

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **85/86 (1925)**

Heft 23

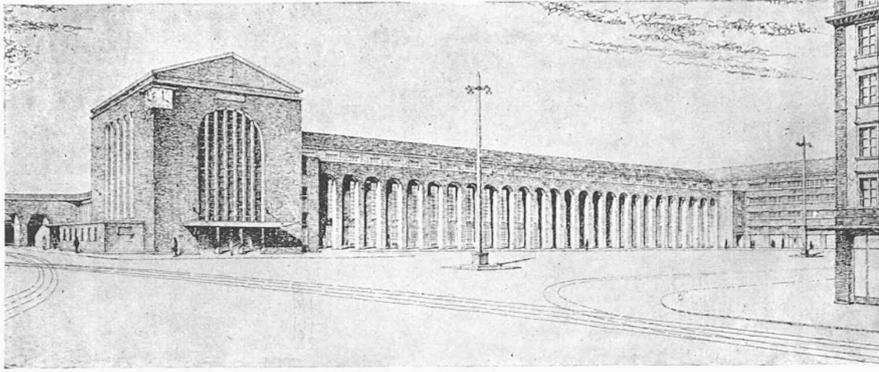
PDF erstellt am: **24.09.2024**

Nutzungsbedingungen

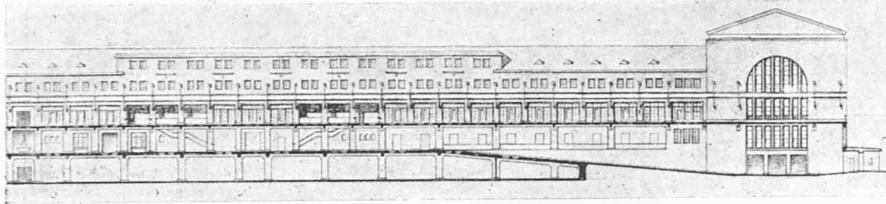
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

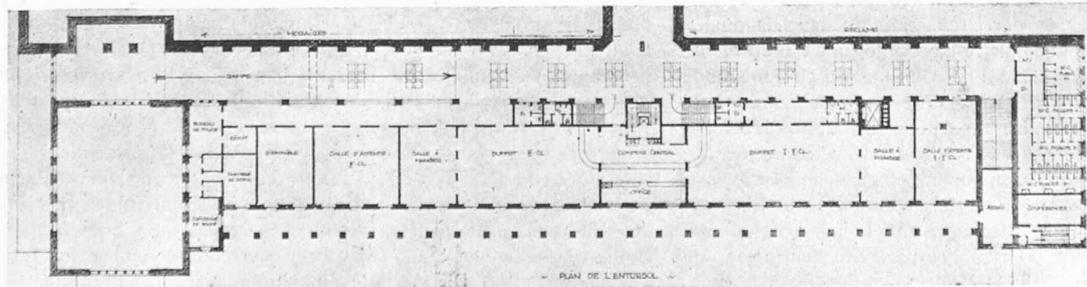
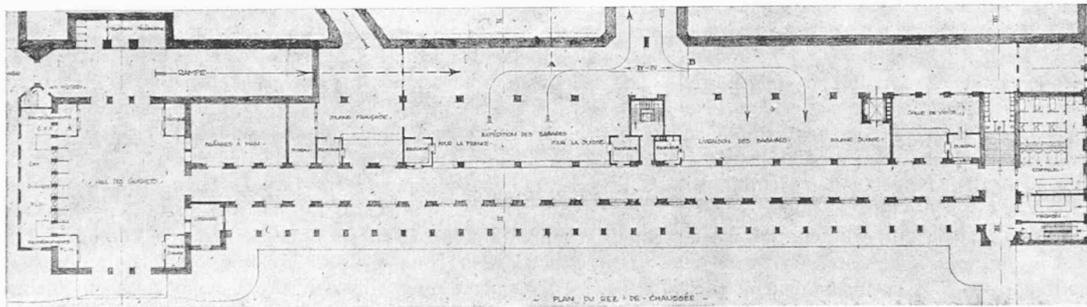
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Nichtprämiierter Entwurf Nr. 55 „Post Tenebras Lux“. — Verfasser ungenannt.



Bahnseitige Ansicht und Schnitt durch Zugangs-Rampe. — Masstab 1 : 1000.



Grundrisse vom Erdgeschoss und Zwischengeschoss zum Entwurf Nr. 55. — Masstab 1 : 1000.

war Hauptsache und „Epater le bourgeois“ hätte die Devise heissen sollen; statt dass man zeigt, wie sich die objektiv vorhandenen Bedürfnisse und bahntechnischen Notwendigkeiten auf einfachste Weise befriedigen liessen, fängt man zuerst mit Weltverbesserung an, indem man verkündet, getrennte Warteräume und Buffets „entsprechen nicht dem Charakter eines Bahnhofs, der für alle bestimmt ist.“ — Aerger kann man dem gesunden Gedanken in den modernen Bestrebungen schwerlich schaden.

Man darf gespannt sein, wie die S. B. B. die Ergebnisse dieses Wettbewerbes verwerten werden; das Preisgericht war in der seltsamen Lage, Entwürfe beurteilen zu müssen, die Varianten eines schon sorgfältig, wenn auch schematisch bearbeiteten Vorprojektes waren, und die darum begrifflicher Weise reifere und ausgeglichene Lösungen boten als diejenigen, die von neuern und oft besseren Grundideen ausgingen, diese aber nicht ebenso sorgsam durcharbeiten konnten. Das Preisgericht

hat sich streng an seine Aufgabe gehalten, und kein eigenes Projekt aufgestellt; es ist vielmehr Sache der Behörden, auf Grund der eingegangenen Entwürfe einen neuen, beschränkten Wettbewerb mit präzisierendem Programm auszuschreiben, und es ist zu hoffen, dass Genf schliesslich einen Bahnhof bekomme, der seiner städtebaulichen Situation wie dem, einem modernen Bahnhof allein angemessenen Charakter einfacher Sachlichkeit und höchster Zweckmässigkeit gleicherweise Rechnung tragen wird.

P. M.

der Unklarheit leidet, dass der Ausgang anstelle des soviel wichtigeren Eingangs durch den Querbau architektonisch betont wird. Ferner Nr. 75 „Beton“; die Anlage des Eingangs wurde schon erwähnt, die Gesamthaltung sehr sympathisch einfach; ein kapitaler Fehler ist aber, dass das schwere Gepäck zur Gepäckaufgabe quer durch die Schalterhalle transportiert werden müsste, ferner dass der ankommende Reisende die Seitentreppe zur Gepäckaufgabe wohl sicher übersehen würde. Dass der Hauptbaukörper jenseits des Querbaues über dem Ausgang anders behandelt ist, als der vordere Teil, wirkt, verglichen mit dem vorigen Projekt Nr. 41, als Vorzug.

Zwei andere Arbeiten waren wildesten Corbusier; unter Verwendung konstruktiver Formen völlig aufs Dekorative abgestellt. Die interessante Massengruppierung, eine ungewöhnliche, Schiffs-Kommandobrückenartige Silhouette

Miscellanea.

Schweizerische Bundesbahnen. Betriebsergebnis. Nach der im „Bundesblatt“ vom 13. Mai veröffentlichten Botschaft des Bundesrats an die Bundesversammlung betreffend die Genehmigung der Geschäftsführung und der Rechnungen der S. B. B. für 1924 ergibt sich für die Wirtschaftlichkeit des Betriebs folgendes Bild:

	1913	1921	1922	1923	1924
Betriebseinnahmen	Mill. Fr. 212,7	353,9	344,2	367,7	404,5
Reine Betriebskosten	Mill. Fr. 133,1	332,9	306,3	249,8	260,5
Betriebsüberschüsse	Mill. Fr. 79,6	21,1	37,9	117,9	144,0
Auf 1 Bahnkilometer	Fr. 28 476	7302	12 892	40 089	48 941
Betriebskoeffizient auf Grund der reinen Betriebs-Ausgaben	% 62,6	94,1	89,9	68,0	64,4
oder bei Einschluss der aus den Spezialfonds bestritt. Kosten	% 66,9	96,6	91,1	70,8	67,2

Von den 404,5 Mill. Fr. Betriebseinnahmen des Jahres 1924 entfallen 132,5 Mill. Fr. (1923: 127,2 Mill.) auf den Reisendenverkehr, 223,2 (196,9) Mill. auf den Güterverkehr, der Rest auf Gepäck, Tiere, Poststücke und Verschiedenes. Die Vermehrung der Ausgaben gegenüber dem Vorjahre wurde hauptsächlich verursacht durch die auf 1. April eingetretenen periodischen Gehaltserhöhungen. Die als Folge der Reorganisation vorausgesehene Personaleinsparung wurde bis Ende des Jahres 1924 bereits zu zwei Dritteln verwirklicht, wodurch die Betriebsrechnung um 3,24 Mill. Fr. entlastet wurde. Dazu tritt eine weitere Entlastung von rund 500000 Fr. jährlich indem es wegen der Verminderung der Zahl der Kreise möglich geworden ist, die Einteilung des Netzes in Bahningenieurbezirke, Bahnmeister- und Vorarbeiterstrecken zweckmässiger zu gestalten und dadurch bis jetzt 52 Beamte zu ersparen. Die direkte Ersparnis, die beim Erlass des neuen Organisationsgesetzes gerechnet worden ist, wird also zum mindesten erreicht, wenn nicht überschritten werden. Der Verminderung des Verwaltungspersonals steht allerdings andererseits eine Vermehrung des Betriebspersonals infolge der Verkehrszunahme gegenüber. Der gesamte Personalbestand hat daher um nur 138 Köpfe abgenommen (Bestand 35170, gegenüber 35308 im Vorjahre und 36873 im Jahre 1922).

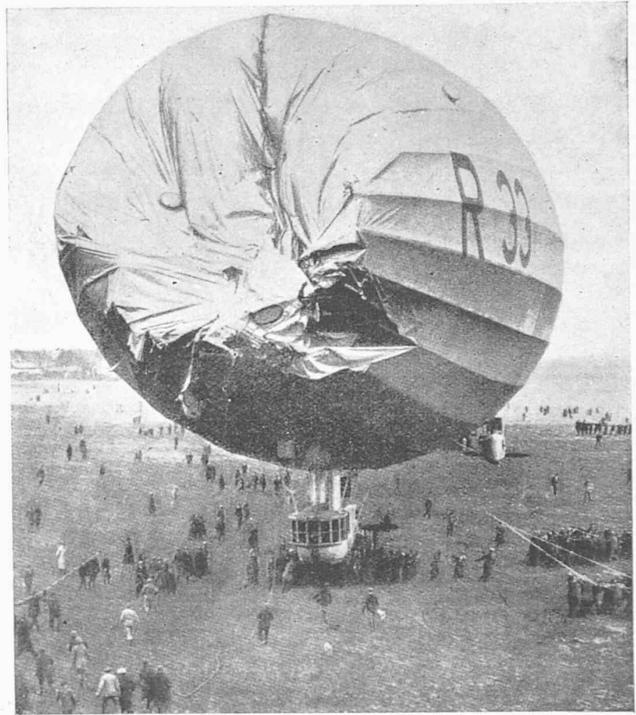
Das gesamte Rechnungsergebnis des Jahres 1924 schliesst mit einem Aktivsaldo von 15,2 Mill. Fr. ab (im Vorjahr 3,7 Mill. Fr.). Der neue Ueberschuss ist zu einer zweiten Abschreibung auf dem Kriegsdefizit verwendet worden, das von seinem Höchstbestand von 210,7 Mill. Fr. im Jahre 1922 nunmehr auf 191,9 Mill. Fr. vermindert werden konnte.

Hölzerne, gedeckte Strassenbrücke über den Neckar.

Eine hölzerne, gedeckte Brücke, äusserlich ganz im Charakter unserer noch ziemlich zahlreichen alten Holzbrücken, im Innern, was den statischen Aufbau anbelangt, ganz den neuesten auch im Holzbau eingeführten Prinzipien entsprechend, ist kürzlich dem Verkehr übergeben worden. Die nach der bekannten Bauart Küber ausgeführte Brücke besitzt drei fachwerkförmige Hauptüberbauten von 10 m, 19 m und 10 m Stützweite. Um auf der Brücke eine freie Durchfahrthöhe von 3,75 m einzuhalten, musste die Höhe der als Parallelträger (Ständerfachwerke mit Druckdiagonalen) ausgebildeten Hauptträger zu 4,40 m gewählt werden, was kleine Gurtkräfte bedingte, sodass die Hauptträger als einfache Balken ausgeführt wurden. Bei einem Hauptträgerabstand von 4,26 m und einer Feldweite von 2,5 m ergaben sich sehr kräftige Querträger von 28 × 35 cm, auf denen sieben Längsträger von 20 × 25 cm Querschnitt ruhen, die ihrerseits den einfachen Querbelag aus Bohlen 13 × 18 cm tragen. Die Ausbildung der Hauptträgerknotenpunkte erfolgte nach dem der Bauweise Küber eigenen Prinzip der Zerlegung der Druckkräfte in den Diagonalen in eine vertikale und eine horizontale Komponente, und Uebertragung dieser Komponenten auf Vertikale und Gurtung durch kreisrunde Hartholzdübel. Zur Aufnahme der Windkräfte wurden ein oberer und ein unterer durchlaufender Windverband mit gekreuzten Streben angeordnet. Gegen Witterungseinflüsse sind die Aussenwände verschalt; das Dach wurde mit Biberschwänzen doppelt eingedeckt. Der Zusammenbau der ganzen Holzkonstruktion erfolgte innert Monatsfrist; die Gesamtkosten einschliesslich Abdeckung und teilweise Anstrich betragen nach dem „Z. d. B.“ vom 25. Februar 1925, dem diese Angaben entnommen sind, rund 18000 Mark. Jy.

Schweizerischer Elektrotechnischer Verein. Die auf Seite 250 bereits angekündigten Jahresversammlungen des V. S. E. und des S. E. V. finden am Samstag den 13. Juni um 15 Uhr, bezw. am Sonntag den 14. Juni um 9^{1/2} Uhr in der Aula des Palais de Rumine in Lausanne statt. An der ersten Versammlung wird Direktor L. Martenet (Neuchâtel) über „Tarification multiple“, an der zweiten Ingenieur F. J. Rutgers (Oerlikon) über „Beobachtung elektrischer Störungen, wie Windungsschluss und dergleichen, unter Benützung von Hochfrequenz-Erscheinungen“ referieren. Die Bankette beider Vereine finden je am Abend statt. Für den Sonntag nachmittag ist eine Rundfahrt auf dem See in Aussicht genommen. An technischen Exkursionen sind für den Montag eine eintägige nach der Vallée de Joux mit Besichtigung der Kraftwerke Ladernier und Montcherand, für Montag und Dienstag eine zwoetägige zur Besichtigung der Werke der S. B. B. in Vernayaz, Châtelard und Barberine vorgesehen.

Das englische Starrluftschiff R 33 ist Ende April, wie unsere Leser aus Zeitungsberichten wissen, durch einen Sturmwind von seinem Verankerungsmast, dessen Spitze brach, losgerissen worden und trieb dann 30 Stunden lang unter heftigem Sturmwind



Das englische Luftschiff R33 nach seiner unfreiwilligen Sturmfahrt.

über die Nordsee und die holländische Küste. Bemerkenswert ist, dass das Schiff trotz der aus dem beigegebenen Bild ersichtlichen, während des Flugs erlittenen Beschädigung, mit eigener Kraft seinen Hafen wieder erreichen konnte, und dies obwohl seine Geschwindigkeit infolge dieser Havarie laut „Engineering“ vom 24. April von 85 auf rund 50 km/h vermindert war. Es mag noch erwähnt werden, dass das betreffende Luftschiff, für das der erste Zeppelin-Luftkreuzer mit stromlinienförmigem Schiffskörper als Vorbild diente, 195 m Länge, 24 m Durchmesser, 28,5 m grösste Höhe und rund 60000 m³ Fassungsvermögen besitzt. Es ist demnach etwas kleiner als der durch seine Amerikafahrt bekannte L Z 126 (vergleiche Band 84, Seite 132, 13. September 1924).

Messung der Abnützung der Strassenfahrbahn. Um sich über die, durch den Verkehr bewirkte Abnützung der Strassenfahrbahn Rechenschaft zu geben, müssen periodisch Querprofile aufgenommen werden. Da Nivellements in belebten Strassen schwierig durchzuführen sind, kann mit Vorteil eine in der „Verkehrstechnik“ vom 17. April beschriebene, für diesen Zweck genügend genau arbeitende Messmethode angewendet werden. Ein Gitterparallelträger wird mit seinen Enden auf zwei einnivellierte, neben dem Strassenrand befindliche Marksteine aufgestellt. An diesem Träger sind alle 10 cm vertikal bewegliche Stäbe angebracht, die bis zu ihrer Berührung mit der Strassenfahrbahn verschoben und dann festgeklemmt werden. Die ganze Manipulation dauert etwa drei Minuten. Hierauf kann der Träger mit den eingestellten Stäben weggenommen und aus der Lage der einzelnen Stäbe das Querprofil der Fahrbahn konstruiert werden. Hi.

Ein neuartiger Kabelkran. Ueber einen Kabellaufrührer Werkstattzwecke, d. h. kleine Spannweiten von rund 20 m, berichten die V. D. I.-Nachrichten vom 4. März. Aeusserlich gleicht der neue Kran dem gewöhnlichen Laufkran, nur dass die Katz-Fahrbahn aus Drahtseilen besteht, deren Zugkräfte an den beiden Kranträgerenden an die fachwerkförmigen Kranträger abgegeben werden, diese also auf Druck beanspruchen, statt auf Biegung, wie beim normalen Katzenlaufkran. Ein von der Firma Ad. Bleichert & Cie., Leipzig, für die Werkzeugmaschinenhalle der Technischen Messe in Leipzig gebauter Kabelkran weist folgende charakteristischen Daten auf: Spannweite 18 m, Tragkraft 20 t, Kranfahrgeschwindigkeit 75 m/min, Katzfahrgeschwindigkeit 25 m/min, Lasthebe-Geschwindigkeit (20 t) 2,5 m/min. Jy.

Elektrifikation der Arlberglinie. Seit 14. Mai ist auf der gesamten Arlberglinie, von Innsbruck bis Bludenz, die elektrische Zugförderung eingeführt.