit mehrjähriger prakt. Tätigkeit in Färberei. Deutsche Schweiz. (488)

Maschinen-Ingenieur oder tüchtiger für den Acquisitionsdienst geeigneter Techniker gesetzten Alters (Schweizer), von schweizer. Versicherungsgesellschaft. Verlangt allg. Kenntnisse im Maschinen- u. Eisenkonstruktionsbau, sowie Elektrotechnik. Deutsch u. Franz. (489)

Tüchtiger *Mühlebau-Ingenieur* (Schweizer). Kt. St. Gallen. (490)

Tüchtiger *Maschinen-Ingenieur* oder *-Techniker* zur selbständigen Leitung einer kleinen Aluminium-Fabrik im Elsass, als Teilhaber gesucht. Einlage etwa 20 000 Schweizerfranken. (491)

Tüchtiger *Ingenieur* oder *Techniker*, womöglich im Verkauf von Motoren und Baumaschinen erfahren. Bei Befriedigung event. spätere Prokura, sowie Gewinnbeteiligung. Eintritt bald. Zürich. (498)

Künstlerisch befähigter *Architekt*, im Bau von katholischen Kirchen erfahren. Deutsche Schweiz. (499)

Architekt oder *Bautechniker* mit längerer Praxis. Aushilfsstelle. Kanton Aargau. (500)

Tüchtiger, seriöser *Hochbautechniker* (Arch.), flotter Zeichner, 28 bis 35 Jahre alt, nach Frankreich (Lothringen). (501)

Ingenieur mit Praxis im Wasserturbinenbau, für Acquisition. Franz., wenn mögl. Engl. Deutschschweiz. Maschinenfabrik. (503)