

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Band:** 99/100 (1932)  
**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:** 22.11.2024

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

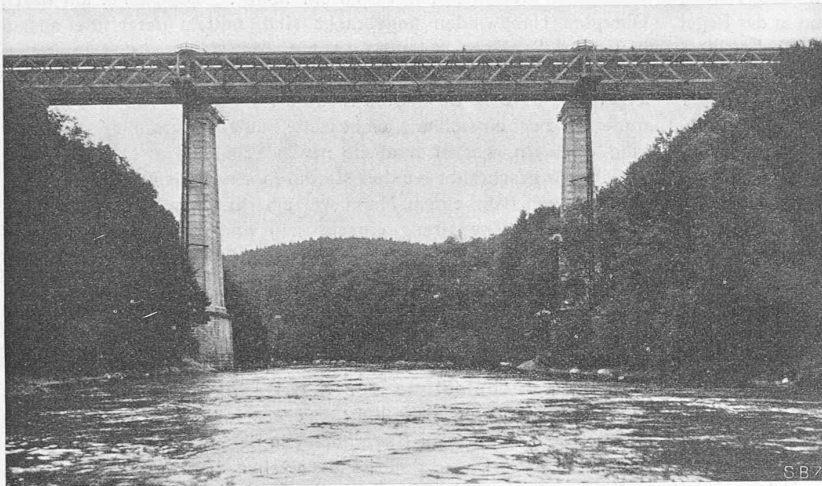


Abb. 1. Gesamtbild der Eisenbahnbrücke über die Reuss bei Mellingen, aus Süden.

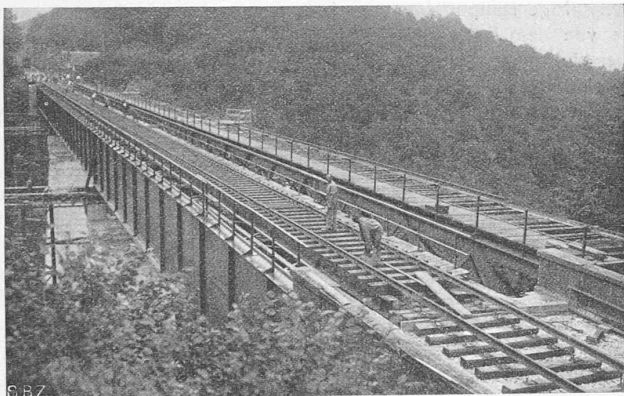


Abb. 3. Draufsicht des neuen, eingeschobenen Vollwandträgers, gegen Osten.

904 763 im Vorjahr, die der regelmässigen Güterzüge mit Personenbeförderung auf 30385 (im Vorjahr 34887).

Bei den S. B. B. (Betriebslänge 2936 km) betragen die Fahrleistungen in Lokomotivkilometern:

Jahr	Dampf-Lokomotiven	Elektr. u. and. Triebfahrzeuge	Total Lok.-km
1924	29 576 683	9 692 887	39 269 741
1925	27 243 379	13 398 159	40 641 538
1926	24 370 629	17 993 779	42 364 408
1927	21 443 167	22 483 783	43 926 950
1928	17 103 419	29 290 502	46 393 921
1929	16 312 077	32 885 336	49 197 413
1930	16 209 631	34 380 121	50 589 752
1931	15 269 226	34 847 977	50 117 203

Gegenüber dem Vorjahr weist das Jahr 1931 eine Minderleistung von 0,93% auf. Die im Voranschlag vorgesehenen Leistungen sind damit um 2482797 Lok.-km oder 4,72% geringer. Der Anteil der elektrisch betriebenen Fahrzeuge an der gesamten Zuförderung beträgt 69,5% gegenüber 68% im Vorjahr. Auf das finanzielle Betriebsergebnis der S. B. B. werden wir zurückkommen.

Einen Vergleich zwischen den Betriebskosten der elektrischen und der Dampflokomotiven bei den S. B. B. gibt nach den „Statistischen Tabellen der S. B. B.“ die nachfolgende Zusammenstellung.

Jahr	Kohlenverbrauch der Dampflok. pro Bruttotonnen-Kilometer Rp.	Energiekosten der elektr. Lok. pro br.-tkm Rp.	Verbrauch an Schmiermaterial pro Lokomotiv-Kilometer	
			Dampflok. g	elektr. Lok. g
1924	0,420	0,387	26,40	22,96
1925	0,383	0,325	27,90	19,17
1926	0,295	0,251	28,93	17,21
1927	0,372	0,225	29,96	17,07
1928	0,433	0,198	31,80	17,26
1929	0,432	0,188	34,31	17,96
1930	0,455	0,191	35,26	19,02
1931	0,464	0,194	33,39	17,77

Dazu ist zu bemerken, dass der Kohlenpreis durchschnittlich 33,96 Fr./t betrug gegenüber 34,23 Fr./t im Vorjahr, der durchschnittliche Preis des Schmiermaterials 19,5 Rp. pro kg gegenüber 23,1 Rp. im Vorjahr.

An Unfällen im Eisenbahnbetrieb auf dem gesamten schweizerischen Netz wurden im Berichtjahr gemeldet: 66 Entgleisungen in Stationen (Vorjahr 63), 49 (36) Entgleisungen auf offener Bahn, 37 (35) Zusammenstösse in Stationen, 11 (11) Zusammenstösse auf offener Bahn, und 647 (670) andere Unfälle, darunter 587 (587), von denen Personen betroffen wurden. Von den 115 (99) Entgleisungen fanden 67 (64) bei Personen- und Güterzügen, 8 (8) im Verschiebedienst, 40 (27) bei Tram- und Ueberlandstrassenbahnen statt; von den 48 (46) Zusammenstössen ereigneten sich 24 (19) bei fahrenden Zügen, 14 (13) im Verschiebedienst und 10 (14) bei Tram- und Ueberlandstrassenbahnen. Sämtliche Unfälle hatten 85 (88) Tötungen, davon 10 (13) Reisende, 29 (35) Bahnbedienstete und 46 (40) Drittpersonen, sowie 563 (566) Verletzungen von Personen zur Folge, wovon 76 (84) Reisende, 321 (345) Bahnbedienstete und 166 (137) Drittpersonen.

**VII. Bauausgaben.**

Die im Laufe des Berichtjahres durchgeführte Prüfung der Baurechnung für das Vorjahr 1930 ergab einen Zuwachs an Bauwert von 86,03 Mill. Fr. gegenüber 40,89 Mill. Fr. im Jahr 1929, 47,3 Mill. Fr. im Jahr 1928, 77,7 Mill. Fr. im Jahr 1927, 101,2 Mill. Fr. im Jahr 1926 und 57,8 Mill. Fr. im Jahr 1925. Von den 86,03 Mill. Fr. entfallen 67,72 Mill. Fr. auf die Bundesbahnen, 6,55 Mill. Fr. auf die übrigen Normalspurbahnen, 3,94 Mill. Fr. auf Schmalspurbahnen, 1,26 Mill. Fr. auf Zahnradbahnen, 8,06 Mill. Fr. auf Trambahnen und 0,49 Mill. Fr. auf Drahtseilbahnen. Die Zunahme der Bauverwendungen übersteigt jene der Vorjahre um ein beträchtliches. Bei den Bundesbahnen entfällt der Hauptanteil auf die Weiterführung der Elektrifikation und die Beschaffung der nötigen Fahrzeuge, ferner auf eine Reihe von Bahnhöferweiterungen und auf die Erstellung von Doppelspuren. Zu dem ebenfalls wesentlichen Zuwachs bei den übrigen Bahnen trugen namentlich bei die Elektrifizierung der Linie St. Gallen-Gais-Appenzel, der Bau der Strecke Brig-Visp, die Rollmaterialanschaffungen der Rhätischen Bahn und die Erstellung neuer Trambahnstrecken.

Als gesamte, bis Ende 1929 für das schweizerische Eisenbahnnetz gemachte Ausgaben werden angegeben: für die Bundesbahnen 2556 Mill. Fr., für die übrigen Normalspurbahnen 373 Mill. Fr., für Schmalspurbahnen 337 Mill. Fr., für Zahnradbahnen 59 Mill. Fr., für Trambahnen 144 Mill. Fr. und für Drahtseilbahnen 34 Mill. Fr., zusammen 3503 Mill. Fr. gegenüber 3417 Mill. Fr. zu Ende 1929.

**MITTEILUNGEN.**

**Der Dieselmotor als Eisenbahnmotor.** Das November-Dezember-Bulletin 1931 der „Société des Ingénieurs civils de France“ bringt eine 251 Seiten füllende Monographie von M. Delanghe über den Dieselmotor als Eisenbahnmotor, in der in besonders klarer und vollständiger Darstellung die Entwicklung der Eisenbahnfahrzeuge mit Dieselmotoren, nebst der Rückwirkung auf diese, gezeigt wird. Wird der zum Selbstanlauf ungeeignete Dieselmotor unmittelbar über ein Räder- oder ein Stangengetriebe mit den Lokomotivtriebachsen verbunden, so bedarf die Anlage eines weitem und ausgiebigen Energiespeichers, wie Druckluft oder Drucköl; der nicht unmittelbar mit den Triebachsen verbundene Dieselmotor verlangt zwar auch noch eine besondere, seinen Anlauf deckende Energiequelle, deren Kapazität klein sein kann, wobei dann aber die Gesamtmaschinerie meist umständlicher und schwerer wird. So hat sich eine Anzahl von Antriebsanordnungen entwickeln lassen, die man als unmittelbare Antriebe, als Antriebe über Zahnradwechselgetriebe, mit Flüssigkeitsübertragung, mit Druckluftübertragung, als dieselektrische und als gemischte Antriebe bezeichnen kann. Ihre eisenbahntechnische Brauchbarkeit lässt sich beurteilen durch Vergleich der erreichten Zugkraftgeschwindigkeits-Kurve am Lokomotiv-Radumfang mit der bei Dampflokomotiven erhältlichen und als

mustergültig betrachteten. Bei Beschränkung der Fahrzeugleistung auf 150 PS, wie sie für Motorwagen und Kleintraktoren in der Regel genügt, ist die auch im Antrieb von Automobilen übliche Antriebsweise über Zahnradwechselgetriebe gegeben. Ihre Ausdehnung auf grosse Leistungen, die zwar an einer russischen Lokomotive 2 E 1 für 131 t versucht wurde, scheitert im allgemeinen an der Schwierigkeit der Ausbildung betriebsicherer Kupplungen für das Wechseln der Uebersetzung. An erste Stelle tritt dann der dieselelektrische Antrieb. Mehr noch als alle übrigen mittelbaren Antriebsanordnungen besitzt indessen die dieselelektrische den Nachteil sehr hoher Gewichte. Zur Weiterentwicklung, sowohl im Sinne der Verbilligung als auch der Leistungserhöhung, dürfte die Anwendung der Brennstoffaufladung des Dieselmotors bei unmittelbarer oder gemischter Antriebsweise geeignet sein, für die in der Monographie die vorhandenen Möglichkeiten eingehend behandelt sind.

**Veränderliche Tragflächen am Flugzeug.** Der schon in der Vorkriegszeit erwogene Gedanke, durch Verändern der Tragflächengrösse das Flugzeug seinen Aufgaben bei Abflug und Landung sowie im Reiseflug anzupassen, ist in den letzten Jahren von verschiedenen Seiten wieder aufgegriffen worden. Ziel der Versuche ist, im Reiseflug eine möglichst hohe Geschwindigkeit zu erreichen, diese aber beim Abflug und bei der Landung zu verringern, um mit kleinen Plätzen auszukommen und die Beanspruchungen beim Rollen und Aufsetzen herabzusetzen. Das Verkleinern der Fläche im Reiseflug vergrössert aber nicht nur die Geschwindigkeit, sondern bedeutet auch eine Energieersparnis, erhöht also die Wirtschaftlichkeit; das Vergrössern beim Abflug und Landen dient der Sicherheit. Ausländische Versuche suchten die Flächenveränderung durch Vergrössern bzw. Verkleinern der Spannweite zu erreichen. Einen andern Weg hat laut „VDI-Nachrichten“ Prof. Dr. *Schmeidler* am Versuchflugzeugbau der Technischen Hochschule Breslau beschränkt. Durch Verändern der Tragflügelhöhe wird nämlich nicht nur die Flächengrösse, sondern auch das Profil der Tragfläche in günstiger Weise geändert. Ein so gebautes Versuchsflugzeug, ein Sporthochdecker mit 45 PS-Motor, wurde am 2. Mai auf dem Flughafen Tempelhof vorgeführt. Bei diesem Flugzeug sind am Flügel zwei bewegliche Teile vorhanden, die am Rumpf in Rollen geführt sind und um je einen aussen an der Tragfläche befindlichen Drehpunkt vom Führersitz aus nach hinten heraus geschwenkt werden können. Durch das Vergrössern der Tragfläche um 20% werden Abflug- und Landestrecke um ein Drittel verkürzt, durch Verkleinern die Geschwindigkeit im Geradeausflug von 115 auf 140 km/h gesteigert.

**Die tönende Saite als Messinstrument.** Die gewaltigen Leistungen, die von der Maschinenanlage eines Schiffes durch die Welle zur Schiffschraube geleitet werden, kann man mittels einer winzigen Stahlsaite messen, denn auch die stärkste Welle verdreht sich etwas, wenn eine Drehkraft hindurchgeht; diese Verdrehung kann man benutzen zur Anspannung einer Saite, die zu dem Zweck in besonderer Weise an der Welle befestigt wird. Man schlägt die Saite elektromagnetisch an, sodass sie tönt, nimmt die Töne wiederum elektromagnetisch auf als Schwingungen und leitet sie über Schleifringe und Schleifbürsten zu einem Radioverstärker. Durch Abstimmung einer im Empfangsapparat angeordneten einstellbaren Vergleichsaite bestimmt man die Schwingungszahl und damit zugleich die Dehnung der Messsaite bei unbelasteter und bei belasteter Welle und hat nun ein Mass für ihre Verdrehung und also auch für die übertragbare Drehkraft. Ueber die wissenschaftlichen Grundlagen dieses Messverfahrens, das von dem verstorbenen Dr. Ing. Otto Schäfer stammt, und das schon vielfach, z. B. auf der „Bremen“, praktisch verwendet worden ist, hielt im Hamburger Bezirksverein des V.D.I. Dr. Ing. Haake einen Experimentalvortrag. Er führte Messungen an einer Versuchsapparatur vor, um daran die erreichbaren Genauigkeiten zu zeigen, die überraschend hoch sind, und sprach dann über verschiedene Anwendung zur Bestimmung von Kräften an Werkzeugmaschinen, in den Stäben von eisernen Brücken und Krangerüsten, ja sogar an der Propellerwelle von Flugzeugmotoren, und des Erddruckes in den Gründungen von Bauwerken.

**Schienenanwechslung im Bahngeleise.** Für Geleise mit noch brauchbaren Holzschwellen hat die französische Nordbahn eine Ausrüstung und eine Arbeitsmethode ausgearbeitet, über die wir der „Revue gén. des chemins de fer“ vom Mai d. J. folgendes entnehmen. Die neuen Schienen werden auf den Schwellenköpfen behelfsmässig zusammengebaut zu einem Geleise von 2,30 m Spur-

weite; auf diesem rollen rd. 80 cm hohe Portalgestelle, auf deren Obergurt Handwinden angebracht sind, mittels derer die auszubauenden Schienen gehoben werden. Man fährt sie hierauf über das noch liegende alte Geleise, wo sie auf einen Plattformwagen abgeladen werden. Besonders niedere Rollgestelle von 2,30 m Spur tragen je zwei einstellbare elektrische Schleifapparate, die die Textelung erneuern, worauf man die neuen Schienen an Ort und Stelle schiebt. Angeschraubt werden sie durch einen kleinen elektrischen Apparat, der (von einem Mann wie ein Pflug an Hörnern geführt) auf jedem Schienenstrang einzeln rollt und zu Anfang der Arbeit auch zum Ausschrauben der alten Schienen gedient hat. — Dem gegenüber zeigt die „VDI-Zeitschrift“ vom 4. Juni eine maschinelle Einrichtung für das Verlegen des ganzen Geleises, bei der die mit den Schwellen zu einem fertigen Geleise verschraubten Schienen vom Kopfende der schon verlegten Strecke aus eingebaut werden.

**Lorrainehaldelinie der S.B.B. in Bern.** Im Anschluss an die Befürwortung eines Wettbewerbes für dieses ästhetisch wie konstruktiv komplizierte Bauproblem in letzter Nummer verweisen wir auf dessen Diskussion im Bernischen Ing.- und Arch.-Verein lt. Sitzungsbericht am Schluss dieser Nummer (Seite 154). Die Lösung wird dadurch noch erschwert, dass die vierspurige Brücke zur Hälfte in eine 400 m-Kurve zu liegen kommt, oder dass der rechtsufrige Hauptpfeiler vor die dortige Brauerei zu stehen kommt, die von dem Bauwerk in der Kurve sehr schief der Länge nach überschritten wird. Auf dem linken Ufer wird vom Anfahrviadukt ein *Ausbau der Waisenhausstrasse* im flüssigen Anschluss an die Berner Ausstrasse (Hauptausfallstrasse), wie aus den Unterlagen zum Berner Bebauungsplan-Wettbewerb hervorgeht, sehr stark beeinflusst, in der vorliegenden Form sozusagen verunmöglicht. Auf dieses weitere Moment, das die Veranstaltung eines Wettbewerbes für Brücke und Anfahrviadukt geradezu gebieterisch fordert, sind wir durch einen Berner Kollegen hingewiesen worden.

**Kraftwerk Klingnau.** In unserer Mitteilung auf Seite 139 letzter Nummer ist ein bedauerliches Versehen unterlaufen, das wie folgt zu berichtigen ist: Für die Durchführung der pneumatischen Foundation des Maschinenhauses, die der *Bauunternehmung E.-W. Klingnau* (Arbeitsgemeinschaft J. J. Rüegg & Cie. und J. Biland & Cie.) übertragen sind, hat sich diese mit der A. G. vorm. Conrad Zschokke (Genf) in Verbindung gesetzt, die die nötigen Spezialrichtungen gerade zur Verfügung stellen konnte und unter deren Mitarbeit diese Arbeiten nun durchgeführt werden.

**Umbau der S.B.B.-Brücke über die Reuss bei Mellingen.** In Ergänzung unserer technischen Angaben (auf S. 138 letzter Nummer) über die Auswechslung der 160 m langen kontinuierlichen Brückenträger in einem Stück zeigen wir hier drei Bilder von der programmgemäss verlaufenen Verschiebung. Abb. 1 zeigt die Situation und Grössenverhältnisse des Objektes von 60 m Mittelöffnung, Abb. 2 lässt einen der ummantelten Eisenpfeiler und Abb. 3 den neuen, 4,3 m hohen Vollwandträger erkennen (siehe S. 150 u. 151).

**Porzellan als Baustoff** ist für die Gestelle der Sendeanlagen der Radiostation Leipzig verwendet worden. Der interessante Versuch, verhältnismässig komplizierte Traggebilde aus Porzellan zu formen, ist dort von Erfolg gekrönt und eröffnet neue Möglichkeiten zur Vereinfachung beim Bau ähnlicher elektrischer Apparate.

## WETTBEWERBE.

**Strassenbrücke Parcs-Saint Nicolas, Neuenburg.** In einem „Ideenbewerb“ unter Neuenburger Ingenieuren und Architekten, dem ein amtliches Vorprojekt zugrunde lag, sind unter 43 eingereichten Entwürfen prämiert worden:

1. Rang (1200 Fr.): Projekt „Pierre jaune“, Arch. Jacques Béguin.
2. Rang (1100 Fr.): Projekt „Pavot“, Arch. Dellenbach & Walter.
3. Rang (1000 Fr.): Projekt „Deux arcs“, Arch. Walter Krêter.
4. Rang (700 Fr.): Projekt „Eurythmie“, Arch. Fernand Decker.

Das „Bulletin Techn.“ veröffentlicht in Nr. 18 (vom 3. Sept.) das Gutachten der Jury (Baudirektor und Städt. von Neuenburg, Ing. A. Bühler, S.B.B. Bern, Arch. M. Braillard, Genf, und Kunstmaler W. Rölhlsberger, Thielle), sowie Schaubilder der prämierten Projekte. — Aus einem, dem Gutachten beigefügten Epilog unseres Eisenbeton-Pioniers Ed. E. geht hervor, dass die Veranstaltung von Anfang bis zum Ende wenig erbaulich verlaufen ist, obwohl (unter den Unprämierten) gute Ingenieurprojekte dagewesen seien.