

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 65/66 (1915)
Heft: 7

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 21.02.2026

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

stellte, als vor dem vierjährigen Betriebe, dürfte seine Erklärung darin finden, dass diese, durch die Ausfressung bedingte neue Form der Kammern sogar erhöhte Wirbelbildungen verursachte, die dann bei voller Belastung den Spaltverlust eher verminderten als vergrösserten.

Da die Veränderung der beidseitigen Kammern eine gleichmässige war, so darf wohl daraus der Schluss gezogen werden, dass auch die beidseitigen Spaltverluste sich gleichmässig geändert haben. Diese Annahme scheint denn auch bestätigt zu sein durch die Tatsache, dass der Axialschub dieser einfach ausgiessenden Turbine sich während der vierjährigen Betriebsperiode nicht wesentlich veränderte. Das mechanische Ringspurlager zeigt keine Abnutzung, ein Beweis, dass die hydraulische Entlastung die ihr zugesetzte Rolle fortwährend übernommen hat.

Es darf somit angenommen werden, dass die vom Verfasser damals gemachten Behauptungen betreffend „einfach ausgiessende“ Hochdruck-Francisturbinen sowohl in Bezug auf Wirkungsgrad und Axialschub, als auch in Bezug auf Abnutzung vollauf bestätigt sind. Die grosse Nachfrage und seitherige Verwendung der Hochdruck-Francisturbine, selbst für Leistungen über 10000 PS in Fällen, wo vor sechs Jahren noch niemand an etwas anderes als an ein Löffelrad dachte, hat auch ihre Wirtschaftlichkeit, sowohl in streng technischer, als auch in rein kommerzieller Hinsicht vollauf bestätigt.

Sobald die Erbauer von Generatoren mit hoher Umlaufzahl im Stande sein werden, diese zu einem Preise herzustellen, der die gesamte „hydro-elektrische“ Einheit konkurrenzfähig macht, so wird es dem modernen Grossturbinenbauer ein Leichtes sein, die entsprechende Antriebskraft zu liefern, und es wird für solche Firmen, die beide Teile in ihren eigenen Werkstätten herstellen können, dann auch grossen Vorteil gewähren, die Garantien der beiden Teile nicht mehr getrennt, sondern kombiniert angeben zu können, wie dies ja schon bei Dampfturbinen-Generatoreinheiten allgemein gebräuchlich ist. Im Falle einer hydro-elektrischen Einheit würde sich also die kombinierte Garantie nur auf Nutzgefälle, Wasserverbrauch und Kilowatt am Schaltbrett bei festgesetzter Spannung und Umlauf- oder Periodenzahl zu beziehen haben. Dadurch fielen dann alle Zwischenwerte, wie mechanische Bremsleistung in PS, Wirkungsgrad der Turbine und des Generators aus der Rechnung. Die zum Versuche benötigten Ablesungen wären dann rein kommerzieller Natur, ein Vorteil, der jedem praktisch veranlagten Besteller natürlich einleuchten muss, und sich tatsächlich in der amerikanischen Praxis bereits grosser Beachtung erfreut.

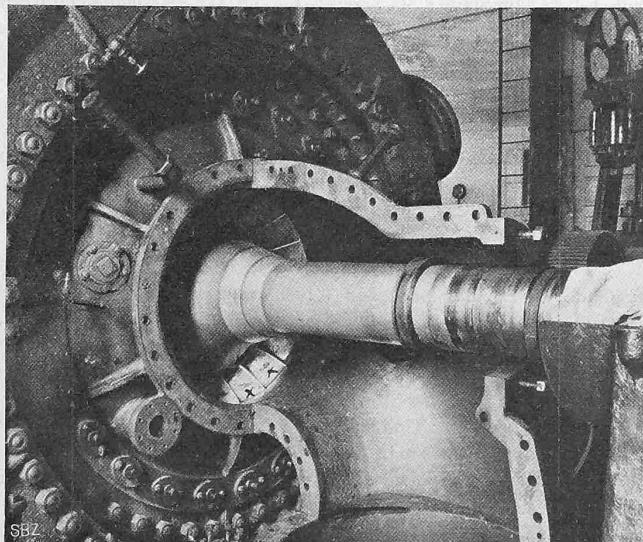


Abb. 3. Ablaufseite der 9700 PS Hochdruck-Spiral-Francisturbine der Anlage Centerville.

Miscellanea.

Simplon-Tunnel II. Monatsausweis Januar 1915.

	Tunnellänge 19825 m	Südseite	Nordseite	Total
Firststollen:	Monatsleistung m	195	—	195
	Stand am 31. Januar . . m	4010	5148	9158
Vollausbruch:	Monatsleistung m	112	—	112
	Stand am 31. Januar . . m	3924	5039	8963
Widerlager:	Monatsleistung m	54	—	54
	Stand am 31. Januar . . m	3824	4884	8708
Gewölbe:	Monatsleistung m	32	—	32
	Stand am 31. Januar . . m	3800	4874	8674
Tunnel vollendet am 31. Januar m	3800	4874	8674	
In % der Tunnellänge . . %	19,2	24,6	43,8	
Mittlerer Schichten-Aufwand im Tag:				
Im Tunnel	293	21	314	
Im Freien	158	12	170	
Im Ganzen	451	33	484	

Nordseite. Gearbeitet wurde an 29 Tagen, wobei es sich wiederum in der Hauptsache um das Verlegen des Tunnelkrans, um das Legen von Kabeln und um Materialreparaturen handelte.

Südseite. Vom 24. Dezember 1914 bis 4. Januar 1915 waren die Arbeiten der Südseite in Iselle der Festtage halber eingestellt. An letzterem Tage wurden die Arbeiten wieder voll aufgenommen, und seither an 23 Tagen gearbeitet.

Grenchenbergtunnel. Monatsausweis Januar 1915.

	Tunnellänge 8565 m	Nordseite	Südseite	Total
Sohlenstollen:	Durchschlag am 27. Okt. . m	4350	4215	8565
Vollausbruch:	Monatsleistung m	—	333	333
	Länge am 31. Januar . . m	4021	3729	7750
Gewölbemauerung:	Monatsleistung m	—	133	133
	Länge am 31. Januar . . m	3939	3310	7249
Mittlere Arbeiterzahl im Tag:				
Ausserhalb des Tunnels	46	123	169	
Im Tunnel	52	505	557	
Im Ganzen	98	628	726	
Am Portal ausfliessende Wassermenge l/sek.	195	420	615	

Am 1. Januar waren die Arbeiten auf beiden Seiten eingestellt.

Seit 2. Januar wurde nur auf der Südseite gearbeitet.

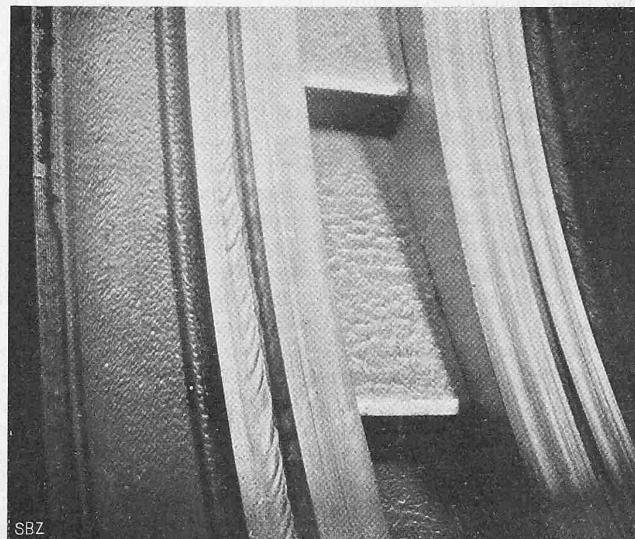


Abb. 4. Ausfressungen der Spalt-Labyrinthdichtung.

Verbreitung des Telephones in den europäischen Städten.

Anschliessend an unsere Mitteilungen in Nr. 5 ds. Bds. über die Verbreitung des Telegraphs und des Telephones in Europa geben wir nachstehend noch einige Zahlen über die Dichte der Telefonstationen in europäischen Städten. Weitauß die grösste Dichte weist Stockholm auf, mit 21,1 Apparaten auf 100 Einwohner, oder 4,7 Einwohner pro Sprechstelle, während in den an zweiter und dritter Stelle stehenden Städten Kopenhagen und Gothenburg nur 7,6 Apparate auf 100 Einwohner entfallen. Ueber 5 Apparate haben noch folgende Städte: Charlottenburg 7,2; Christiania 7,1; Malmö 6,6; Zürich 6,1; Berlin, Stuttgart, Helsingfors je 5,9; Frankfurt 5,8;

Genf 5,8; Hamburg-Altona 5,4; Basel 5,2. Als erste englische Stadt kommt Edinburgh mit 3,1 an 25. Stelle, während London und Liverpool mit 3,0 unmittelbar folgen. Die grösste Dichte in Russland zeigen Warschau (3,0) und St. Petersburg (2,1), in Frankreich Paris (2,9) und Bordeaux (1,8), in Oesterreich-Ungarn Brünn (2,6), Wien (2,5) und Budapest (2,5), in Italien Genua (2,1), Rom (1,9) und Mailand (1,7). Auch diese Zahlen, die wir „E u. M“ entnehmen, beziehen sich auf das Jahr 1912.

Elektrischer Bahnbetrieb auf den Preussischen Staatsbahnen. Ueber die beabsichtigte Einführung des elektrischen Betriebes mit einphasigem Wechselstrom von 15 000 V und 16 $\frac{2}{3}$ Per auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen haben wir seinerzeit berichtet¹⁾. Für die Zugförderung waren teils dreiachsige, teils zweiachsige „Triebgestelle“ vorgesehen, die auf der Strecke Dessau-Bitterfeld eingehenden Versuchen unterworfen worden sind. Diese haben nun die Erwartungen nicht erfüllt, da, wie übrigens vorauszusehen war, die mit Lokomotivzügen erreichbare Beschleunigung zu gering ist, um einen rationellen Schnellbahnbetrieb zu gestalten. Sollen nun aber Triebwagenzüge zur Verwendung kommen, so fallen verschiedene Vorzüge des Wechselstroms gegenüber dem Gleichstrom dahin. Die Eisenbahnverwaltung hat sich daher entschlossen, auch mit Gleichstrom-Triebwagenzügen einen Probebetrieb einzurichten und zwar auf der Zweigbahn Wannsee-Stahnsdorf, die später einen Bestandteil der Berliner Vorortbahnen bilden wird. Als Spannung wurde 1600 V und zur Stromzuführung die dritte Schiene gewählt. Der bereits in Auftrag gegebene Versuchszug wird aus vier vierachsigen Triebwagen und sechs Beiwagen bestehen.

Schweizerische Unfallversicherungsanstalt in Luzern. In der Sitzung des Verwaltungsrates vom 27. Januar wurde vom Vorsitzenden berichtet, dass ungeachtet der Beeinträchtigung, die die Vorbereitungsarbeiten infolge der Kriegslage zu erleiden hatten, doch begründete Aussicht besteht, dass die Anstalt ihren Betrieb, wenn auch nicht wie beabsichtigt auf Anfang 1916, sdoch im Laufe des Herbstes jenes Jahres oder zu Beginn 1917 werde aufnehmen können. Eine Besichtigung des Baues, der als Sitz der Anstalt in Luzern errichtet wird und schon weit vorgeschritten ist, liess darauf schliessen, dass die Räume zu Ende dieses Jahres bezugsbereit sein dürften.

Schweizerischer Baumeister-Verband. Die diesjährige ordentliche Generalversammlung findet am 14. März in Zürich statt.

Konkurrenzen.

Kollegienhaus der Universität Basel. Das Baudepartement des Kantons Basel-Stadt eröffnet unter den in der Schweiz niedergelassenen Architekten und den schweizerischen Architekten im Ausland einen Wettbewerb zur Erlangung von Plänen für den Neubau des Kollegienhauses der Universität Basel auf dem Gelände des alten Zeughäuses am Petersplatz¹⁾. Als Einreichungsstermin ist der 1. Oktober 1915 festgesetzt. In das Preisgericht sind berufende Herren Dr. August Sulger, Präs. der freiwilligen akademischen Gesellschaft, Basel; Prof. Paul Bonatz, Arch., Stuttgart; Prof. Dr. Daniel Burckhardt, Basel; H. B. v. Fischer, Arch., Bern; Prof. Dr. Theodor Fischer, Arch., München; Prof. Dr. Gustav Gull, Arch., Zürich; Prof. Dr. Hans Rupe, z. Z. Rektor an der Universität Basel; als Ersatzmänner: Hochbauinspektor Th. Hünerwadel, Arch., Basel, und Prof. Dr. Karl Joël, z. Z. Prorektor der Universität Basel. Zur Prämierung von vier bis fünf Entwürfen ist dem Preisgericht die Summe von 12 000 Fr. zur Verfügung gestellt. Die prämierten Entwürfe werden Eigentum der Einwohnergemeinde Basel-Stadt. Die ausschreibende Behörde beabsichtigt einen der Preisträger zur weiteren Bearbeitung der Aufgabe heranzuziehen, behält sich jedoch hierüber freie Hand vor. Im Uebrigen sind die vom Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Verein aufgestellten „Grundsätze“ vom 1. Januar 1909 massgebend.

Verlangt werden: Ein Lageplan 1:500, die Grundrisse sämtlicher Geschosse, die zur Klarlegung des Entwurfes erforderlichen Schnitte und sämtliche Fassaden 1:200, eine oder mehrere Perspektiven von zugänglichen Standpunkten aus, oder ein Modell der Gesamtanlage; ein kurzer Erläuterungsbericht; eine summarische Kostenberechnung unter Zugrundelegung eines Durchschnittspreises

¹⁾ Siehe Band LXI, S. 285 (24. Mai 1913).

²⁾ Wir werden in der nächsten Nummer den Lageplan in verkleinerter Wiedergabe bringen. Red.

von 36 Fr. für den m^2 umbauten Raumes. Die Entwürfe sind je in einer Mappe einzureichen.

Das Programm nebst einem Lageplan 1:500, einem Uebersichtsplan des Bauplatzes 1:200 und einem Blatt mit schematischen Schnitten der benachbarten Gebäude des Vesalianums und der Gewerbeschule 1:200, kann bezogen werden vom Sekretariat des Baudepartements des Kantons Baselstadt gegen Hinterlegung von 10 Fr., die bei Einreichung eines Entwurfes zurückerstattet werden.

Kirchgemeindehaus Zürich-Wiedikon. (Bd. LXV S. 67). In Abänderung von unserer Mitteilung in letzter Nummer wird als Bezugsstelle für das Programm der Sigrist Frey im Unterweisungszimmer der Kirche Wiedikon angegeben.

Korrespondenz.

Wir erhalten folgende Zuschrift:

„Der Aufsatz in No. 25 Bd. LXIV Ihrer Zeitschrift über

Lastverteilung bei Plattenbalkenbrücken

veranlasst mich, zur Klarstellung Folgendes zu bemerken:

Die Darstellung der Belastungsergebnisse ist interessant, weil sie über die Arbeitsweise solcher Plattenbalkenbrücken einiges Licht verbreitet. Darnach wäre es also gestattet, bei ähnlich ausgebildeten Brücken die Lasten so auf die Hauptträger zu verteilen, dass die Auflager der Fahrbahnplatte in einer Geraden bleiben, d. h. die Verbiegungen der Fahrbahnplatte, einschliesslich der vorhandenen Querträger, sind gegenüber den Verbiegungen der Hauptträger verschwindend klein; die Fahrbahnkonstruktion kann daher vergleichsweise als starr betrachtet werden. Diese Annahme ist z. B. schon in Kerstens „Balkenbrücken“ angedeutet. Es lassen sich in allgemeiner Form geschlossene, einfache Ausdrücke für die Hauptträgerreaktionen angeben. Aus diesen können dann die Einflusslinien für die Biegemomente und Scheerkräfte der Fahrbahnplatte, bzw. der Querträger, abgeleitet werden.

Bei der statischen Berechnung solcher Eisenbetonbrücken können mehr oder weniger zutreffende Annahmen gemacht werden, um die Verteilung von „Lasten“ im Quersinn der Brücke festzulegen. Selbstverständlich haben nur diejenigen Methoden Aussicht, die wirkliche Arbeitsweise der Brücken erkennen zu lassen, die auf die Abhängigkeit der elastischen Formänderungen der Fahrbahnkonstruktion und der Hauptträger Rücksicht nehmen. Eine richtige Fahrbahnberechnung liefert auch richtige Hauptträgerreaktionen. In dieser Hinsicht lässt sich kurz Folgendes sagen:

A) Sind keine Querträger angeordnet, oder sind diese nur als dürftige Zugabe behandelt, so wird man den in Betracht fallenden Streifen der Fahrbahnplatte in folgender Weise zu berechnen haben:

1. in der Nähe der Auflager der Hauptträger: als Balken auf starren Stützen;

2. in Oeffnungsmitten: als Balken auf elastischen Stützen;

3. bei im Verhältnis zur Stützweite schmalen Brücken und starker Fahrbahnplatte: als starren Balken auf elastischen Stützen.

B) Sind Querträger ausgebildet und ist die Fahrbahnplatte vergleichsweise wenig steif, so kann die Lastverteilung wie folgt bestimmt werden:

4. übereinanderliegende Abspunkte der Quer- und Hauptträger müssen gleiche Durchbiegungen aufweisen. Diese Methode steht z. B. bei der Berechnung grosser Schleusentore, bei denen sich ebenfalls zwei elastische Systeme kreuzen, in Anwendung.

5. In besondern Fällen können bei Methode 4 die Querträger als starre Balken betrachtet werden.

C) Sind weder die Querträger noch die Fahrbahnplatte so ausgebildet, dass die Methoden 1 bis 5 angewendet werden können, so wird eine zutreffende Berechnung kaum möglich sein, da eine allgemeine Theorie der mit Rippen verstieften Platte noch nicht besteht.

Die Schlüsse, die aus den Beobachtungen zu ziehen sind, gestalten sich daher wie folgt:

„Die Querträger sind bei neu zu erbauenden Brücken regelmässig anzuordnen, etwa in Abständen gleich dem 1,0 bis 1,5 fachen Hauptträgerabstand, und für die Lastverteilungsarbeit zu berechnen, sie sind ferner tunlichst hoch und reichlich zu bemessen, was umso eher möglich ist, als die Kräfte nicht erheblich ausfallen. Die entstehenden Felder der Fahrbahnplatte können als allseitig eingespannt berechnet werden. Bei welchen Anordnungen die Annahme 5 noch zutrifft, zeigen die erwähnten Belastungsproben“.