

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 95/96 (1930)  
**Heft:** 23

## 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:** 11.02.2026

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

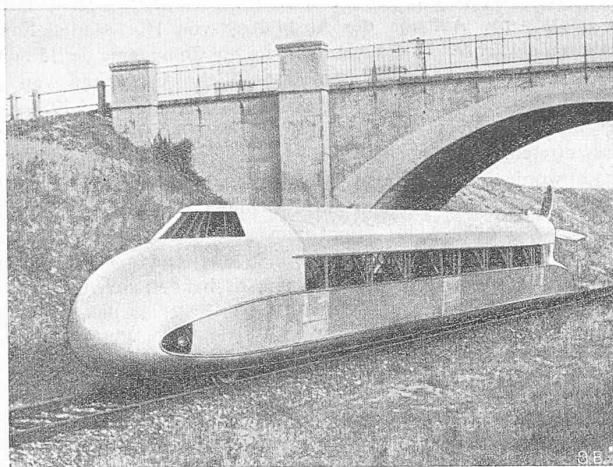


Abb. 1. Der Schienen-Propellerwagen, von vorn gesehen.

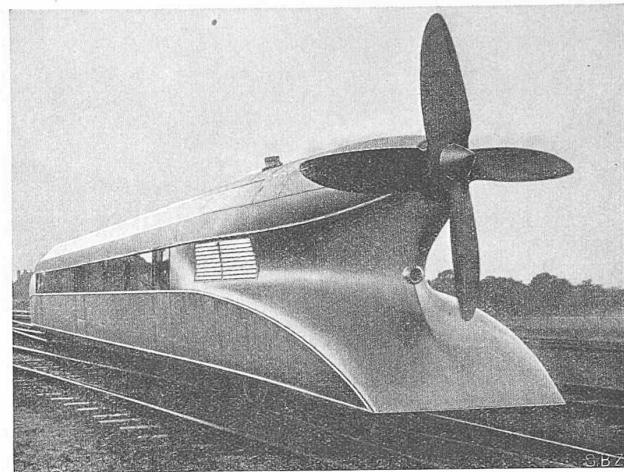


Abb. 2. Hinteres Ende des Wagens, mit dem Luftschrauben-Antrieb.

worden ist. Der zweiachsige Wagen (Abb. 1 u. 2) hat 26 m Länge, 20 m Achsabstand und 18,6 t Leergewicht; er ist aus Stahl und Aluminium gebaut und bietet, je nach Bestuhlung, Raum für 24 bis 50 Personen. Als Antriebmotor dient ein BMW.VI-Flugzeugmotor von 500 PS, der gleichzeitig einen Luftkompressor und zwei zum Laden einer Batterie bestimmte Generatoren antreibt. Diese Batterie liefert die Energie für die Beleuchtung und Lüftung, sowie zur Speisung eines auf die Vorderachse arbeitenden Elektromotors, der beim Verschiebedienst und gelegentlich beim Anfahren in Betrieb gesetzt wird. Bei den am 23. September 1930 unternommenen ersten Schnellfahrversuchen konnte der Wagen auf der erwähnten 8 km langen Strecke auf eine Geschwindigkeit von 182 km/h gebracht werden. Dabei war beim Beginn des Abbremsens die Anfahrkurve noch ansteigend, sodass auf einer längeren Strecke noch höhere Geschwindigkeiten hätten erreicht werden können. Die Anfangsbeschleunigung betrug 0,63 m/sec<sup>2</sup>; der Wagen hatte nach 66 sec und einem Weg von 985 m eine Geschwindigkeit von 100 km/h erreicht. Bei einer Fahrgeschwindigkeit von 150 km/h auf ebener Strecke mit grossen Radien betrug die Vortriebsleistung 198 PS, an der Welle gemessen, der Brennstoffverbrauch belief sich auf 0,6 l/km. — Den Probefahrten mit diesen Wagen waren im Oktober 1929 solche mit einem kleineren Wagen vorausgegangen. Beabsichtigt war eigentlich der Bau einer einschienigen Hängebahn mit Propeller-Antrieb, für die ausführungsreife Pläne vorliegen; doch scheiterte die Ausführung einer Versuchsbahn an den hohen Kosten. Mit dem auf normalem Schienenwege laufenden Schnellbahnhaftrzeug sollte vorerst bewiesen werden, dass Stromlinienformgebung und Leichtbau die Möglichkeit schaffen, ohne übermässigen Kostenaufwand hohe Fahrgeschwindigkeiten zu erreichen. Der Propeller-Antrieb wurde deshalb gewählt, weil er mit aller Manövriertfähigkeit und Betriebsicherheit bei geringstem Gewichtaufwand die Umwandlung grosser Maschinenleistungen in höchste Fahrgeschwindigkeit ermöglicht. — Nähere Einzelheiten über den Wagen und die Fahrversuche sind uns in Aussicht gestellt; im übrigen verweisen wir auf seine Darstellung in Heft 47 vom 19. November 1930 der „Verkehrstechnischen Woche“.

Die Schweizer Mustermesse 1931 wird zum ersten Mal eine besondere Baumesse umfassen, die in der Halle IV untergebracht werden soll. In übersichtlicher Weise wird gezeigt werden, was namentlich in der Schweiz auf dem Baugebiete an Fortschritten geleistet wurde. Die Baumesse wird unter dem Gesichtspunkte der Zweckmässigkeit angeordnet. Es wird besonders darauf Rücksicht genommen, dass die Beteiligung den Fabrikanten keine grösseren Kosten verursacht. Durch planvolles Gestalten soll die Baumesse zu einem besondern Anziehungspunkt der grossen Jahres-Musterschau unserer schweizerischen Produktion werden.

**Eidgenössische Technische Hochschule.** Der Bundesrat beantragt der Bundesversammlung den Ankauf der Liegenschaft Brunner an der Tannenstrasse in Zürich und deren Einrichtung für die Zwecke der E.T.H., insbesondere der Materialprüfungsanstalt. Der Kaufpreis beträgt 515 000 Fr.; die Einrichtungskosten sind auf 155 000 Fr. veranschlagt.

## WETTBEWERBE.

**Dreirosenbrücke in Basel** (Band 95, Seite 244, Band 96, Seite 271). Wie gemeldet, sind zu diesem Wettbewerb 70 Entwürfe eingegangen. Die Jury hat folgende Rangordnung aufgestellt:

- I. Preis (15 000 Fr.): Eiserne Vollwandbalkenbrücke mit drei Öffnungen mit untenliegenden Hauptträgern. Verfasser: Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg, Werk Gustavsburg in Mainz-Gustavsburg; Grün und Bilfinger, Mannheim. Künstler. Berater: Arch. Prof. O. R. Salvisberg, Zürich.
- II. Preis (14 000 Fr.): Eiserne Vollwandbalkenbrücke mit drei Öffnungen. Verfasser: Eisenbaugesellschaft Zürich in Zürich; Locher & Cie., Zürich; Arch. Gebr. Pfister, Zürich.
- III. Preis (13 000 Fr.): Eisenbetonbalkenbrücke mit drei Öffnungen. Verfasser: Wayss und Freytag A.-G., Frankfurt a. M. und Niederlassung Stuttgart; Prof. Dr. E. Mörsch, Stuttgart. Architektonischer Mitarbeiter: Prof. Dr. Ing. P. Bonatz, Stuttgart. Unternehmer: Wayss und Freytag A.-G., Stuttgart und A.-G. Heinrich Hatt-Haller, Zürich.
- IV. Preis (11 000 Fr.): Eisenbetonbogenbrücke mit drei Öffnungen. Verfasser: Heilmann und Littmann, Bau und Immobilien A.-G. in München und Berlin; Arch. Scherrer & Meyer, Schaffhausen.
- V. Preis (10 000 Fr.): Eiserne Vollwandbalkenbrücke mit drei Öffnungen. Verfasser: Aug. Klönne, Dortmund; Ed. Züblin und Cie., A.-G., Zürich.
- Ankauf (9000 Fr.): Eiserne Vollwandbalkenbrücke mit drei Öffnungen. Verfasser: Prof. Dr. Ing. Gaber, Karlsruhe. Unternehmer: Verein. Stahlwerke A.-G., Dortmund; Deutsche Tiefbaugesellschaft, Mannheim; Prader & Cie., Zürich.
- Ankauf (8000 Fr.): Eiserne Vollwandbalkenbrücke mit Versteifungsbogen in der Mittelöffnung. Verfasser: A.-G. Conrad Zschokke, Stahlbau, Döttingen; A.-G. Conrad Zschokke, Tiefbau, Genf; Arch. A. Widmer, R. Calini, Basel.

Das Preisgericht hat das erstprämierte Projekt mit einigen Abänderungen zur Ausführung empfohlen.

Sämtliche Entwürfe sind bis 31. Dezember in der Halle I der Mustermesse, Klarastrasse 61, öffentlich ausgestellt. Besichtigungswerktags von 8 bis 12 und 13 bis 17 h, Sonntags von 10 bis 13 h.

**Schulhaus in Küsnacht (Zürich).** Am 5. August eröffnete die Primarschulpflege Küsnacht unter den in der Gemeinde wohnhaften oder verbürgerten Architekten einen Wettbewerb zur Gewinnung von Plänen für neue Schullokale. Es sind 11 Arbeiten eingegangen. Das Preisgericht, in dem als Fachleute die Architekten Kantonsbaumeister Dr. H. Fietz, W. Pfister und E. Wipf amteten, hat folgende Entwürfe prämiert.

1. Preis (3500 Fr.): Viktor Nussbaumer, Arch., Zürich.
2. Preis (2000 Fr.): W. J. Tobler, Arch., Küsnacht.
3. Preis (1500 Fr.): Hch. Labhart, Arch., Küsnacht.
4. Preis (1000 Fr.): K. Knell, Arch., Küsnacht.

Die Pläne sind bis Mittwoch, 10. Dezember, je von 10 bis 18 h, im Saale des Hotel Sonne, Küsnacht, öffentlich ausgestellt.