

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 107/108 (1936)
Heft: 18

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: 04.04.2026

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

und zwar lag er im Mittel von vier Heizperioden 1930/34 in 194 Wohnungen ohne Messer bezogen auf Wohnfläche um 34%, bezogen auf Heizfläche um 44%, höher als in 147 gleichartigen Wohnungen mit elektrischen Messern. In einer zweiten Baugruppe wurde ohne Wärmemesser um 64 bzw. 41,5% mehr Brennstoff verbraucht als in den entsprechenden Wohnungen, die mit Heizkostenverteilern nach dem Verdunstungsprinzip ausgestattet waren. Uebrigens wiesen Wohnungen gleicher Grösse und gleicher Heizfläche in der selben Heizperiode in ihrem Jahres-Wärmeverbrauch ohne erkennbaren Grund grosse Unterschiede auf, beispielsweise zwischen 2 und 9 Mill. Cal. Auch traten im Verbrauch der selben Wohnung in verschiedenen Jahren Unterschiede bis zu 100% auf, während im Brennstoffverbrauch der Zentrale nur Aenderungen bis zu 15% gemessen wurden. Die Schwankungen der jährlichen Heizflächenbelastungen der einzelnen Wohnungen — zwischen 210 und 490 000 Cal/m² — zeigen, dass ebenso wenig wie die Wohnfläche die Heizfläche für die Heizkostenverteilung massgebend sein kann. — Der spezifische Brennstoffverbrauch der Wohnungen mit Wärmemessung ergab sich im Mittel zu 23,5 kg/m² Wohnfläche, während Vergleichswerte nach den Versuchen des VDI (Dr. Raiss im Gesundh.-Ing. Bd. 57, 1934) mit 30 bis 32,5 kg/m² um 35 bis 45% höher liegen.

Für die Heizkostenverteilung konnte der ursprüngliche Grundsatz der Proportionalität zum Verbrauch nicht aufrechterhalten werden, da so sehr sparsame Mieter unverhältnismässig billig in den Vorteil der Zentralheizung gelangten. Zur Berücksichtigung der festen Bereitschaftskosten für Personal, Ausbesserung, Strom und Leerlauf wurde daher eine Grundgebühr von 2 RM. pro m² erhoben und nur die restlichen Brennstoffkosten entsprechend dem Messerstand verteilt. Die Apparatkosten (bei den neuesten Verteilern 6 RM. pro Heizkörper) spielen gegenüber den Ersparnissen nur eine untergeordnete Rolle. — Die Aufteilung der gesamten Heizkosten zeigte, dass 64,5% für Brennstoff, 21,3% für Löhne, 3,9% für Ausbesserungen und 10,3% für elektrischen Strom ausgegeben wurde; als spezifische Werte werden bezogen auf 1 m² Heizfläche, im Mittel aller Wohnungen, 5,06 RM., für Wohnungen mit Wärmemessern 4,08, ohne Wärmemesser 5,84 RM. angegeben, während die entsprechenden Werte, bezogen auf 1 m² Wohnfläche, 1,21, bzw. 0,96 und 1,41 RM. betragen. W. G.

Ein neues Verfahren zum Bau von Eisenbetondükern (E. Marquardt in «Beton und Eisen», 5. und 20. März 1936). Einleitend bespricht der Verfasser allgemeine Grundsätze für den Bau von Eisenbetondükern und zählt die bisher üblichen Methoden auf. Das neue Verfahren hat den bisherigen gegenüber den Vorteil, dass im Fluss oder Kanal keine Einbauten notwendig sind, sodass die Schiffahrt während des Baues nur für wenige Stunden unterbrochen wird. Die Rohre dieser Düker werden auf einer Helling oder im Dock auf dem Trockenen erstellt, hierauf zu Wasser gebracht und schwimmend nach der Baustelle transportiert. Das Rohrinne ist zur Verbesserung der Schwimmeigenschaften namentlich während des Absenkens durch wasserdichte Schotte in mehrere Räume unterteilt. Sind die Rohre eingefahren, so werden sie durch Einpumpen von Wasser in den mittleren Teil gedreht und hierauf auf die durch Baggerung und durch Taucher vorbereitete Planie abgesenkt. Obwohl bei der ursprünglichen Arbeitsweise keine Mißerfolge zu verzeichnen waren, wurde die Absenkmethode verbessert, sodass bei den neueren Ausführungen ein gleichmässiges Aufliegen der Rohre auf ganzer Länge gewährleistet ist. Nach dem Absenken werden die Rohre in die Häupter einbetoniert, die Abschlüsse und die Schotte entfernt. Dem Aufsatz sind von mehreren ausgeführten Bauten Zeichnungen und Bilder sowie Beschreibungen vom Bau, Transport und Absenken der Rohre beigegeben. Die grösste ausgeführte Länge der einzelnen Rohre beträgt heute 70 m. Das Einschwimmen und Absenken der Rohre dauert rd. 3 Stunden. Unmittelbar nach dem Absenken kann die Schiffahrt wieder freigegeben werden. Die Bauweise hat sich bis heute auch bei schlechtem Baugrund bewährt, sodaß nach Ansicht des Verfassers ihrer Anwendung auch für größere Bauten (Verkehrstunnel usw.) nichts mehr im Wege steht — wofür übrigens der bereits 6 Jahre zurückliegende, nach ähnlichem System erfolgte Bau des Strassentunnels Detroit-Windsor (U. S. A.) Zeugnis ablegt (siehe unsere Bilder in Bd. 97, S. 304).

Hydraulische Kupplung bei Kesselspeisepumpen. In dem neuen Dampfkraftwerk der Stadt Swansea in Wales (Tir John North Power Station) wird, wie dem letzten Teil der Beschreibung der Anlage in «Engineering» vom 6. Dez. 1935 zu entnehmen ist, das zur Speisung der Kessel dienende Kondensat in einem jeder Turbogruppe zugeordneten dreifachen Vorwärmsystem von 27 auf 181° C vorgewärmt und den Kesseln mit

einem Druck von 56 kg/cm² zugeführt. Bemerkenswert ist der Antrieb der Kesselspeisepumpe, die den letzten Druckanstieg (von 16,2 auf 56 kg/cm², bei 140° C) bewirkt und das Wasser in den zweiten Hochdruckvorwärmer und die Speiseleitung drückt. Diese durch einen Drehstrommotor von 340 PS und 1450 U/min angetriebene Pumpe von 136 t/h Förderleistung wird nämlich durch selbsttätige Drehzahländerung auf konstanten Druck reguliert, damit der bei sinkender Belastung der Turbine infolge Verminderung der Kondensatmenge ohne Veränderung der Pumpendrehzahl eintretende Druckanstieg beseitigt und die Stabilität des Betriebes im Zusammenarbeiten mit den übrigen auf das gleiche Rohrnetz geschalteten Speisepumpen gewahrt bleibt. Die Anpassung der Drehzahl wird durch eine zwischen Motor und Pumpe geschaltete, mit Öl betriebene hydraulische Kupplung, System Vulkan-Sinclair, erreicht, und zwar erfolgt die Regelung durch den zwischen Nullast und Vollast um 1,8 kg/cm² sich ändernden Druck in der Rohrleitung zum Speisewasserregler unter Verwendung eines Arca-Reglers, der die Zufuhr des Treiböles zur Kupplung je nachdem vermindert oder vermehrt. Die vorzügliche Anpassungsfähigkeit der hydraulischen Kupplung macht sie für einen solchen Betrieb besonders geeignet. Dem durch den Schlupf bedingten Energieverlust steht als Gewinn der bessere Wirkungsgrad der Pumpe bei Teillast und die erhöhte Betriebssicherheit gegenüber. G. K.

Der 14. Internat. kunstgeschichtliche Kongress findet vom 31. Aug. bis 9. Sept. in der Schweiz statt. Abgesehen von der rein wissenschaftlichen Seite des Kongresses ist das Exekutivkomitee eifrig bemüht, die Tagung auf eine breite Basis zu stellen, was insofern Berechtigung hat, als das Interesse an der Kunst nicht ausschliesslich Sache der Kunstgelehrten ist. Die eigenartigen Baudenkmäler frühester Zeit, sowie die beträchtlichen Kunstschatze öffentlicher und privater Sammlungen der Schweiz sollen nun anlässlich des Kongresses einem weiten Kreis von Kunstfreunden bequem zugänglich gemacht werden, weshalb man sich entschloss, die Tagung in Form eines Wanderkongresses durchzuführen, der die Teilnehmer in die grossen Städte der Schweiz, wie Zürich, Basel, Bern, Genf und Lausanne bringt, von wo jeweils Exkursionen nach kunsthistorisch interessanten Orten stattfinden. Die verschiedenen Städte sind bemüht, den fremden und einheimischen Gästen auch in gesellschaftlicher Hinsicht den Aufenthalt angenehm zu gestalten, wozu Lokalkomitees am Werke sind. Neben den wissenschaftlichen Vorträgen wurde besonderes Augenmerk auf das Programm allgemein zugänglicher Vorträge über Schweizer Kunst gelegt, die von Autoritäten des In- und Auslandes gehalten werden. Wir nennen aus der Liste des Exekutivkomitees Prof. Dr. P. Ganz, Basel; Dr. W. Wartmann, Zürich; Prof. C. v. Mandach und Prof. H. Hahnloser, Bern; D. Baud-Bovy und Prof. W. Deonna, Genf. Auskünfte und Zirkulare durch das Bureau des 14. Internationalen kunstgeschichtlichen Kongresses, Basel, Elisabethenstr. 27. E. G.

Moorsprengungen beim Bau der Reichskraftfahrbahnen. Zur Gründung von Strassen in Mooren wird gegenwärtig in Deutschland das aus den U. S. A. übernommene Sprengverfahren dort angewandt, wo andere Methoden der grossen Tiefe wegen unwirtschaftlich würden. Nachdem der Damm oder ein Teil desselben geschüttet ist und nicht mehr weiter absackt, werden durch Bohrlöcher in Abständen von 2,5 bis 8 m Sprengladungen von 10 bis 60 kg, je nach Verhältnissen, in die zwischen Schüttung und festem Untergrund eingequetschten Moormassen eingebracht und entzündet. Die Auflast des geschütteten Materials muss so gross sein, dass der Druck seitlich entweicht und die Schlamm- und Torfmassen daher seitwärts ausdrückt, worauf die Schüttung nachsackt und wieder erhöht wird. Sehr breite Dämme sollen zwecks Vermeiden von Einschlüssen zuerst schmal geschüttet und hierauf streifenweise verbreitert werden. Stark verfilzte Moore werden durch zahlreiche kleine Schüsse in der Umgebung aufgelockert, um die Wirkung der Hauptsprengungen zu erhöhen. Sechs Zeichnungen und eine Tabelle des Aufsatzes in der «Z. VDI» vom 15. Februar 1936 geben Aufschluss über technische Daten an drei grösseren Ausführungen; ferner berichten Casagrande und Siedek in Heft 17/1935 der «Strasse». Der Sprengstoffverbrauch (Ammongelatine) beträgt 0,15 bis 0,28 kg/m³ entfernten Moorbodens, was Gesamtkosten ergab, die nur ¼ bis ¼ der Kosten für gewöhnlichen Aushub ausmachten.

Neue Lokomotivtypen der deutschen Reichsbahn. In der «Verkehrstechn. Woche» 1936, H. 6 beschreibt F. Fleming seine 1E1 3 Zylinder-Lokomotive von 2200 PS bei 70 km/h Höchstgeschwindigkeit für eine auf Normalspur umgebaute ehemalige sächsische Schmalspurbahn im Erzgebirge. Da Geleiseverlegungen zur Vergrösserung der Kurvenradien unterbleiben mussten, hatte sich das Laufwerk dieser grossen Lokomotive Kurven von 100 m

Radius anzupassen. Die Reichsbahn entschloss sich zu einem Versuch mit dem Lenkgestell Eckhardt-Schwartzkopff. Dieses Lenkgestell verbindet wie beim bekannten Krauss-Helmholtzgestell die Laufachse mit der zweiten Triebachse, die Seitenspiel aufweist. Sein Drehzapfen ist seitenverschieblich im Hauptrahmen gelagert und mit einer Federrückstellvorrichtung versehen. Im weiteren ist die zweite Triebachse über einen im Hauptrahmen festgelagerten zweiarmligen Hebel mit der ebenfalls seitenverschieblichen ersten Triebachse gekuppelt, wie dies ähnlich v. Kando bereits ausgeführt hat. Die mittlere feste Achse weist keinen Spurrkranz auf. Es ist der Maschine somit möglich, geometrisch ohne Zwängen enge Kurven zu durchlaufen, wobei gleichzeitig die Führung auf drei Achsen verteilt ist. Leider erhalten diese aber verhältnismässig grosse Anlaufwinkel. Ob die erwartete geringe Schienen- und Spurrkranzabnutzung erzielt wird, werden die Betriebsbeobachtungen erst zeigen müssen.

R. L.

Die Welt-Golderzeugung ist seit einigen Jahren in steter Zunahme begriffen und erreichte 1935 erstmals 950 t. Wie die «NZZ» (Nr. 509) berichtet, verteilt sich diese Erzeugung auf Südafrika mit 35%, Russland 19%, Kanada 11%, U.S.A. 10%, übrige Länder 25%. Der auffälligste Vorgang ist der Aufstieg Russlands, dessen Erzeugung sich seit 1933 mehr als verdoppelt hat. Das relative Zurückbleiben der südafrikanischen Produktion ist auf fiskalpolitische Massnahmen zurückzuführen und dürfte in den nächsten Jahren durch einen ebenfalls kräftigen Anstieg abgelöst werden.

Der Auto-Simplon-Tunnel spukt weiter: Am 18. April konstituierte sich in Genf eine Studiengesellschaft für den Bau einer Autostrasse durch den Simplontunnel, mit einem Kapital von 350 000 Fr. Das notwendige Baukapital von 3,5 Mill. Fr. sei gezeichnet. Ferner sei am 24. April eine Delegation der Initianten mit Staatsrat Jos. Escher vom Präfekten von Navarra empfangen worden, der grosses Interesse bekundet habe. Ueber das Verfügungsrecht über den Simplontunnel scheint die Internat. Simplon-Delegation noch nicht befragt worden zu sein. Ueber die technischen Grundlagen dieser Idee finden unsere Leser die nötigen Aufschlüsse in Bd. 106, S. 174* (12. Oktober 1935). — Am 27. Januar fand in der A. C. S.-Sektion Bern ein Diskussionsabend statt, an dem Staatsrat J. Escher und Ing. Perrin anhand von Planskizzen referierten. In der ausgiebigen Diskussion sprachen sich alle Automobilisten und Ingenieure gegen das Projekt aus, besonders eindrücklich Reg.-Rat W. Bösiger, Dir. Dr. Vollmar, die Ing. H. Fehlmann und F. Steiner. Dessenungeachtet «konstatierte» Staatsrat Escher im Schlusswort wörtlich, «dass unsere Idee eigentlich gesiegt hat!» Nachdem er einleitend u. a. gesagt, wir brauchten uns heute weder auf die technischen Probleme noch auf die Bedürfnisfrage einzulassen! —

Die Elektroschweisskurse des SEV sollen Ingenieuren, Werkmeistern usw. Gelegenheit geben, sowohl ihre theoretischen Kenntnisse zu vertiefen, als auch sich in die Kunst des elektrischen Schweissens einführen zu lassen. Die Kurse stehen unter der fachkundigen Leitung von Ing. A. Sonderegger, ehemaliger Werkstättendirektor der Escher Wyss A.-G., und für den praktischen Unterricht stehen die modernsten Konstruktionen unserer einheimischen Firmen zur Verfügung. Der nächste Kurs findet vom 25. bis zum 28. Mai 1936 in Zürich statt (Kursgeld 50 Fr.). Anmeldungen sind bis zum 20. Mai an das Generalsekretariat des SEV, Zürich, Seefeldstrasse 301, zu richten, das auch gerne weitere Auskunft erteilt.

WETTBEWERBE

Bâtiment de service à Genève, sur Le plateau de Champel. Preisrichter E. Unger, Conseiller administr. de la ville de Genève, Arch. H. Bernoulli (Basel) und Arch. J. Favarger (Lausanne).

Ergebnis, aus 50 eingereichten Entwürfen:

I. Preis (600 Fr.), Nr. 13, Dipl. Arch. R. Barro, Zürich u. Genf.

Zwei II. Preise ex aequo (je 350 Fr.):

Nr. 9, Arch. A. Hoechel und J. Ellenberger, Genf,

und Nr. 37, Arch. M. Braillard, Genf.

Ankäufe: 250 Fr., Nr. 21, Arch. Albert Cingra, Genf.

225 Fr., Nr. 44, Verfasser nicht genannt.

200 Fr., Nr. 11, Dipl. Techn. Ed. Lehmann, Genf.

200 Fr., Nr. 22, Arch. Jean Gros, Genf.

175 Fr., Nr. 36, Arch. Fréd. Mezger, Genf.

150 Fr., Nr. 42, Verfasser Charles Bopp, Genf.

NEKROLOGE

† **Walter Baur**, Architekt in Luzern, ist mitten in einem hoffnungsvollen Leben am 28. Februar nach monatelangem, heldenmütig ertragenem Krankenlager von hartnäckigem Leiden erlöst worden. Um den liebenden, treubesorgten Vater trauern seine Frau und drei unmündige Kinder, und gross ist die Zahl derer, die in ihm einen treuen Freund und lieben Kameraden verlieren.

Walter Baur ist am 19. Januar 1893 in Basel geboren, als Sohn eines Kaufmanns, in dessen Haus Arnold Böcklin als naher Verwandter und Albert Welti als intimer Freund ein- und ausgingen. Seine Schulzeit verlebte Walter in Bern und Luzern. Nach einer zweijährigen Lehrzeit im Bureau des bekannten Basler Architekten Em. Faesch bezog er im Herbst 1913 die Techn. Hochschule Stuttgart. Der junge Student mit seinem markanten Römerkopf gewann durch seine ungezwungene und liebenswürdige Art bald Freunde unter seinen Mitstudierenden und erwarb sich durch seinen Ernst und seinen von Streberei und Effekthascherei völlig freien Eifer rasch die Achtung und Sympathie seiner Lehrer, so des feinsinnigen Flechter und des liebenswürdigen Malers Schmolli-von Eisenwerth, vor Allem aber die seines Hauptlehrers Bonatz.



WALTER BAUR

ARCHITEKT

19. Jan. 1893

28. Febr. 1936

Walter Baur verstand es, auch dem Worte «Saure Wochen, frohe Feste» zu leben. Er liebte die Musik über alle Massen und war ein gesuchter Quartett-Geiger. Aber auch zu fröhlicher Wanderung mit dem Skizzenbuch unter dem Arm oder zu einem gemütlichen Trunk im Kreise lustiger Kameraden war er gerne zu haben. Das Sommersemester 1917 verbrachte er in München, wo er bei Th. Fischer arbeitete und auch bei Wölfflin und Popp hörte. Während der Kriegsjahre hatte er in ausgiebigem Masse als Leutnant im Luzerner Bat. 45 seinen vaterländischen Pflichten zu genügen.

Im Herbst 1918 bestand er in Stuttgart die Diplomprüfung und hatte bald Gelegenheit, seine Kenntnisse in der Praxis zu erweitern und zu vertiefen. Er arbeitete erst im Bureau Bercher & Tamm in Basel, dann bei Arch. E. Heman in Basel. Eine selbständige Bauleitung, den Ausbau von Schloss Wartenfels bei Lostorf, führte er mit grossem Geschick durch. Nachdem er sich im Jahre 1920 mit Elisabeth Schill aus Luzern verheiratet hatte, etablierte er sich 1923 in Bern. Der dortige Boden war aber zu hart für ihn; nach trüben Erfahrungen mit einer Baugenossenschaft siedelte er 1928 nach Luzern über, wo es ihm gelang, sein kleines Bureau in wenigen Jahren zu Erfolg und Ansehen zu bringen. Er fand eine Fülle von Aufgaben, die ihm besonders lagen, Wohnhäuser¹⁾, ein Landgasthaus in Ebikon, den Neubau der Schule Malters und zuletzt die Renovation des dortigen Kirchturmes. Alle seine Aufgaben wusste Walter Baur mit der ihm eigenen Gewissenhaftigkeit und Liebe zum Kleinsten durchzuführen (mit einem stillen bescheidenen Wesen). Er verband Reife des Urteils, Festigkeit und Beharrlichkeit; mit seiner Meinung hielt er nicht hinter dem Berge. — Seit dem Jahre 1921 gehörte er auch dem S. I. A. an, erst den Sektionen Basel und Bern, dann der Sektion Waldstätte. Unter seinen Kollegen genoss er grosses Ansehen seines offenen, heitern Wesens halber. Ein hartes tragisches Geschick hat ihn frühzeitig dahingerafft, den baumstarken Mann, der aufrechten Hauptes, geraden Sinnes und dabei mit einem warmfühlenden Herzen durchs Leben ging.

M. T.

LITERATUR

Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen. Jubiläumsschrift zum hundertjährigen Bestehen der deutschen Eisenbahnen. Berlin 1935, herausgegeben von der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn. Preis geb. 16 RM.

Dieses in mustergültigem Druck herausgebrachte Werk wendet sich an alle Eisenbahner und Verkehrsinteressenten und verschafft einen Ueberblick über die hundertjährige Entwicklung und Aufgabe der Eisenbahnen. In kurzen Biographien gelangen erfolgreiche Kämpfer zu ihrer gebührenden Anerkennung. Mit reichen Illustrationen versehen, schliessen sich Beiträge über Geleisebau, Signalwesen, Zugbeeinflussung, Fernmeldewesen, Brücken und Bahnhofbau an. Der Lokomotivbau ist ausführlich behandelt. Dass an der weiteren Entwicklung unablässig gear-

¹⁾ Vergl. auch sein eigenes in «SBZ» Bd. 104, S. 140/143* (29. Sept. 1934).