Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 79/80 (1922)
Heft: 4

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: 14.09.2025

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

durch sorgfältige Wägungen die in nachstehender Uebersicht angegebenen Gewichtverluste feststellen.

Schlagzahl	Trogschwelle: Hakenzapfenplatte	Trogschwelle: Klemmplatte	Trogschwelle: Spannplatte	Trogschwelle: Gewichtsverlust zusammen in %	Hohlschwelle: Zwei Klemmplatten neuer Form	Hohlschwelle: Gewichtsverlust in %
19500	13,5 g	1,6 g	0,5 g		4,6 g	0,12
		15,6 g		0,34		
49000	22,4 g	6,3 g	1,6 g		9,6 g	0,26
		30,3 g		0,66		

Dabei waren die Gewichte der neuen Befestigungsteile bei der Trogschwelle: Hakenzapfenplatte 3355,5 g, Klemmplatte 1028,3 g, Spannplatte 152,3 g, zusammen 4536 g, und bei der Hohlschwelle: zwei Klemmplatten zusammen 3641,6 g.

Die Stossarbeit, die bei der Trogschwelle die aus vorstehender Zusammenstellung ersichtliche, wesentlich grössere Abnützung der Befestigungsteile verursacht, wird von der Hohlschwelle infolge ihrer Elastizität aufgenommen und im oben erwähnten Rückstoss des Hammers um 10 bis 12 cm zur Aeusserung gebracht.

Als Hauptergebnis der Dauerversuche, die übrigens noch nicht abgeschlossen sind, erscheint die Tatsache, dass die Hohlschwelle nicht nur im Vergleich zur Trogschwelle, sondern auch für sich allein betrachtet ausserordentlich ruhig im Bettungskörper liegt, woraus auf eine grosse Wirtschaftlichkeit ihrer Verwendung im Bahnerhaltungsdienste geschlossen werden kann. Dieser Umstand würde wohl auch umfangreiche Erprobungen der Hohlschwelle im Betriebe stark befahrener Eisenbahnen rechtfertigen, weil ein Misserfolg mit Geldeinbusse nicht zu befürchten ist.

Auf dem Bahnhofe „Wettinerstrasse" in Dresden liegen seit längerer Zeit in einem Schnellzugsgeleise neben je zwei Schwellen alter und verstärkter Trogform und aus Holz auch zwei Hohlschwellen in Steinschlag auf Packlage. Ingenieur Dr. Bloss in Dresden hat mit einer von ihm erdachten sinnreichen Vorrichtung die Bewegungen je einer Hohlschwelle und einer Trogschwelle alter Form unter dem fahrenden Zuge aufgenommen; das mir vorliegende Schaubild zeigt, dass die Bewegung des Hohlschwellenbodens in einer stetig mit schwacher Wellengestaltung verlaufenden Linie stattfindet, während die Bewegungslinie der Trog-

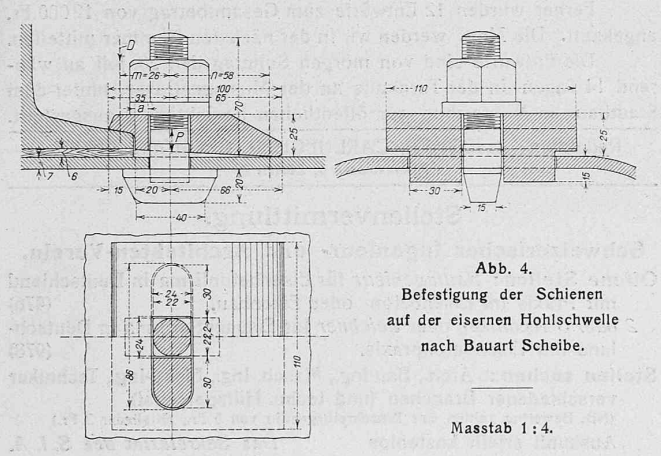

Abb. 4.
Befestigung der Schienen auf der eisernen Hohlschwelle nach Bauart Scheibe.

Masstab 1 : 4.

schwelle stark ausgebildete Wellen zeigt, die selbst wieder aus kleinen Wellen zusammengesetzt sind, dass also die Hohlschwelle entschieden ruhiger liegt, als die Trogschwelle. Wie mir mitgeteilt wird, sind auf den deutschen Reichs-Eisenbahnen praktische Versuche im Betrieb in Aussicht genommen; die Probestrecke soll teils mit der von Scheibe vorgeschlagenen Hebelklemmplatte (Abbildung 4), teils mit einer anders geformten Klemmplatte ausgestattet werden.

Ich möchte den Fachgenossen, die sich mit der wichtigen Schwellenfrage näher beschäftigen, dringend empfehlen, den Dauer-Vergleichsversuch im Materialprüfungsamte der Technischen Hochschule in Dresden (Helmholtzstrasse 7) zu besichtigen; sie werden dort ein anschauliches Bild von dem Verhalten der Trogschwelle und der Hohlschwelle unter dynamischen Einwirkungen gewinnen.

Prag, im November 1921.

Miscellanea.

Schweizerische Schiffahrts-Kommissionen. Mit Eingabe vom 1. März 1921 (veröffentlicht in „S. B. Z." vom 26. März 1921) hatten sich der S. I. A. und die G. E. P., im besondern Hinblick auf die Rheinschiffahrts-Kommissionen, für eine bessere Vertretung massgebender Techniker in parlamentarischen Kommissionen zur Behandlung technisch-wirtschaftlicher Fragen verwendet. Die Antwort der Bundeskanzlei findet man, ebenfalls im Wortlaut, in „S. B. Z." vom 27. August 1921; darnach wäre die Technikerschaft prozentual gut vertreten. Es dürfte nun angesichts der bevorstehenden Verhandlungen über die Kembser Konzessionsbedingungen und die Rheinregulierung unsere Leser interessieren, die Zusammensetzung der dabei in Frage kommenden Kommissionen zu kennen, weshalb wir sie im folgenden in Erinnerung rufen, bezw. so genau wie möglich bekanntgeben.

1. Eidg. Wasserwirtschaftskommission, Sektion für Schiffahrt.

Präsident: Herr Bundesrat Dr. E. Chuard; Mitglieder: Prof. Dr. jur. W. Burckhardt (Bern); Prof. Dr. L. W. Collet (Genf); Ing. J. Cornaz, Direktor der Dampfbootgesellschaft für den Genfersee (Lausanne); Nat.-Rat Dr.-Ing. e. h. R. Gelpke (Basel); Dr. jur. A. Hautle (Goldach); Reg.-Rat Dr. jur. R. Miescher (Basel); Ing. G. Rusca (Locarno); Dr. jur. J. Valloton (Lausanne).

2. Parlamentarische Kommission für die Rheinfrage:

Nationalrat: Präsident: R. Evéquoz, Advokat, Sitten; Mitglieder: Dr. jur. K. Brodtbeck (Pratteln), Kantonsrat J. Eisenhut (Gais), Kantonsrat E. L. Gaudard, a. Advokat (Vevey), Gemeinderat R. Grimm (Bern), Dr.-Ing. e. h. R. Gelpke (Basel), Reg.-Rat Dr. jur. A. Mächler (St. Gallen), Reg.-Rat Dr. jur. R. Miescher (Basel), Dr. sc. techn. h. c. F. Rothpletz, Ing., (Bern), Reg.-Rat F. Schneider (Basel), F. Schwarz, Industrieller (Tramelan), Reg.-Rat H. Walther (Luzern) und Dr. jur. A. Wyrsch (Wettingen).

Ständerat: Präsident: Reg.-Rat Dr. jur. J. Baumann (Herisau); Mitglieder: Reg.-Rat E. Béguin (Neuchâtel), Dr. jur. A. Bolla (Bellinzona), Dr. jur. F. Brügger (Chur), Reg.-Rat J. Hildebrand (Zug), Reg.-Rat K. Huber, Advokat (Altdorf), Reg.-Präs. Dr. jur. E. Savoy (Fribourg), Bankpräsident G. Schneider (Reigoldswil, Baselland) und Reg.-Rat Dr. jur. O. Wettstein (Zürich).

3. Schweiz. Delegation in der Rhein-Zentralkommission:

I. Delegierter: Dr. jur. Rob. Herold, Direktor der Eisenbahnabteilung des Eidgen. Post- und Eisenbahndepartements (Bern).

II. Delegierter: Dr. jur. James Vallotton, Advokat (Lausanne).

I. Experte: Dr.-Ing. H. Bertschinger (Zürich); übrige Experten: Oskar Bosshardt, Ing. (Basel), W. Stauffacher, Präsident des Vereins für die Schiffahrt auf dem Oberrhein (Basel) und Dr. sc. techn. C. Mutzner, Ing., Direktor des Eidg. Amtes für Wasserwirtschaft (Bern).

4. Badisch-schweizerische Kommission für den Ausbau des Rheins zwischen Basel und dem Bodensee.

Badische Delegation: Präsident: Ministerialdirektor Dr. Fuchs (Karlsruhe); Mitglieder: Präsident Dr. Paul (Karlsruhe), Oberbaurat Dr.-Ing. Meythaler (Karlsruhe), Oberregierungsrat Dr. v. Bayer-Ehrenberg (Karlsruhe), Baurat Altmayer (Karlsruhe), Direktor Helmle (Karlsruhe), Generaldirektor Jäger (Mannheim) und Stadtbaurat Lutz (Konstanz).

Schweizerische Delegation: Präsident: Dr. jur. C. Spahn, alt Nationalrat (Schaffhausen); Mitglieder: Nationalrat E. Keller, Fürsprech (Aarau), Dr. jur. A. Hautle-Hättenschwiler, Präsident des Nordostschweiz. Schiffahrtverbandes (Goldach), Direktor Dr. sc. techn. C. Mutzner, Ing. (Bern), Dr. jur. H. Trümpy (Bern) und Dr. sc. techn. H. Strickler, Ing. (Bern).

Die Eisenbahn von Beira zum Sambesi ist im April dieses Jahres für den Betrieb eröffnet worden. Die Linie zweigt etwa 30 km westlich vom portugiesischen Hafen Beira (Mozambique) von der Beira-Maschonaland-Eisenbahn ab und verläuft von da,

ausschliesslich auf portugiesischem Gebiet, in nördlicher Richtung bis zum Sambesi; die etwa 2,4 km lange Ueberbrückung desselben bei Sena ist noch nicht erstellt. Die neue Linie bildet das südliche Stück einer durchgehenden Verbindung von rund 600 km Länge zwischen dem Nyassasee (British Nyassaland) und dem indischen Ozean als Fortsetzung der Schire-Hochland-Eisenbahn von Fort Johnston über Blantyre und Port Herald zum Sambesi. Das nördliche Stück von Blantyre nach Fort Johnston ist unseres Wissens noch nicht erstellt.

Verband Deutscher Ingenieur- und Architekten-Vereine. Die 47. Abgeordneten-Versammlung des Verbandes findet am 25. und 26. August d. J. in Lübeck statt. Aus den Verhandlungsgegenständen sind, abgesehen von inneren Angelegenheiten, Beratungen über verschiedene Fragen der Neuorganisation in Staat und Gemeinden, Stellungnahme zu der neuen Gesetzgebung auf dem Gebiete des Wohnungswesens und eine Aussprache über die Notwendigkeit des Zusammenarbeitens von Architekt und Bauingenieur, auf der ja auch die Existenzberechtigung des Verbandes in hohem Masse beruht, zu nennen. Ferner werden Beschlüsse über die Herausgabe weiterer Hefte des Bürgerhauswerkes, von dem bisher nur Heft 1 „Schlesien" im Druck erschienen ist, zu fassen sein. Während der Tagung sind Besichtigungen architektonischer Sehenswürdigkeiten, der Siedelungen, des Dräger- und Hochofenwerkes und am 27. August, als Abschluss, ein Ausflug nach Travemünde vorgesehen.

Elektrifikation der Schweizerischen Bundesbahnen. Die Generaldirektion der S. B. B. hat vor kurzem 20 neue elektrische Lokomotiven in Auftrag gegeben. Es handelt sich ausschliesslich um Schnellzug-Lokomotiven, und zwar um acht Stück Typ 2 C 1 mit Einzelachsantrieb, Bauart Brown Boveri, wie auf Seite 13 dieses Bandes (8. Juli 1922) beschrieben, um sieben Stück Typ 2 C 1 der Maschinenfabrik Oerlikon gemäss Typenskizze auf Seite 137 von Band LXXVIII (10. September 1921) und um fünf Stück Typ 1 C 1 der Ateliers de Sécheron gemäss Typenskizze auf Seite 209 von Band LXXVI (30. Oktober 1920). Für alle diese Lokomotiven wird der mechanische Teil wie gewohnt von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur ausgeführt.

Eidgenössische Technische Hochschule. *Die Ausstellung der Diplomarbeiten der Architektenschule* umfasst die Schülerarbeiten der Herren Prof. Dr. G. Gull, ein grosses Rathaus (Idealaufgabe) und Prof. Dr. K. Moser, ein Bebauungsplan des Gebietes zwischen Burghölzli und Zollikon (Realaufgabe) mit Platzbildungen, Markthalle, Volkshaus u. a. m. als architektonischem Detail. Namentlich unter diesen Einzelheiten sind verschiedene höchst individuelle Leistungen zu sehen, was das Interesse der Fachleute an der reichhaltigen Ausstellung noch erhöht. Sie bleibt geöffnet bis und mit Dienstag den 25. d. M. (8 bis 12 und 14 bis 17 Uhr) in den Sälen 9 b (Prof. Gull) und 35 b (Prof. Moser), im Nordflügel des Neubaues.

Bündner Kraftwerke. Durch Volksabstimmung hat das Volk von Graubünden am 16. Juli mit Zweidrittelmehrheit einer weitern Staatsbeteiligung mit 5 Mill. Fr. an den B. K. zugestimmt und dadurch den sofortigen Ausbau der obern Stufe der Landquartwerke sichergestellt. Darnach wird nun die Staustufe Davos-Klosters (max. Bruttogefälle 350 m) mit Ausnützung des Davosersees und dessen künstliche Ueberleitung in das Flussgebiet des Prättigau dem nahezu vollendeten Kraftwerk Klosters-Küblis beigefügt. Ueber die technischen Verhältnisse der Landquartwerke gibt die generelle Darstellung in Band LXXVII, Seite 127 (vom 19. März 1921) Aufschluss.

Nekrologie.

† M. Milasinovič. Am 30. Juni ist in Belgrad einer unserer älteren Kollegen, der zu Essek in Slavonien 1850 geborene Ingenieur Milan Milasinovič nach kurzer Krankheit gestorben. Seine Studien hat er von 1868 bis 1872 an der Eidg. Technischen Hochschule betrieben und mit dem Diplom als Bauingenieur abgeschlossen. Die erste praktische Tätigkeit führte ihn zur Bauunternehmung der Karlstadt-Fiumanerbahn, einer schwierigen Gebirgsbahn im Karst. Aber bereits nach zwei arbeitsreichen Jahren konnte er in die ihm liebgewordene Schweiz zurückkehren und fand hier von 1874 bis 1877 Verwendung, zunächst bei der Schweiz. Gesellschaft für Lokalbahnen und dann beim Bauamt der Stadt Zürich. Im Jahre 1877 siedelte er, wie er dachte vorübergehend, nach seiner Heimat Slavonien über, um sich an Strassenbauten, sowie an der Grenzbahn Dolja-Brood zu beteiligen. Als aber, infolge des serbisch-russisch-bulgarischen Krieges, Serbien veranlasst wurde, die Linien Belgrad-Nisch-Pirot bis an die bulgarische Grenze und Nisch-Wranja-türkische Grenze zu bauen, eröffnete sich für den jungen Ingenieur serbischer Nationalität dort Aussicht auf bleibende lohnende Anstellung. Er siedelte deshalb nach Serbien über, wo er zunächst mit Trassierungsarbeiten Beschäftigung fand. Da auf Grund dieser im Jahre 1882 mit dem Bau Belgrad-Nisch begonnen werden konnte, wirkte Milasinovič als Adjunkt des Bauleiters der Linie Stalač-Nisch und bis 1887 als Sektionsingenieur für den Bau Belgrad-Nisch. Seit 1887 war er als Kontrollingenieur für die Linie Nisch-Pirot tätig und seither bis 1901 als Inspektor für Bahnerhaltung bei der Direktion der kgl. serbischen Staatseisenbahnen und bis 1905 als Vorstand dieser Abteilung. Weiterhin finden wir ihn als Vizedirektor der Staatsbahnen und bis Ende 1907 als Baudirektor des neuen Schmalspurbahnnetzes. Nach seinem Rücktritt vom Staatsbahndienst übernahm er Vertretungen und Gutachten als beratender Ingenieur von Bau- und Industrie-Unternehmungen. Während des Weltkrieges, in dem er seinen Sohn, der als in Zürich diplomierter Maschinen-Ingenieur bei Gebr. Sulzer und Brown Boveri & Cie. Anstellung gefunden hatte, verlor, zog er sich in das Innere des Landes zurück und kehrte erst nach Friedensschluss nach Belgrad zurück, sich noch bis an sein Lebensende mit mathematischen und technischen Fragen beschäftigend.

Mit dem lieben, stets dienstbereiten Kollegen ist ein Mann vornehmen Charakters dahingegangen, der die Schweiz wie ein zweites Vaterland schätzte und besonders unsern Landsleuten immer mit Rat und Tat zur Hand war. Ein dankbares Andenken ist ihm vor allem in den Kreisen der G. E. P. gesichert. *F. L.*

Konkurrenzen.

Neues Kantonschulgebäude in Winterthur (Bd. LXXIX, S. 52, Bd. LXXX, S. 22). Das Preisgericht hat am 20. ds. Mts. seine Arbeit beendet und folgendes Urteil gefällt:

I. Rang (6000 Fr.), Entwurf Nr. 18 „Zeitgeist"; Verfasser *Gebr. Pfister*, Architekten, Zürich.

II. Rang (4000 Fr.), Entwurf Nr. 44 „Am Hang" I; Verfasser *Gschwind & Higi*, Architekten, Zürich.

III. Rang ex aequo (3000 Fr.), Entwurf Nr. 48 „Besebummel"; Verfasser *Hanauer & Witschi*, Architekten, Zürich.

III. Rang ex aequo (3000 Fr.), Entwurf Nr. 63 „Am Limpberg"; Verfasser *Jakob Wildermuth*, Architekt, Winterthur.

IV. Rang (2200 Fr.), Entwurf Nr. 53 „Freskenkopf"; Verfasser *Vogelsanger & Maurer*, Architekten, Rüschlikon.

V. Rang (1800 Fr.), Entwurf Nr. 40 „Einfügung"; Verfasser *Fritz Hirsbrunner*, Architekt, Zürich 2.

Ferner wurden 12 Entwürfe zum Gesamtbetrag von 12 000 Fr. angekauft. Die Motti werden wir in der nächsten Nummer mitteilen.

Die Entwürfe sind von morgen Sonntag den 23. Juli an während 14 Tagen in der Turnhalle an der Museumstrasse, hinter dem Stadthaus in Winterthur, zur öffentlichen Besichtigung ausgestellt.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL.
Dianastrasse 5, Zürich 2.

Stellenvermittlung.

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Offene Stellen: *Bauingenieur* für Eisenbetonfirma in Deutschland mit Praxis im Eisenbeton- oder Eisenbau. (976)

2 oder 3 Techniker oder *Zeichner* für Eisenbetonfirma in Deutschland mit Eisenbetonpraxis. (978)

Stellen suchen: Arch., Bau-Ing., Masch.-Ing., Elekt.-Ing., Techniker verschiedener Branchen (und techn. Hilfspersonal).

(NB. Bewerber zahlen eine Einschreibegebühr von 5 Fr., Mitglieder 3 Fr.)

Auskunft erteilt kostenlos *Das Sekretariat des S. I. A.* Tiefenhöfe 11, Zürich 1.

Gesellschaft ehemaliger Studierender der E. T. H.

Gesucht auf Konstruktionsbureau in Paris ein jüngerer, auch im Eisenhochbau etwas erfahrener Ingenieur mit tüchtiger Praxis im Eisenbetonfach. (2331)

Gesucht nach Genf ein im Eisenbetonbau bewanderter *Ingenieur* als selbständig arbeitender Konstrukteur. (2332)

Auskunft erteilt kostenlos *Das Bureau der G. E. P.* Dianastrasse 5, Zürich 2.