

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 103/104 (1934)
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: 16.03.2025

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

einem ähnlichen, im Umfang noch weit grössern Landesunglück heimgesucht worden sind.¹⁾ In unserer raschlebigen und aufgeregten Zeit vergisst man derartige Dinge nur allzuleicht, und damit auch die Lehren, die der Techniker daraus zieht — vielleicht sogar die Konsequenzen, die man unter dem frischen Eindruck solcher Katastrophen gezogen hatte. Und so läuft die gleiche Landesgegend Gefahr, ein nächstes Mal wieder verwüstet zu werden, sofern nicht inzwischen das Dringendste vorgekehrt worden ist.

Gewiss sind wir machtlos gegenüber manchen Rufen und Runsen, die unter so sintflutartigen Regenmengen wie jüngst und vor sieben Jahren sich an unerwarteten Stellen steiler Berghänge bilden; wohl aber haben wir die Möglichkeit, *typischen* Folgen übermässiger Geschiebefracht unserer Berggewässer vorzubeugen. Man erinnert sich, dass damals der S.I.A. auf Initiative seiner Sektionen Graubünden, St. Gallen und Zürich in einer Eingabe an den Bundesrat die Verbauung der Wildbäche und Rufen im schweiz. Einzugsgebiet des Rheins als dringende Notwendigkeit zur Sicherung des internat. Rheinregulierungswerkes postuliert hat, und dass die Bundesversammlung (am 21./27. Juni 1928) eine Motion einstimmig gutgeheissen, in der der Bundesrat eingeladen wurde, mit möglichster Beschleunigung ein bezügl. Ausbau-Programm vorzulegen.²⁾ Wie wir vernehmen, soll nun dieses Programm im Laufe dieses Jahres fertiggestellt werden.

Dampftriebwagen für Eisenbahnen nach dem Doble-System. Einer im „Organ“ vom 15. April 1934 erschienenen Darstellung von Molbert (Trier) ist Näheres über die von der Deutschen Reichsbahn beschafften, nach dem Doble-System arbeitenden Triebwagen zu entnehmen (vergl. unsere Mitteilung auf S. 191 von Bd. 103). An zwei zweiachsigen Wagen wurden Versuche vorgenommen, wobei Maschinenleistungen von 100 und 150 PS mit den im Autobau erprobten konstruktiven Einzelheiten benutzt wurden. Die gewonnenen Erfahrungen wurden dann für den Entwurf eines vierachsigen Wagens mit zwei voneinander getrennt arbeitenden Dobleanlagen von je 150 bis 200 PS Leistung verwertet. Der von der Firma Wegmann (Kassel) bereits fertiggestellte wagenbauliche Teil dieses Triebwagens wiegt mit Drehgestellen knapp 26 t. Die Maschinenanlagen haben zusammen ein Gewicht von rund 10 t und nehmen im Wagenkasten nicht mehr Raum in Anspruch als ein im Drehgestell liegender Dieselmotor. Wenn sich die auf dem Prüfstand festgestellte Maximalleistung von 400 PS der Maschinen auch bei der Erprobung auf der Strecke als ausnutzbar erweist, würde der Triebwagen den bisherigen diesel-elektrischen Fahrzeugen hinsichtlich Leistung, Gewicht und Preis überlegen sein. Hierüber, sowie über die Brennstoffkosten pro Wagenkilometer kann heute noch nichts Bestimmtes ausgesagt werden. Der Brennstoffverbrauch pro PSh wurde auf dem Versuchstand zu 450 bis 480 g Rohöl ermittelt; da deutsches Rohöl verwendet werden kann, dessen Preis nur zwei Drittel des Preises für ausländisches Diesel-Rohöl beträgt, so kann sich möglicherweise der Doblewagen trotz seines höheren Oelverbrauches pro PSh im Betrieb dem Dieselmotorwagen in bezug auf die Brennstoffkosten wirtschaftlich als überlegen erweisen.

Ein Schaufelbagger von 7 m³ Schaufelinhalt ist für die Besorgung von Abraumarbeiten im Eisenerzgelände von Corby in Northamptonshire (England) in Betrieb genommen worden. „Engineering“ vom 31. August 1934 gibt eine eingehende Beschreibung dieses zur Zeit grössten Schaufelbaggers in Europa, als dessen Besonderheit auch noch die Anwendung des elektrischen Betriebs zu verzeichnen ist. Die 600 t schwere Maschine ist von der Firma Ransomes & Rapier (Ipswich) unter Mitwirkung der British Thomson-Houston Co. erbaut worden. Zur Fortbewegung im Gelände läuft der Bagger auf vier zweiachsigen Drehgestellen, die, auf zwei Schmalspuren von 8 m Abstand der Geleiseachsen rollend, elektrisch angetrieben werden. Der von einer Baggerstellung aus, bei 21 m maximaler Höhe der Auslegerspitze über Schienenoberkante, bedienbare Geländekreis weist einen Radius von rund 30 m auf. Die für den Schaufelvorschub, die Schaufelhissung, die Drehung des Baggeroberteils und die Fahrt des Baggers benötigten Gleichstrommotoren werden bei Anwendung der Ward Leonard-Schaltung aus einem Umformeraggregat von 435 kW Motorleistung gespeist, das seinerseits über einen Transformator mit Drehstrom von 3,3 kV Spannung mittels einer flexiblen Kabelanlage versorgt wird. Alle Schalter und

Bremsen werden mit komprimierter Luft unter Relais-Ueberwachung betätigt. Eine Druckölanlage für 140 kg/cm² Pressung dient der hydrostatischen Abstützung des Bagger-Tragrahmens auf den Drehgestellen des Laufwerks und erlaubt den Ausgleich von Niveaufehlern an den Fahrgeleisen.

Winddruck-Untersuchungen an einem Gasbehälter-Modell hat Prof. J. Ackeret für das Zürcher Gaswerk durchgeführt, das durch die EWAG einen Behälter von 100 000 m³ ausführen lässt. Sein grösster Durchmesser wird 55 m, seine Höhe 62,5 m betragen. Das Modell im Masstab 1:100 ist im Göttinger Windkanal untersucht worden und die Ergebnisse sind in Modellen anschaulich dargestellt. Das auffallendste Resultat der Versuche ist der grosse Einfluss des Gerüsts, das eine völlig andere Verteilung der Ueber- und Unterdruckzonen bewirkt, als sie am glatten Zylinder vorhanden wären. In beiden Fällen ist das Gebiet des Ueberdrucks überraschend klein gegenüber den Unterdruckgebieten; die grössten Unterdrücke treten seitlich (bezüglich der Windrichtung) auf, auf der ganzen Hinterseite und dem Dach herrscht Unterdruck. (SVGW-Bulletin, Aug 1934).

Eine kraftfahrtechnische Tagung des V. D. I. findet am 29./30. Oktober in Berlin, im grossen Saal des Preussenhauses, Prinz Albrechtstrasse 5, statt. Es sei hervorgehoben der Vortrag „Heimische Treibstoffe für Kraftfahrzeuge“ und die Ausstellung „Kraftwagen und Normung“. Vollständiges Programm sowie Eintrittskarten zu beziehen vom V. D. I., Ingenieurhaus, Berlin NW 7.

Die Offenhaltung des Julier-Passes im Winter, über deren bezügl. Versuche zu Anfang dieses Jahres Kant. Obering. A. Sutter hier einflüsslich berichtet hat (Bd. 103, S. 303*, 30. Juni d. J.), soll im kommenden Winter versuchsweise ununterbrochen durchgeführt werden.

Der schweizer. Werkbund tagt am 7. Oktober in Bad Attisholz (Solothurn,) wo Dir. S. Bittel über „Die Propaganda der Verkehrszentrale“ berichtet.

WETTBEWERBE.

Protestantische Kirche in Birmenstorf (Aargau). Wettbewerben unter den im Kanton Aargau heimatberechtigten oder vor dem 1. Januar 1934 niedergelassenen Architekten reformierter Konfession. Das Bauprogramm umfasst die Kirche zu etwa 300 Sitzplätzen, Pfarrzimmer, Archiv usw., sowie den Turm mit Uhr und Geläute. Einzuzureichen sind Lageplan 1:500, Grundrisse, Fassaden und Schnitte 1:100, Photographie und Massenberechnung. Einlieferungstermin ist der 30. November 1934; für drei bis vier Preise stehen 2500 Fr. zur Verfügung. Als fachliche Preisrichter amten die Architekten Martin Risch (Zürich) und Hans Loeffe (Baden), als Ersatzpreisrichter Arch. Heinrich Bräm (Zürich). Termin für Anfragen ist der 15. Oktober 1934, die Unterlagen sind kostenlos zu beziehen bei Rud. Meier, Lehrer in Birmenstorf.

Teilgestaltung der Place Cornavin in Genf. (Bd. 103, S. 300). Das Preisgericht, dem die Architekten M. Braillard, H. Bernoulli, G. Bovy, J. Favarger und Dr. R. Rohn angehörten, hat unter 34 eingegangenen Entwürfen folgende prämiert:

- I. Preis (1200 Fr.): Entwurf von R. Barro, Arch., Zürich.
- II. Preis (800 Fr.): Entwurf von A. Hoehel, Arch., und L. Jaggi, Sculpteur, Genf.
- III. Preise ex æquo: Entwurf von M. Sarkisoff, Sculpteur, und (je 500 Fr.) Gampert & Baumgartner, Arch., Genf., Entwurf von Ch. Bopp, Arch., Genf.

Die Ausstellung der Entwürfe in der Salle du Faubourg, rue des Terreaux du Temple, dauert noch heute von 10 bis 12 h und 13 bis 18 h, sowie morgen von 10 bis 12 und 14 bis 16 h.

Neues Kantonspital in Zürich. Rechtzeitig eingegangen sind 83 Entwürfe, die in der Fabrik Stünzi Söhne A.-G., Seestr. 395 in Zürich-Wollishofen aufgehängt werden. Das Kant. Hochbauamt teilt uns mit, dass das Urteil des Preisgerichts kaum vor Ende Dezember zu erwarten sei.

Für den Text-Teil verantwortlich die REDAKTION:

CARL JEGHER, WERNER JEGHER, K. H. GROSSMANN.

Zuschriften: An die Redaktion der SBZ, Zürich, Dianastrasse 5 (Telephon 34507).

SITZUNGS- UND VORTRAGS-KALENDER.

Zur Aufnahme in diese Aufstellung müssen die Vorträge (sowie auch nachträgliche Aenderungen) bis spätestens jeweils Mittwoch 12 Uhr der Redaktion mitgeteilt sein.

12. Oktober (Freitag): Techn. Verein Winterthur. 20.15 h im Bahnhofsäli. Vortrag von Prof. Dr. O. Schuppli: „Ueber Kunstseiden“.

¹⁾ Vergl. Darstellung mit Plänen und Bildern in Band 90 (1927); ergänzt in Band 100 (1932), Seite 249*.

²⁾ Berichte hierüber in Band 91, Seite 133, 262 u. ff. (1928).