

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 73/74 (1919)
Heft: 2

Wettbewerbe

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: 16.01.2026

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

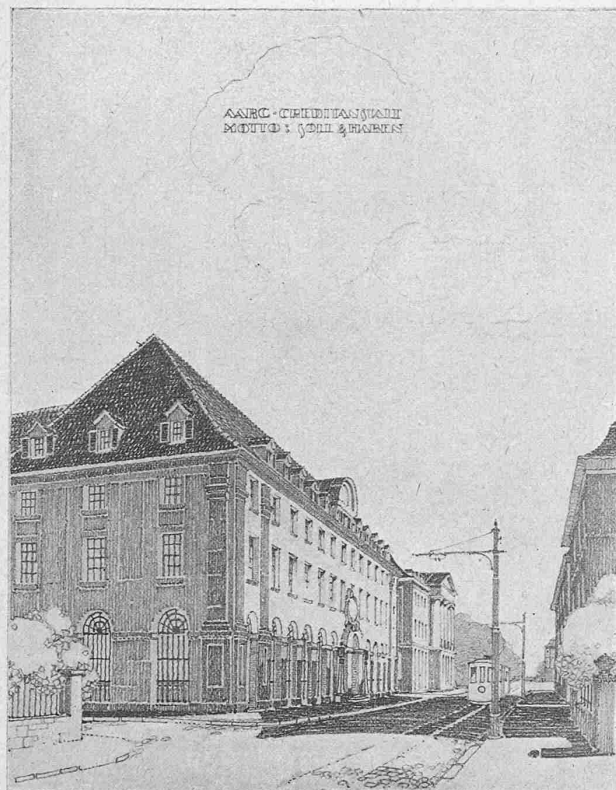
INHALT: Wettbewerb für die Aargauische Creditanstalt in Aarau. — Die Schaltung der Maschinenfabrik Oerlikon zur Energierückgewinnung auf Einphasenbahnen. — Die Ventilationsanlage des Simplontunnels. — Konkurrenzen: Wettbewerb für Arbeiter-Wohnhäuser. — Nekrologie: E. Buchi. Hermann Stadler. A. Pfenniger.

A. Habicht. A. Bürgi. — Vereinsnachrichten: Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. Gesellschaft ehemaliger Studierender: Protokoll; Stellenvermittlung.

Band 73.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 2.



1. Preis, Entwurf Nr. 5. — Ansicht von S.-W.
Architekten F. & S. Saager in Biel.

Wettbewerb für die Aargauische Creditanstalt in Aarau.¹⁾

Als Bauplatz für das neue Verwaltungs-Gebäude der Aargauischen Creditanstalt dient das Grundstück westlich des neuen Postgebäudes am Bahnhofplatz Aarau; er ist, wie dem Lageplan zu entnehmen, nördlich begrenzt durch eine bestehende, wenig hohe Postremise (vergl. nebenstehenden Schnitt zu Entwurf Nr. 5), sodass von allen Seiten her gute Beleuchtung gesichert ist; an die Brandmauer der Postremise darf angebaut werden und es dürfen nötigenfalls über der Remise auch Fenster angebracht werden. Hinsichtlich der Grundriss-Gestaltung schrieb das Programm u. a. vor: Haupteingang mit Entrée und Vorraum von der Südseite, mit direktem Eingang zur Schalterhalle und Hauptkasse vom Vorraum aus, von dem aus auch der Zugang zur Wertschriften-Abteilung erfolgen soll. Den Bankzwecken dienen vorläufig nur Untergeschoss, Erdgeschoss und I. Stock. — Die Fassaden sollen in einer dem Zweck des Gebäudes würdigen Weise, aber frei von luxuriöser Ausstattung ausgebildet werden, wobei den örtlichen Verhältnissen und der näheren Umgebung möglichst Rechnung zu tragen, und der Bank-Charakter deutlich zum Ausdruck zu bringen war.

Im Preisgericht amtierten, neben den Herren P. Matter-Bally (Köllikon) und Oberst Hans Hassler (Aarau) als Vertreter der Bank, die Architekten Carl Burckhardt (in Firma Burckhardt, Wenk & Cie., Basel), Prof. Dr. Karl Moser (Zürich) und Prof. R. Rittmeyer (Winterthur).

¹⁾ Vergl. Band LXXI, S. 161; Band LXXII, S. 152, 176 und 208.

Bericht des Preisgerichtes.

(Sitzungen des Preisgerichts: 28., 29. u. 30. Okt. und 9. Nov. 1918.)

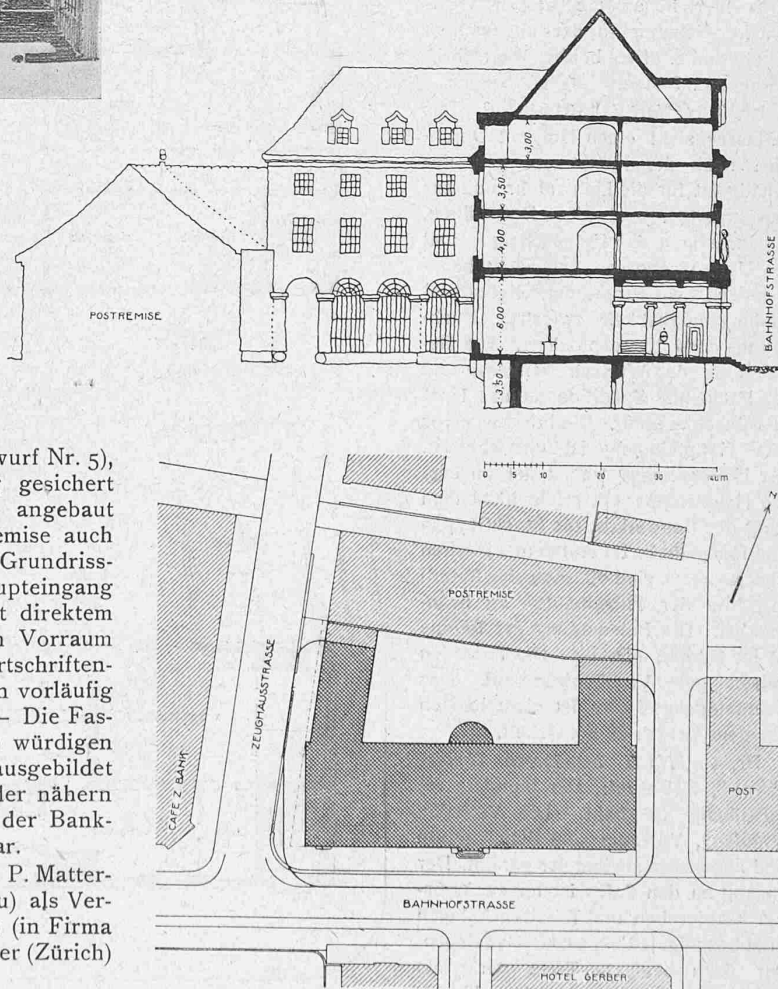
Die Preisrichter begannen ihre Arbeit Montag den 28. Oktober 1918 in der Turnhalle Kasernenstrasse, wo die Konkurrenzentwürfe aufgestellt waren. Der Präsident des Verwaltungsrates der Aargauischen Creditanstalt, Herr Matter-Bally, übernahm den Vorsitz, Architekt Burckhardt das Amt des Schriftführers.

Der Präsident teilt mit, dass rechtzeitig die folgenden 22 Projekte eingegangen sind: Nr. 1 „Aka“, Nr. 2 „Erdsegen“, Nr. 3 „Gäldröle“, Nr. 4 „Nach bewährten Grundsätzen“, Nr. 5 „Soll und Haben“, Nr. 6 „Dem Gewerbe“, Nr. 7 „Axial“, Nr. 8 „Herbst“, Nr. 9 „Argovia“, Nr. 10 „Goldhüsli“, Nr. 11 „Kredit“, Nr. 12 „Goldhamster“, Nr. 13 „Pro Argovia“, Nr. 14 „Goldene Zukunft“, Nr. 15 „Block-einheit“, Nr. 16 „Grosstadt-Gedanken“, Nr. 17 „Arovium“, Nr. 18 „Goldhafen“, Nr. 19 „Konjunktur“, Nr. 20 „Augustin Keller“, Nr. 21 „Der aargauischen Residenz“, Nr. 22 „Pax“.

Die Preisrichter nehmen Kenntnis vom Resultat der technischen Vorprüfung, die durch Herrn Bauverwalter Vogt in Aarau besorgt worden ist. Im Anschlusse daran wird das Bauprogramm verlesen.

Nach der ersten allgemeinen Ueberprüfung der Projekte werden folgende prinzipielle Gesichtspunkte als Grundlagen zur Beurteilung festgelegt:

1. Ausnutzung des Bauplatzes (Situation).
2. Aufteilung von Erdgeschoss und Souterrain mit Bezug auf den Bankbetrieb.

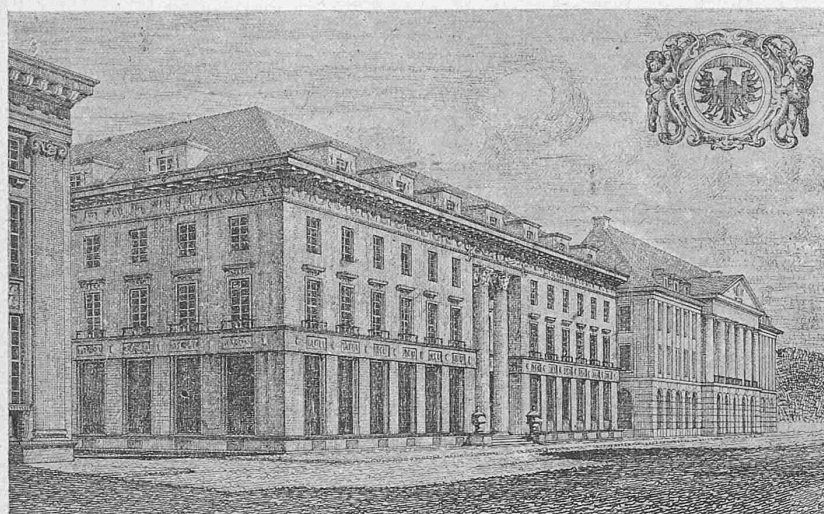


1. Preis. Entwurf Nr. 5. — Lageplan 1:1200, darüber Querschnitt 1:500.

ermöglicht werden. Die selbständige Entwicklung der Schalterhalle hätte erlaubt, das Oberlicht teilweise durch Seitenlicht zu ersetzen. Die Eingangshalle ist räumlich zu beschränkt. Für den Bankbetrieb sind die einzelnen Abteilungen brauchbar aneinander gereiht, jedoch lassen ihre Raumgestaltung und Beleuchtung zu wünschen übrig.

Wettbewerb für die Aargauische Creditanstalt in Aarau.

II. Preis, Entwurf Nr. 17. — Arch. Gebr. Pfister, Zürich. — Ansicht von S-W.



Die Verbindung der Wertschriftenabteilung mit den Tressoranlagen ist unbequem. Vorraum und Kabinen-Raum sollten vereinigt werden; die Kabinen könnten so gelegt werden, dass die Möglichkeit einer direkten Beleuchtung ausgenützt werden könnte. Die oberen Stockwerke weisen ungenügend beleuchtete Korridore und Vorplätze auf. Das an der Südfassade liegende Treppenhaus für die Privatwohnungen würde besser in einem der Flügel liegen. Die äussere Architektur ist gut, jedoch spricht sich der Zweck des Bauwerkes darin nicht genügend aus. Die Dachfenster sind etwas schwer im Verhältnis zum schwach geneigten Dach. Es würde sich empfehlen, die Firsthöhe des Postgebäudes einzuhalten. (Schluss folgt.)

Die Schaltung der Maschinenfabrik Oerlikon zur Energierückgewinnung auf Einphasenbahnen.¹⁾

In der Einleitung des Aufsatzes: „Das Urteil über die Energierückgewinnung bei elektrischen Bahnen, angesichts der jüngsten technischen Fortschritte“, den wir auf Seite 191 von Band LXXI dieser Zeitschrift (am 4. Mai 1918) veröffentlichten, hatten wir bereits Gelegenheit, anzudeuten, dass eben wesentliche, technische Fortschritte in der Verwendung normaler Einphasen-Seriemaschinen zur Energierückgewinnung erzielt worden seien, die ohne Zweifel noch im Laufe dieses Jahres auf den im Bau befindlichen Probelokomotiven für die Gotthardbahn zur praktischen Erprobung kommen dürften. Heute kann jene Andeutung dahin präzisiert werden, dass es sich um Versuche und Erfindungen der Maschinenfabrik Oerlikon handelt, die zu Anfang dieses Jahres dem unterzeichneten Berichterstatter und andern unabhängigen Sachverständigen vorgeführt wurden, und über die nun, nach Erzielung weiterer Fortschritte, der technische Generaldirektor der Maschinenfabrik Oerlikon, Dr. Hs. Behn-Eschenburg, in verschiedenen elektrotechnischen Fachzeitschriften eingehend berichtet.²⁾

Die heutige Schaltung der Maschinenfabrik Oerlikon zur Energierückgewinnung auf Einphasenbahnen bedingt die Ueberführung des gewöhnlichen Seriemotors für Einphasenwechselstrom in eine neuartige Kommutatormaschine, bei der die, den Zusammenhang zwischen Zugkraft und Geschwindigkeit festlegende, sog. Serie-Charakteristik nicht unerheblich verändert wird. In Abbildung 1 ist die bezügliche Schaltung für eine zweipolige Maschine schematisch veranschaulicht, wobei mit A der mit einem Kommutator ausgerüstete Motoranker, mit F die Feldwicklung des Stators und

mit C die ebenfalls auf dem Stator angebrachte Kompensations-Wicklung des Motors bezeichnet wurden; die letztgenannte Wicklung soll die allfälligen Hilfspolwicklungen und weitere zur Funkenunterdrückung dienende Massnahmen in sich schliessen. T bedeutet den speisenden Transformator und D eine Drosselspule von eindeutig festliegendem Reaktanzwert. Charakteristisch für die Schaltung ist der individuelle Anschluss von Anker und Drosselspule einerseits, des Feldes andererseits an den Transformator, immerhin unter Beibehaltung der Serieschaltung von Anker, Drosselspule und Feld.

Bei gegebenen konstanten Zuleitungsspannungen E_1 und E_2 entwickelt nun die gemäss Abbildung 1 geschaltete Kommutatormaschine, und zwar sowohl bei Betrieb als Motor, als auch bei Betrieb als Generator, eine Zugkraft-Geschwindigkeits-Charakteristik, die in einem Axenkreuz mit den Axen der Zugkraft Z und der Geschwindigkeit v in Abbildung 2 durch die ausgezogene vertikale Gerade 1—1' dargestellt ist; eine derartige Charakteristik ist grundsätzlich als eine „Anfahrcharakteristik“ zu bezeichnen, wie sie beispielsweise bei einem asynchronen Drehstrommotor oder bei einem Gleichstrom-Nebenschluss-Motor beim Anfahren zwischen Stillstand und zwischen der normalen Lauf-Geschwindigkeit mittels induktionsloser Spannungsdrosselung im Rotor, bzw. durch einen Anker-Vorschaltwiderstand erzielt wird. Zum Vergleich bringen wir in Abbildung 2 durch die gestrichelte Kurve 1—1' die Charakteristik des gewöhnlichen Einphasen-Seriemotors bei einer niedrigen Anlassspannung, und durch II—II', sowie III—III', dessen Charakteristiken bei normaler oder übernormaler Spannung zur Darstellung. Man erkennt nun ohne weiteres, dass die Linie 1—1' mit der Anlasscharakteristik 1—1' wesensverwandt ist; dann fällt aber auf, dass einerseits der gewöhnliche Seriemotor mit wachsender, jeweils konstanter Spannung in den Kurven II—II', sowie III—III' ein mehr und mehr wachsendes Zugkraft-Bereich erlangt, während der gemäss Abbildung 1 geschaltete Motor mit wachsenden, jeweils konstanten Teilspannungen E_1 und E_2 in den Geraden 2—2', sowie 3—3' stets nur neue Anfahr-

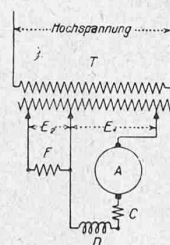


Abb. 1.

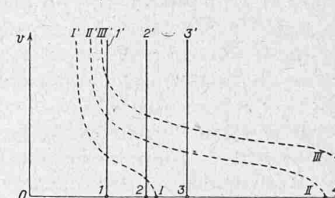


Abb. 2.

Charakteristiken liefert. Bei Verwendung als Motor dürfte deshalb, ganz abgesehen von den Verhältnissen des Leistungsfaktors und Wirkungsgrades, die neue Schaltung gegenüber dem gewöhnlichen Einphasen-Seriemotor im Dienste der Zugförderung kaum einen Vorteil bieten; andererseits wird aber für Bremsungen, d. h. bei Verwendung der Maschine als Generator die neue Schaltung im Zugförderungsdienst sehr gut geeignet sein, da ja die Abbremsung eines konstanten Drehmoments, sowohl bei der Talfahrt auf langen Strecken von gleichbleibender Neigung, als auch beim Anhalten von Zügen, als geradezu normale Operation auftritt. Es liegt auf der Hand, dass man nur sehr geringfügige Umschaltungen vornehmen muss, um die Kommutatormaschine nach Abbildung 1 wieder in einen gewöhnlichen Seriemotor überzuführen. Ohne dass damit eine physikalisch völlig befriedigende Deutung geboten wird, lassen sich die bei allen konstant gehaltenen Spannungen sich einstellenden Anlasscharakteristiken 1—1', bzw. 2—2', bzw. 3—3' der Schaltung nach Abbildung 1 auf die spannungsdrosselnde Wirkung der Drosselspule D im Ankerstromkreis eines Nebenschlussmotors zurückführen; für den Eisenbahningenieur mag diese einfache Deutung vorläufig genügen. Der Elektroingenieur findet in der erwähnten Veröffentlichung von Behn-Eschenburg den ersten

¹⁾ Erscheint wegen Raumangel erst heute. Red.

²⁾ Vergl. „Bulletin des S. E. V.“, 1918, Seite 239; ferner Génie Civil, 2 Novembre 1918, Seite 347; E. T. Z., 1918 Seite 481, u. a. O.