

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 89/90 (1927)  
**Heft:** 21

## 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>**

Der Tender wiegt leer 29 t und kann 30 m<sup>3</sup> Wasser und 10 t Kohlen mitnehmen. Die vorn an der Lokomotive angebrachten Windleitbleche, eine notwendige Folge der hohen Kessellage und des kurzen äussern Schornsteins, haben die Aufgabe, während der Fahrt einen nach oben gerichteten Luftstrom zu erzeugen, der das aus dem Schornstein entweichende Rauch-Dampfgemisch aufwärts ablenkt, wodurch dem Fahrpersonal gute Streckenübersicht gewährleistet ist. Bezuglich näherer Einzelheiten über die Konstruktion verweisen wir auf die ausführliche und reich illustrierte Beschreibung in der „Z. V. D. I.“ vom 25. Dezember 1926. Ferner verweisen wir auf das Sonderheft zu „Gläser Annalen“ vom 1. Juli 1927, in dem über die bisherigen Erfahrungen mit der Typisierung der Reichsbahn-Lokomotiven Bericht erstattet wird und zugleich die bis jetzt normalisierten und ausgeführten acht weiten Typen (drei Personenzug- und fünf Güterzuggattungen) durch Typenskizzen dargestellt sind. z.

**Bau von Eisenbeton-Brücken mit beweglichem oberen Lehr- und Arbeitsgerüst.** Der Einbau von Lehr- und Arbeitsgerüsten mit Zwischenjochen ist bei grobschotteriger oder grobblockiger Flussohle oft mit Schwierigkeiten verbunden und bedeutet stets eine Gefährdung durch Hochwasser, Eisgang oder Schiffahrt. Zur Vermeidung dieser Nachteile hat daher die Generaldirektion der öffentlichen Arbeiten von Marokko laut „Génie Civil“ vom 13. August 1927 die Erbauung von drei Brücken mit fünf Öffnungen zu 24,2 m, sechs Öffnungen zu 23,30 m bzw. drei Öffnungen zu 16,6 m unter Verwendung einer von Ing. Henry Lossier vorgeschlagenen verschiebbaren eisernen Fachwerk-Arbeitsbrücke durchgeführt. Diese wurde jeweils nach Vollendung von Widerlager und einem Pfeiler in der ersten Landöffnung über dem zu erstellenden definitiven Brücken-Tragwerk auf entsprechenden Stützkonstruktionen eingebaut und diente nunmehr zur Aufhängung der Verschalungen und als Arbeitssteg. Bei den genannten Eisenbetonbrücken wurde hochwertiger Zement verwendet, sodass jeweils nach wenigen Tagen die Ausschalung und die Verschiebung der Arbeitsbrücke in die nächste Öffnung erfolgen konnte. Diese geschah auf Rollen mittels Seilwinden, wobei zur Vermeidung einer Kippgefahr am landseitigen Brückenende ein Gegengewicht angebracht war. Dadurch ergab sich eine zweckdienliche Anpassung nicht nur an die durch die Verschiebung gegebenen Forderungen, sondern auch an verschiedene Öffnungsweiten. Die Arbeitsmethode hat sich bewährt und bietet natürlich in holzarmen Gegenden und in Flussgebieten mit unsicheren Hochwasserverhältnissen besondere Vorteile.

**Ausfuhr elektrischer Energie.** Laut „Bundesblatt“ vom 2. Nov. 1927 wurde den Kraftwerken Brusio A.-G. in Poschiavo, nach Anhörung der Eidgen. Kommission für Ausfuhr elektrischer Energie, die Bewilligung (Nr. 99) erteilt, elektrische Energie, die durch den Ausbau der Werke Cavaglia und Palü mit Staumauer Palü und Erweiterung des bestehenden Werkes Robbia gewonnen wird, an die Società Lombarda per distribuzione di energia elettrica in Mailand auszuführen. Die Bewilligung bezieht sich auf folgende Energiequoten: a) Vom Zeitpunkt, da die neuinstallierte Turbinenleistung der Anlagen Cavaglia-Palü 20000 PS betragen wird, bis zum Ablauf der bestehenden, auf 6000 kW (100000 kWh im Tag) lautenden Bewilligung Nr. 96 (30. September 1931): max. 8000 kW (120000 kWh im Tag). b) Vom 1. Oktober 1931 bis zum Zeitpunkt, da die bestehenden Anlagen Campocologno und Robbia und die Neuanlagen Cavaglia und Palü zusammen auf eine installierte Turbinenleistung von 90000 PS ausgebaut sein werden: max. 14000 kW (220000 kWh im Tag). c) Nach Ausbau der gesamten Anlagen auf eine installierte Turbinenleistung von 90000 PS: max. 21000 kW (300000 kWh im Tag). An die Bewilligung wurden einschränkende Bestimmungen zum Schutze der Inlandversorgung geknüpft. Die Bewilligung Nr. 99 dauert 20 Jahre, vom Datum ihrer Erteilung an gerechnet.

**Zur Erweiterung der Obertor-Durchfahrt in Aarau** ist vor etwa zwei Jahren ein Wettbewerb veranstaltet worden, über dessen Ergebnis wir berichtet haben; es sei deshalb bezüglich der Bauaufgabe und Situation auf jene Veröffentlichung (in Band 86, Seite 58 ff., 1. und 8. August 1925) verwiesen. Inzwischen ist zunächst ein östlicher Laubengang von 3 m Weite durchgebrochen und im Rohbau fertiggestellt worden. Diese neue Öffnung scheint indessen nicht zu genügen, weshalb nun mit einem Kostenaufwand von 26000 Fr. die Toröffnung selbst von 3,60 m auf 5,80 m erweitert werden soll, wie es das mit dem III. Preis bedacht gewesene und der Ausführung zu Grunde gelegte Projekt von Arch. E. Wessner (Bd. 86, Seite 73) vorgesehen hatte. Die Kontur der neuen Bogen-

leitung ist gegenwärtig auf dem Torbau aufgemalt, um der Einwohnerschaft, die demnächst über dieses Bauvorhaben abzustimmen hat, ein deutlicheres Bild von der geplanten Umgestaltung zu geben.

**Eidgen. Technische Hochschule. Doktorpromotion.** Die E.T. H. hat die Würde eines Doktors der *technischen Wissenschaften* verliehen den Herren Willi Aeby, dipl. Maschineningenieur, aus Burgdorf (Bern) [Dissertation: Untersuchung der Wirkungsweise eines Kreiselrades bei rechts- und bei linksläufiger Drehung, Strömungsuntersuchung im Druck- und Saugrohr]; Kaspar Burgherr, dipl. Ing. Chemiker, aus Schmidried (Aargau) [Dissertation: Ueber optische Sensibilisierung mit Farbstoffen]; Max Lüthi, dipl. Architekt, aus Lauperswil (Bern) [Dissertation: Bürgerliche Innendekoration des Spätbarock und Rokoko in der deutschen Schweiz]; Rudolf Signer, dipl. Fachlehrer in Naturwissenschaften, aus Herisau (Appenzell) [Dissertation: Ueber die Konstitution der Polyoxymethylene]; ferner die Würde eines Doktors der *Naturwissenschaften* Herrn Charles Tschopp, dipl. Fachlehrer der Naturwissenschaften, aus Basel [Dissertation: Allgemeine und besondere Gedanken zur Blütenökologie].

**Die Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Buchs** ist am 17. November dem durchgehenden Verkehr Buchs-Feldkirch (Arlberg) wieder übergeben worden, etwa sieben Wochen nach Zerstörung der rund 300 m langen rechtsufrigen Anschlusstrecke<sup>1)</sup>. Wir werden demnächst über diese interessante Rekonstruktion Näheres berichten.

## Wettbewerbe.

**Kirchgemeindehaus Evang.-Tablat.** In dem auf acht eingeladene Architekten beschränkten Wettbewerb amteten als Preisrichter die Architekten Hans Klauser (Bern), Peter Meyer (Zürich) und Werner Pfister (Zürich), ferner der Präsident der Kirchenvorstehergesellschaft E. H. Zellweger, sowie Pfarrer Pestalozzi (St. Gallen). Aus den acht eingelaufenen Entwürfen, die mit 500 Fr. honoriert wurden, hat das Preisgericht die folgenden drei ausgewählt, deren Verfasser zur Teilnahme an den im Programm vorgesehenen zweiten Teil des Wettbewerbs empfohlen werden:

Entwurf „Hier stehe ich“; Heinrich Baur, Architekt, St. Gallen;  
Entwurf „Dreiteilung“; Ernst Fehr, Architekt, St. Gallen;  
Entwurf „Duett“; v. Ziegler & Balmer, Architekten, St. Gallen.

Gemäss den Programm-Bestimmungen werden die Einzelbeurteilungen erst nach Abschluss des engern Wettbewerbs bekanntgegeben. Das gleiche gilt für die Ausstellung der Entwürfe.

**Bebauungsplan für Sitten.** Die Gemeindeverwaltung Sitten eröffnet unter den seit mindestens 1. Januar 1926 in der Schweiz niedergelassenen sowie den im Kanton verbürgerten Fachleuten einen Ideenwettbewerb zur Erlangung eines Erweiterungsplanes für die Gemeinde. Eingabetermin ist der 31. März 1928. Dem Preisgericht gehören an die Architekten M. Fatio in Genf und A. de Kalbermatten in Sitten, Stadtingenieur E. Bosshard in Zürich und Gemeindepräsident Joseph Kuntschen in Sitten. Ersatzmann und Protokollführer ist Geometer E. Aymon in Sitten. Zur Prämierung von fünf oder sechs Entwürfen sind dem Preisgericht 12000 Fr. zur Verfügung gestellt. Programm und Unterlagen können bei der Gemeindekanzlei Sitten bezogen werden.

## Korrespondenz.

Mit Bezug auf die durch unsere Notiz **Betriebsergebnisse mit elektr. Lokomotiven bei den S. B. B.** veranlasste Einsendung von Ing. G. L. Meyfarth erhalten wir folgende Zuschrift:

Zu der Entgegnung von Herrn L. G. Meyfarth, Direktor der Ateliers de Sécheron, in Nr. 18 ihrer geschätzten Zeitschrift, wollen wir nur insoweit Stellung nehmen, als es den letzten Absatz betrifft.

Herr Meyfarth schreibt:

„Diese Bahnverwaltung (Deutsche Reichsbahn) hat nach eingehenden Versuchen und auf Grund vergleichender Beobachtungen im Betrieb (die Reichsbahn hat auch 1 D 1-Lokomotiven mit Einzelachsenantrieb BBC in Betrieb) sich im Prinzip für die Außenrahmen-Maschine mit dem Westinghouse-Antrieb entschieden, indem kürzlich 33 Lokomotiven nach diesem Typ in Auftrag gegeben wurden, während nur sieben BBC-Lokomotiven für Bayern nachbestellt wurden.“

Herr Meyfarth meint somit, aus dem Umstand, dass die Deutsche Reichsbahn 33 Lokomotiven mit Westinghouse-Antrieb und

<sup>1)</sup> Vergl. Rhein-Hochwasserkatastrophe in „S. B. Z.“ vom 15. Oktober d. J.