

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 89/90 (1927)  
**Heft:** 14

## **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](#)

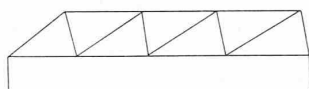
**Download PDF:** 23.02.2026

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

Versuch hatte vollen Erfolg, indem der ausserordentliche Verschleiss der Schienen aufgehört hat. Die Beobachtungen ergaben, dass das Oel von den Radspurkränzen auf Strecken von 5 bis 20 km mitgenommen wurde, ohne dass es auf die Schienenoberfläche gelangte. Hemmend und unwirtschaftlich war aber dabei die Schmierung von Hand; sie wurde daher nach längeren Versuchen durch eine selbsttätige Vorrichtung ersetzt. Wie das Organ nach „Railway Age“ berichtet, besteht diese aus einem geschlossenen Oelbehälter von 3 m Länge, der an der Innenseite der Schienen befestigt ist und in dem 10 Lederscheiben von 125 mm  $\varnothing$  vertikal drehbar angeordnet sind. Der Antrieb geschieht durch eine endlose Kette, die ihrerseits durch die gegenseitige senkrechte Verschiebung zwischen Schiene und Schwelle unter der rollenden Last mittels eines Schaltrades mit zwei Klinken angetrieben wird. Die sich drehenden Lederscheiben bringen sodann das Oel aus dem Behälter an die Spurkränze der Räder.

**Verschiebung eines achtstöckigen Hauses.** Wenn auch die Verschiebung ganzer Häuser nichts Aussergewöhnliches mehr bietet, so ist doch die in Albany (U.S.A.) vor kurzem erfolgte Verschiebung eines achtstöckigen Hauses, über die „Engineering“ vom 12. August 1927 berichtet, der Erwähnung wert. Das betreffende Gebäude hat eine Grundrissfläche von  $13,70 \times 25,9$  m und besteht nach der typischen amerikanischen Bauweise aus einem eisernen Rahmenwerk mit Wandfüllung aus Backsteinmauerwerk. Die notwendige Ortsveränderung besteht aus einer Längsverschiebung um rund 112,8 m und einer Querverschiebung um rund 18,3 m, wobei in der endgültigen Lage das Gebäude sodann noch um 1,30 m auf die vorbereiteten neuen Fundamente abgesenkt werden musste. Die Bodenverhältnisse der Transportzone waren wegen Treibsandnestern ungünstig; zur möglichst gleichmässigen Verteilung des Transportgewichtes von rund 4000 t wurde ein ausgleichendes Sandbett aufgeschüttet und auf dieses zuerst ein Belag von 7,6 cm starken Bohlen, sodann jeweils senkrecht zur unteren Lage zwei weitere Lagen von 30/30 starken Balken mit je 10 cm Abstand aufgebracht. Auf diese Unterlage wurden drei Geleisebahnen verlegt, auf denen mittels 1200 Stahlwalzen von 9,5 cm  $\varnothing$  die Verschiebung des mit einer entsprechenden Eisenkonstruktion unterfangenen Gebäudes erfolgte. Zur Verschiebung wurden zwei sechsröllige, durch Handspills angetriebene Drahtseil-Flaschenzüge verwendet. Die ganze Arbeit verlief ohne Störung, und es konnten keinerlei Schäden weder am Gebäude selbst, noch an den anschliessenden Strassen, Leitungen und Kanälen beobachtet werden.

**Verbesserung der Shed-Dachkonstruktion.** Die Sheddächer haben für einstöckige Industriebauten wegen ihrer Billigkeit und guten Beleuchtungsmöglichkeit eine grosse Verbreitung gefunden. Ein ungünstiges Moment liegt aber in den vielen Säulen, die eine freie Disposition in der Raumbenützung hemmen. Eine wesentliche Verbesserung bringt nun in dieser Beziehung die Entwicklung des Shed-Daches nach dem in Amerika patentierten „Super-Span“-System der Ballinger Company. Nach dieser Bauweise wird laut „La Technique des Travaux“ vom April 1927 eine Anzahl normaler Dachträger durch Einbau eines Ober- und Untergurtes zu einem Fachwerkträger ausgestaltet (siehe Abbildung), und in ähnlicher Weise werden die Querwände als weittragende Querträger benützt. Nachdem Stützweiten von 30 bis 40 m leicht möglich sind, wird damit die Ueberdachung weiter Räume ohne wesentlich störende Zwischenstützen möglich.



**Vollendung des Umbaus des Zentralbahnhofs Stockholm.** Mitte Juni wurde dieser Umbau vollendet. Wie die „Z. d. V. D. E.-V.“ mitteilt, hat die Vorderseite des Bahnhofs ihr früheres entsprechendes Aeussere dadurch wieder erhalten, dass die bei früheren Gelegenheiten angefügten Anbauten wieder beseitigt wurden. Der jetzt durchgeführte Um- und Anbau ist sehr durchgreifend und befriedigt die Bedürfnisse des Betriebes auf lange Zeit hinaus. Es kommt jetzt — im Gegensatz zu früher — nirgends mehr eine Kreuzung zwischen den Strömen der Abreisenden und Ankommenden vor; diese Trennung war ein leitender Gedanke bei der Umgestaltung der Zentralstation. Am Geleiseplan ist eine grundlegende Aenderung nicht eingetreten; der Bahnhof ist nach wie vor Durchgangstation für den Südverkehr und Kopfstation für die nördliche Stammbahn und die Västerasbahn. Die Geleisezahl ist die gleiche geblieben, eine Aenderung ist aber dahin eingetreten, dass sämtliche Geleise die auch für die grössten Personenzüge erforderliche Länge erhielten. Die Gesamtperronlängen

betragen jetzt 3560 m, die Gesamtperronflächen 13450 m<sup>2</sup> gegen früher 2880 m bzw. 8600 m<sup>2</sup>. Alle Perrons sind asphaltiert und mit Holzdach, Bauart Hetzer, gedeckt.

**Magnetischer Nägelsammler für Autostrassen.** In Pullmann im Staate Washington sind Versuche gemacht worden mit an einem Lastauto montierten Elektromagneten, die von einem auf dem gleichen Wagen aufgestellten und mittels eines Gasolinmotors angetriebenen Generator erregt werden. Die Magnete, die befähigt sind, Nägel oder Eisenteile aus einer Entfernung bis zu 15 cm anzuziehen, waren aber in einem Bodenabstand von nur 5 cm angebracht, sodass sie nicht nur auf freiliegende, sondern auch auf lose überdeckte Nägel wirkten. Die Versuche sind laut „Eng. News-Record“ vom 25. August 1927 sehr befriedigend ausgefallen.

## Wettbewerbe.

**Bezirkshospital Thierstein und Altersheim Dorneck-Thierstein in Breitenbach (Solothurn).** Für den Bau dieser Anstalten eröffnet deren Verwaltungskommission einen Wettbewerb unter den seit 1. Juli 1926 mit eigener Praxis im Kanton Solothurn niedergelassenen Architekten. Als Termin für die Einreichung der Entwürfe ist der 20. November 1927 festgesetzt. Dem Preisgericht gehören an die Architekten Hektor Egger (Langenthal), Friedrich Saager (Biel) und Edgar Schlatter (Solothurn), sowie Dr. Paul Pfähler, Chefarzt des Kantonspitals in Olten, und Dr. August Rikli, Chefarzt des Bezirkspitals in Langenthal. Ersatzmann ist Dr. Hans Frey, Direktor des Insspitals in Bern. Zur Prämierung von Entwürfen ist dem Preisgericht die Summe von 6000 Fr. zur Verfügung gestellt, wobei ihm die Festsetzung der Zahl und die Höhe der Preise überlassen wird. Für die Erteilung des Bauauftrages (weitere Bearbeitung der Pläne und Bauleitung) „behält sich die Verwaltungskommission freie Hand vor; immerhin soll dieser einem der Prämierten übertragen werden, sofern nicht zwingende Gründe dagegen sprechen“. Verlangt werden: Situationsplan 1:500, sämtliche Grundrisse und Fassaden, sowie die zum Verständnis nötigen Schnitte 1:100, eine perspektivische Darstellung, kubische Berechnung und Erläuterungsbericht. Programm und Unterlagen können gegen Hinterlegung eines Betrages von 10 Fr. beim Kantonalen Sanitätsdepartement in Solothurn bezogen werden.

## Literatur.

**Der Drehstrom-Induktionsregler.** Von Dr. sc. techn. H. F. Schait, Prof. am kant. Technikum in Winterthur. Berlin 1927. Verlag Julius Springer. Preis geb. M. 25.50.

Das vorliegende Buch löst in hervorragender Art die Aufgabe, über den Drehstrom-Induktionsregler umfassend zu orientieren und damit eine in der elektrotechnischen Literatur klaffende Lücke auszufüllen. Das Inhaltsverzeichnis zeigt die Gliederung in fünf Abschnitte mit zahlreichen Kapiteln. In den ersten zwei Abschnitten wird die analytische und graphische Behandlung des Reglerproblems durchgeführt, wobei namentlich die vektorielle Darstellung durch den schrittweisen Aufbau des vollständigen Diagramms sehr leicht fasslich ist. Abschnitt 3 bildet ein Sonderkapitel über Erwärmung und Kühlung der elektrischen Maschine, soweit sie für den Regler von Wichtigkeit sind. Das Problem ist originell angepackt und es ist dem Verfasser gelungen, trotz der komplizierten Materie dem Leser brauchbare Anhaltspunkte zur Berechnung zu geben. Im folgenden Abschnitt werden die vorangehenden Betrachtungen an Hand eines Beispiels ausgewertet und durch Vergleich mit dem Versuch erprobt; leider fehlen Angaben über die gemessene Erwärmung. Der letzte Abschnitt befasst sich mit dem konstruktiven Aufbau der Regler und deren Verhalten im Betrieb, wobei auch das notwendige Zubehör und die Messungen kurz gestreift werden.

Das Buch bietet einen ausgezeichneten Ueberblick über die erwähnte Maschinenart, die sich ja heute steigender Beachtung und Verbreitung erfreut. Dem Autor darf für sein Erstlingswerk volle Anerkennung gezollt werden. Es mag noch darauf hingewiesen werden, dass, nachdem manches Einzelgebiet des Induktionsreglers bereits in Aufsätzen verschiedener Autoren behandelt worden ist, sich etwas freigiebigere Literatur- oder Quellenangaben empfehlen würden. In Abschnitt 3, bei der Verlustberechnung, sollte für den spezifischen Widerstand die technisch übliche Grösse den Rechnungen zu Grunde gelegt werden.