

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 105/106 (1935)  
**Heft:** 4

## 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:** 14.01.2026

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

normaler und 700 kW maximaler Leistung erzeugt. Durch die Unterteilung auf so viele Gruppen wird erreicht, dass trotz des sehr veränderlichen Energieverbrauchs in den verschiedenen Jahreszeiten die Motoren voll ausgenützt sind und daher mit bestem Wirkungsgrad arbeiten. Für Beleuchtung, zum Kochen und zur Warmwasserbereitung wird durchwegs elektrischer Strom verwendet, ebenso zur Heizung der 180 Einzelhäuser. Dagegen erfolgt die Heizung der grossen Gebäude durch Warmwasser, das durch die Abwärme der Dieselmotoren aufgeheizt wird. Das Kühlwasser der Zylindermäntel mit einer Austrittstemperatur von 55° C wird unter Zwischenschaltung eines Speicherbehälters von 45 m<sup>3</sup> Inhalt in den zu jedem Motor gehörigen Rückgewinnkesseln durch die Abgase auf 85° C erwärmt und in einem Akkumulator von 500 m<sup>3</sup> Fassungsvermögen für die Warmwasserheizung gespeichert. Bei grösster Kälte sollen mit Hilfe dieser Anlage 40 Mill. Cal. pro Tag zurückgewonnen werden. Zum Ausgleich ist ein Kessel mit Masutheizung für 350000 Cal./h vorhanden. Der Wirkungsgrad der Motoren bei Vollast ist mit 34%, der Rückgewinn an Wärme mit 29% angegeben, womit sich eine gesamte Wärmeausnutzung von 63% ergibt. K.

**Hundert Jahre deutsche Eisenbahn.** Mitte Juli wurde in Nürnberg zur Erinnerung an die Einweihung der ersten, 7 km langen Eisenbahmlinie zwischen Nürnberg und Fürth am 7. Dezember 1935 eine grosse Eisenbahnausstellung eröffnet, die in der riesigen Halle der neuen Güter-Umladeanlage untergebracht ist. Die Ausstellung vermittelt ein Bild der Entwicklung der deutschen Eisenbahnen, insbesondere der Fahrzeuge bis zu den neuesten Elektro- und Dampflokomotiven für höchste Geschwindigkeiten und den Schnelltriebwagen. Während die neueste elektrische Schnellzuglokomotive (Achsanordnung 1 D<sub>0</sub>1) mit einer Dauerleistung von 3980 PS bei 128 km/h nur wenig von der bisher üblichen äusseren Formgebung abweicht, zeigen die beiden modernsten Dampf- und Schnellzugslokomotiven für 175 km/h vollständig stromlinienförmige Verschalung. Die eine, mit Achsanordnung 2 C 2 und rd. 26 m Länge einschliesslich Tender, hat eine indizierte Leistung von 2800 PS und erreichte bei den Probefahrten mit 250 t Anhängelast eine Geschwindigkeit von 183 km/h. Die andere, mit gleicher Achsanordnung, jedoch als Tenderlokomotive ausgebildet, hat eine indizierte Leistung von 1600 PS und ist besonders durch die symmetrische, in beiden Fahrrichtungen gleichen Luftwiderstand bietende Verschalung bemerkenswert. Sehr wesentlich ist der durch die stromlinienförmige Verkleidung erzielte Leistungsgewinn; er soll bei diesen hohen Geschwindigkeiten rd. 400 PS betragen. Um auch den Luftwiderstand der für die letztgenannte Maschine bestimmten Zugskomposition herabzusetzen, sind zwischen den kurzgekuppelten Wagen Verbindungsbälge angebracht, und es werden die Trittbretter während der Fahrt von einer Zentralstelle aus hochgeklappt. K.

**Die Schweißung von Eisenbahnschienen.** Die von den Rädern der Fahrzeuge auf das Geleise übertragenen vertikalen, horizontalen, längs- und quergerichteten Kräfte veranlassen während der Durchfahrt Durchbiegungen derselben, an Unstetigkeitsstellen (Schienenstössen) Knickungen, die zu Ueberbeanspruchungen der Schienen führen. Um die Geleiseunterhaltskosten trotz Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten zu vermindern, galt es, einen möglichst durchgehenden, gleichmässig elastischen Oberbau zu finden. Daher die Versuche einiger Bahnverwaltungen mit geschweissten Schienenstössen oder Langschienen.<sup>1)</sup> „The Engineer“ (7. Juni 1935) berichtet über bezügliche Versuche der Delaware & Hudson Eisenbahn mit Thermitschweissung, Csillary in der „Elektroschweissung“ (Heft u. 12, 1935) über elektr. geschweiste Stösse mit schrumpfender Fusslasche.<sup>2)</sup> Man findet dort Angaben über Materialuntersuchungen, Konstruktion, Ausführung und Preis. Die Längen der zusammengeschweissten Schienen schwanken zwischen 60 und 500 m. Während z. T. gewöhnliche Laschen zur Verbindung der verbleibenden Temperaturausgleichsstösse verwendet werden, enthält der Bericht der 2. intern. Schienentagung in Zürich 1935 Spezialbauarten von Csillary und Hellermann. Wie weit das vollständige Eidecken der Schienen deren Längenänderung beeinflusst, scheint noch nicht festzustehen. Auch die Verankerung der geschweissten Schienenfelder harrt noch einer sicheren Lösung. Das zu erstrebende Ziel ist eine zweckentsprechende Vereinigung von geschweisstem Rahmengeleise mit Ausgleichsstössen. R. L.

<sup>1)</sup> Vergl. auch Rüpping: „Die federnde Stossbrücke“ und „Der Spannageloberbau“. Organ f. Fortschritte d. Eisenbahnwesens, 15. Juni 1935.

<sup>2)</sup> Vergl. unter „Literatur“, Ibd. Bd. S. 24.

## WETTBEWERBE.

**Kantonalbank-Filiale Binningen.** Im Kanton Baselland heimatberechtigte und daselbst seit 1. Januar 1933 niedergelassene Architekten; Jury: Arch. Otto Burckhardt (Basel), Prof. K. Moser und Prof. O. R. Salvisberg (Zürich). Ergebnis:

1. Rang (2100 Fr.), Arch. Hermann Frey in Fa. Frey & Schindler, Arch., Olten
  2. Rang (2000 Fr.), Arch. Arnold Gürler, Allschwil
  3. Rang (2000 Fr.), Arch. Ernst Bühler, Bottmingen
  4. Rang (1900 Fr.), Arch. Max Ley, Küsnacht-Binningen.
- Zum Ankauf empfohlen zu je 800 Fr.:
5. Rang, Arch. Brodbeck & Bony, Liestal
  6. Rang, Arch. Ryf & Sohn, Sissach
  7. Rang, Arch. Karl Schmassmann, Winterthur.

Die Ausstellung der Entwürfe im Gewerbeschulhaus in Liestal (Rheinstrasse) dauert noch bis und mit morgen Sonntag, 28. Juli, von 9 bis 12 und 14 bis 18 Uhr.

**Spar- und Leihkasse nebst Gemeindeverwaltung Oberburg.** Das Preisgericht, in dem als Architekten amteten A. Leuenberger (Biel) und J. Wipf (Thun) hat folgendes Urteil gesprochen:

- I. Preis (900 Fr.), Entwurf von Arch. E. Bechstein, Burgdorf
- II. Preis (800 Fr.), Entwurf von Arch. E. Bützberger, Burgdorf
- III. Preis (600 Fr.), Entwurf von Arch. M. Hirschi, Burgdorf.

## LITERATUR.

**Theorie und Berechnung vollwandiger Bogenträger bei Berücksichtigung des Einflusses der Systemverformung.** Von Dr. Ing. Bernhard Fritz. Mit 75 Textabb. Berlin 1934, Verlag von Julius Springer. Preis kart. 12 RM.

Bei Bogenträgern verursachen die Systemverformungen eine Erhöhung der Beanspruchungen. Mit der in jüngerer Zeit allgemein feststellbaren Tendenz einer Erhöhung der zulässigen Beanspruchungen ist die systematische Abklärung dieses Problems eine Notwendigkeit geworden. Die vorliegende Untersuchung liefert einen willkommenen Beitrag dazu. Die Lösung der Differentialgleichung ergibt in Verbindung mit einer Arbeitsgleichung auf dem Wege einer wiederholten Schätzung des Horizontalschubes die gesuchten Beanspruchungen des verformten Systems. Die durchgeführten Berechnungsbeispiele belegen die Erkenntnis, dass eine Erhöhung der statischen Unbestimmtheit eine Verminderung der Formänderungen und damit der unerwünschten Zusatzbeanspruchungen mit sich bringt. Durch die vorgeschlagene Verwendung eines überhöhten Dreigelenkbogens als Formgebungssystem können die Spannungsverhältnisse etwas verbessert werden. Das entwickelte Berechnungsverfahren beschränkt sich auf Bogen konstanten Querschnitts und vernachlässigt den Einfluss der waagrechten Formänderungskomponenten. Diese letztgenannte Vereinfachung ergibt beispielsweise beim durchgerechneten Zweigelenkbogen mit  $f = 0,10 \cdot 1$  einen Fehler im massgebenden Moment von rd. 4%; bei grösserem Pfeilverhältnis kann er je nach den Querschnittsverhältnissen stark anwachsen, sodass der praktischen Verwendung des auch etwas schwerfälligen Berechnungsverfahrens gewisse Grenzen gezogen sind. Trotz dieser Einschränkung kann das Buch als interessante Studie empfohlen werden.

Fritz Stüssi.

Eingegangene Werke, Besprechung vorbehalten:

**Der Zivile Luftschutz.** Wegleitung für die Luftschutzmänner und die Zivilbevölkerung. Im Auftrage des Gesundheitsamtes Basel-Stadt von Max Höriker. Mit 40 Abb. Basel 1935, Verlag von B. Wepf & Co. Preis kart. 2 Fr.

**Geodätische Grundlagen der Vermessungen im Kanton Tessin.** — Desgl. Kanton Basel, Stadt und Land. Geschichtliche Überblicke von H. Zöllly, Chef-Ing. der Eidg. Landestopographie. Mit 20, bezw. 11 Fig. Bern 1934, Sonderdruck aus der „Schweiz. Zeitschrift für Vermessungswesen u. Kulturtechnik“.

**In der ostafrikanischen Wildnis am Rukwasee.** Von O. Flückiger. Mit 7 Tafeln und 7 Abb. Neujahrsblatt der Naturforschenden Gesellschaft in Zürich auf das Jahr 1935, in Kommission bei Gebr. Fretz A.-G. Preis kart. Fr. 3,50.

**Hilfsbuch für Maschinenschreiber.** Von Heinz Berger. Ein Führer und Ratgeber beim täglichen Schreibwerk. Reutlingen 1935, Verlag von Josef Seidel. Preis kart. 1 RM.

Für den Text-Teil verantwortlich die REDAKTION:

CARL JEGHER, WERNER JEGHER, K. H. GROSSMANN.

Zuschriften: An die Redaktion der S B Z, Zürich, Dianastrasse 5 (Telephon 34507).