

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 107/108 (1936)
Heft: 25

Artikel: Diesel-Grosslokomotiven
Autor: Meyer, E.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-48417>

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>

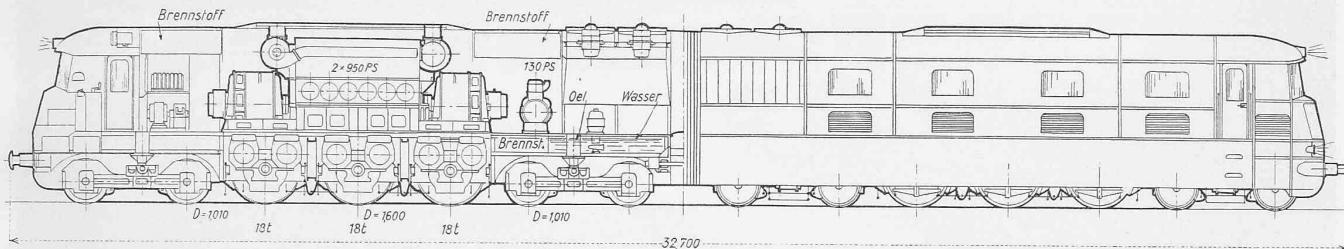
INHALT: Diesel-Grosslokomotiven. — Wettbewerb für die Kräzernbrücke bei St. Gallen. — Verkehrsteilung zwischen Bahn und Auto. — Wettbewerb für die Erweiterung des Friedhofs in Zollikon bei Zürich. — Mitteilungen: La Mont-Kesselanlagen. Die Maschinenausrüstung des Pump-Speicher-Kraftwerkes Deichow am Bober. Chemisch-mechanische Abwasserreinigung. Grossgarage in Venedig. Leuchtgas als Treibstoff

für Omnibusse. Das rumänische Energie-Institut. Aus dem Bauvoranschlag der SBB für 1937. Die Bogenstaumauer von Marèges, Dordogne. Gasholz-Tankstellen in der Schweiz. — Nekrologe: Edouard Savary. — Wettbewerbe: Kirchgemeindehaus in Männedorf. Tonhalle und Kongressgebäude in Zürich. — Literatur. — Mitteilungen der Vereine. — Sitzungs- und Vortrags-Kalender.

Band 108

Der S.I.A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich.
Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 25



Diesel-elektrische Schnellzuglokomotive der PLM, in Frankreich gebaut von Fives-Lille. Gesamtleistung rd. 4000 PS, V_{max} 130 km/h. — 1 : 170.

Diesel-Grosslokomotiven

Von Dr. Ing. E. MEYER, Baden

Wie kürzlich bekannt geworden, hat die Firma Gebr. Sulzer in Winterthur vor einiger Zeit von den Rumänischen Staatsbahnen den Auftrag für die Lieferung einer 4400 PS-Diesel-elektrischen Expresszuglokomotive erhalten. Damit bietet sich der schweizerischen Maschinenindustrie neuerdings eine Gelegenheit, an der in Europa erst begonnenen Entwicklung der Diesel-Grosslokomotive mitzuarbeiten. Während in Nordamerika bereits im Jahre 1929 eine 2660 PS-Diesellokomotive in Betrieb gesetzt worden ist, der seither weitere Einheiten mit Leistungen bis zu 3600 PS gefolgt sind, steckt die Entwicklung dieser Art von Triebfahrzeugen in Europa noch in den ersten Anfängen. Tatsächlich haben die heute in Europa einschließlich Rußland in Betrieb stehenden Diesellokomotiven die Leistungsgrenze von 1700 PS noch nicht überschritten und können daher kaum als Grosslokomotiven bezeichnet werden. Anderseits wird die nunmehr bestellte 4400 PS-Lokomotive aber auch nicht die erste und einzige ihrer Art sein, da bis zum Zeitpunkt ihrer Indienststellung auch die beiden schon vor zwei Jahren von der französischen PLM-Bahngesellschaft in Auftrag gegebenen 4400 PS-Diesellokomotiven fertiggestellt sein werden.

Es ist natürlich nicht verwunderlich, dass sich gerade Rumänen mit seinen reichen Oelvorkommen als eines der ersten Länder Europas für die Verwendung von Diesellokomotiven grosser Leistung interessiert. Die wirtschaftliche Ueberlegenheit der Dieseltraktion über die andern Zugförderungsarten ist offensichtlich da am ehesten gesichert, wo das Dieselmotorenöl im Ueberfluss vorhanden und zu billigem Preise erhältlich ist. Dass dies aber keineswegs eine unerlässliche Voraussetzung ist, beweist schon das französische Beispiel, wo man trotz dem ungünstigeren Verhältnis zwischen Oel- und Kohlenpreis von der Dieseltraktion grosse wirtschaftliche Vorteile erwartet. Die nachstehenden Ausführungen sollen nun zeigen, dass diese Erwartungen durchaus gerechtfertigt sind.

Vergleicht man die Dieseltraktion zunächst mit dem Dampfbetrieb, so stösst man sofort auf den grossen Unterschied, der zwischen dem thermischen Wirkungsgrad des Dieselmotors und dem der Dampfmaschine besteht. Während er nämlich beim Dieselmotor bei der stark wechselnden Belastung, mit der im Bahnbetrieb gerechnet werden muss, im Maximum etwa 39 und im Mittel ungefähr 33 % betragen dürfte, liegen die entsprechenden Werte für die auf Lokomotiven heute noch ausnahmslos verwendete Dampfmaschine mit freiem Auspuff bei etwa 11 bzw. 8 %. Bei Verwendung von guter Lokomotivkohle mit einem Heizwert von 7500 WE/kg und eines Dieselmotorenöls von 10 000 WE/kg steht unter Berücksichtigung des Uebertragungs-Wirkungsgrades der Diesellokomotive einem mittleren Kohlenverbrauch von 1,05 kg/PSh am Radumfang ein Oelverbrauch von 230 gr/PSh gegenüber. Wenn man nun den Verbrauch wie üblich nicht auf die am Radumfang abgegebene, sondern die am Zughaken geleistete Arbeit bezieht, verschiebt sich das Verhältnis bei Grosslokomotiven eher zu Gunsten der Dieseltraktion, da das Dienstgewicht einer Diesel-Grosslokomotive in der Regel kleiner ist als das einer Dampflokototive gleicher Leistung samt Tender. Dazu kommt beim Dampfbetrieb noch der zusätzliche Verbrauch für das Anheizen, für den Unterhalt des Feuers während den Betriebspausen, zur Deckung der Wärmeverluste, die während des Betriebes im Kessel und in den Leitungen, sowie beim periodisch erforderlichen

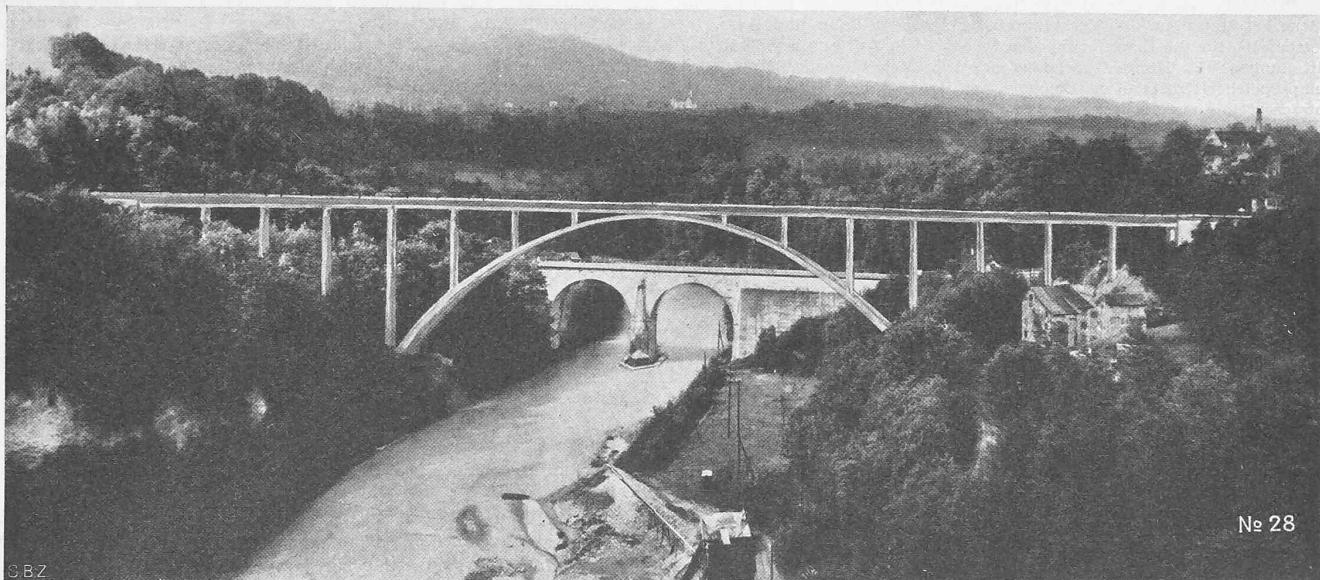
Abschlacken und beim Entleeren des Kessels entstehen. Ein weiterer Mehrverbrauch ist erforderlich infolge schlechter Ausnutzung des Heizwertes der Kohle (unvollständige Verbrennung, Rauch- und Russbildung) und endlich zur Erzeugung des Dampfes für die Hilfsbetriebe (Luft- und Speisewasserpumpen, Heizung). Erfahrungsgemäss beträgt der dadurch bedingte Mehrverbrauch insgesamt etwa 30 %, während bei der Diesellokomotive für den Betrieb der Hilfsmaschinen (Ventilatoren, Kühlwasser-, Oel- und Brennstoffpumpen, Heizung) ein zusätzlicher Brennstoffverbrauch von nur ungefähr 8 % in Rechnung zu stellen ist.

Geht man schliesslich von der Einzellokomotive über zur Betrachtung eines ganzen Bahnbetriebes, so ergibt sich beim Dampfbetrieb ein weiterer Mehrverbrauch von etwa 5 % für das Unterdampfthalten der Reservelokomotiven. Ein entsprechender Mehrverbrauch für die im Bereitschaftsdienst stehenden Diesellokomotiven bestehen dagegen nicht. Insgesamt kann daher ein Kohlenverbrauch pro Tonnenkilometer am Zughaken von etwa 60 gr festgestellt werden, während die bisherigen Erfahrungen mit der Dieseltraktion auf einen entsprechenden Oelverbrauch von höchstens 10 gr/tkm schliessen lassen. Die reinen Brennstoffkosten sind daher bei der Dieseltraktion geringer als bei Dampfbetrieb, solange der Oelpreis nicht mehr als das Sechsfache des Kohlenpreises beträgt. Steht also dieses Verhältnis wie gegenwärtig in Mitteleuropa auf etwa 3:1, so stellen sich die Brennstoffkosten bei der Dieseltraktion auf etwa die Hälfte derjenigen des Dampfbetriebes.

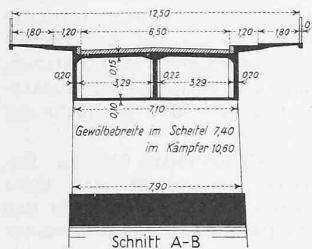
Hiezu ist allerdings zu bemerken, dass die ökonomische Ueberlegenheit der einen oder andern Zugförderungsart nicht allein von den Brennstoffkosten abhängt. Ihr Einfluss auf die gesamten Betriebskosten wird gerade bei der Dieseltraktion häufig überschätzt. Bei einer solchen Untersuchung ist es daher unerlässlich, auch die übrigen Elemente der Zugförderungskosten zu berücksichtigen.

Betrachtet man zunächst den sehr wesentlichen Anteil der Kosten für *Unterhalt* und Reparaturen, so findet man, dass diese gemäss den allerdings noch wenig zahlreichen Erhebungen von Bahngesellschaften, die Dampf- und Diesellokomotiven neben einander im Dienst haben, bei einer gut entworfenen und sorgfältig gebauten Diesellokomotive nur etwa halb so gross sind wie bei einer gleichwertigen Dampflokototive. Die ist schon deshalb zu erwarten, weil viele Arbeiten, wie das Anheizen und Abschlacken, das Reinigen der Rauchrohre, Auswaschen der Kessel, die Bedienung der Wasserstationen und Kohlenfassplätze wegfallen. Die Dieseltraktion gestattet noch eine weitere, ganz erhebliche Verminderung der *Personalaufwendungen*, da die Diesellokomotive ohne weiteres einmännig geführt werden kann. Die Arbeitszeit des Personals wird außerdem besser ausgenützt, da die In- und Ausserbetriebszeit einer Diesellokomotive nur sehr wenig Zeit erfordert. Der geringere Unterhalt solcher Fahrzeuge führt auch zu einer vermindernden Beanspruchung des Depotpersonals.

Bei der Festsetzung der Lasten für *Verzinsung und Amortisation* ist zu berücksichtigen, dass der Preis einer Diesellokomotive etwa zwei- bis zweieinhalbmal so hoch ist wie der einer Dampflokototive gleicher Leistung. Unter der Voraussetzung gleicher Tilgungsfristen sind also die Aufwendungen für den Kapital- und Zinsendienst für Diesellokomotiven um 100 bis 150 % höher als für Dampflokotiven. Dabei ist aber zu bedenken, dass die tägliche Benützungsdauer und die Kilometerleistung



SBZ



5. Rang (3000 Fr.), Entwurf Nr. 28.
Ingenieurbureau BUSS A. G., Basel
mit Arch. H. BAUR, Basel.

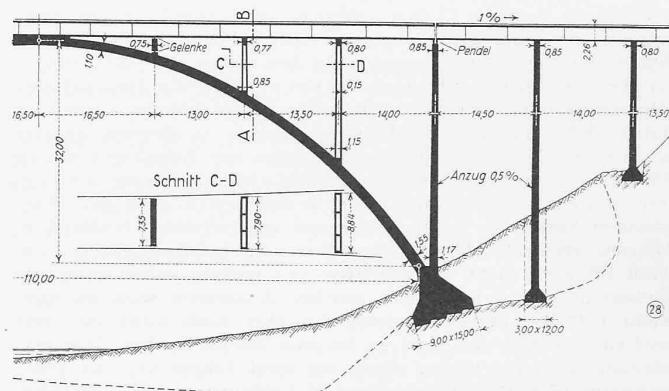
Eingespannter Eisenbetonbogen.
Querschnitt 1 : 300.
Längsschnitt 1 : 1000.

einer Diesellokomotive zwei- bis dreimal so gross ist wie bei einer Dampflokomotive, sodass die auf den gefahrenen Kilometer bezogenen Kosten für Verzinsung und Amortisation bei beiden Traktionsarten etwa gleich sind, sofern die Leistungsfähigkeit der Diesellokomotive voll ausgenutzt werden kann.

Alles zusammengenommen findet man, dass unter den im vorstehenden gemachten Voraussetzungen die auf den tkm bezogenen gesamten Zugförderungskosten bei der Dieseltraktion etwa um 20 bis 35 % niedriger sind als bei der Dampftraktion. Dieses Ergebnis wird auch durch die praktisch ermittelten Kostenvergleiche bestätigt.

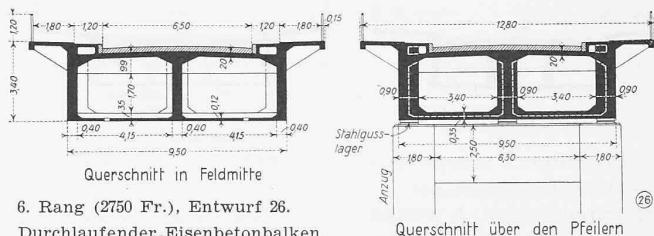
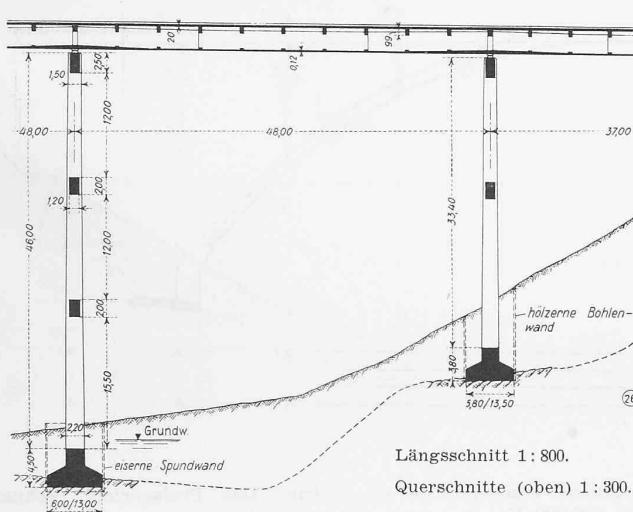
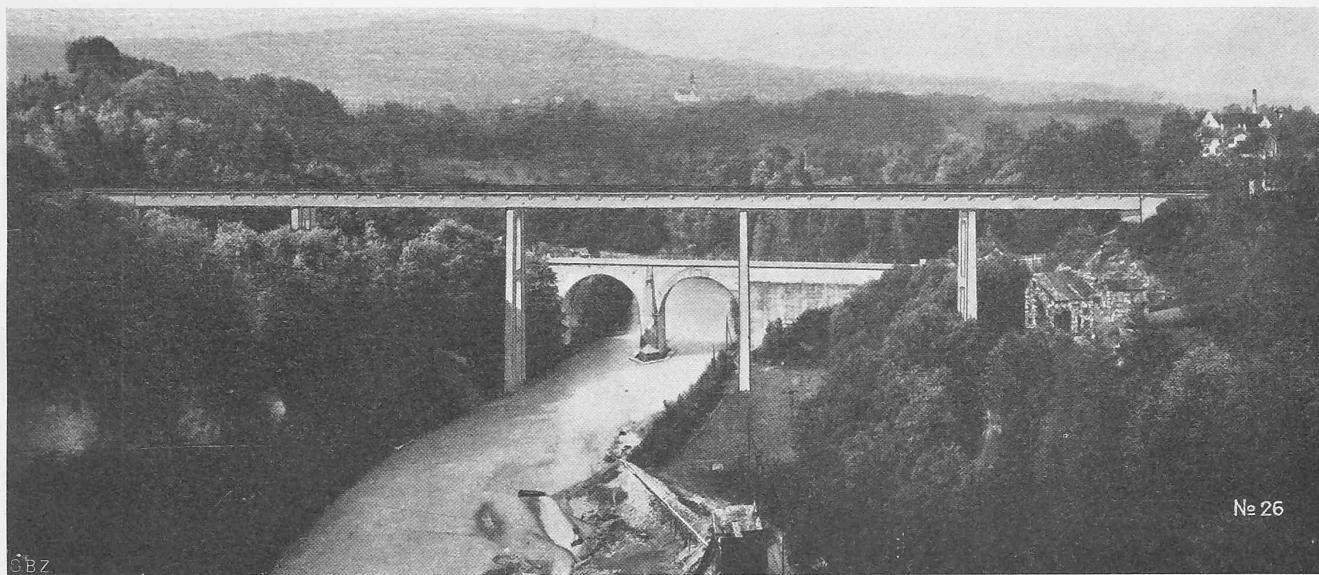
Die ausserordentlich vielseitige Verwendbarkeit der Diesel-Grosslokomotive könnte nicht besser zum Ausdruck gebracht werden als durch den Umstand, dass schon die drei ersten, nun im Bau befindlichen Einheiten zwei grundverschiedene Zugförderungsprogramme zu erfüllen haben. Es lohnt sich daher, etwas näher darauf einzutreten, da man bei dieser Gelegenheit erkennen kann, dass die Dieseltraktion neben den vorstehend genannten zahlenmässig erfassbaren wirtschaftlichen Vorteilen noch zahlreiche anders geartete Vorteile hat.

Die beiden Lokomotiven der PLM sind bestimmt für die Beförderung von 450 bis 600 t schweren Expresszügen auf der 1111 km langen Hauptstrecke Paris - Menton, die eine grösste Steigung von 8 ‰ aufweist. Man erwartet, dass sie eine Verkürzung der Fahrzeit auf der Strecke Paris - Nizza von bisher 12 bis 13 Stunden auf weniger als 11 Stunden ermöglichen werden. Der heutige Dampfbetrieb ist auf dieser Strecke bereits an der Grenze der Leistungsfähigkeit angelangt, indem eine weitere Steigerung der kommerziellen Geschwindigkeit nur noch durch Erhöhung der gesetzlich auf 130 km/h festgesetzten Höchstgeschwindigkeit und durch Aufhebung von durch die Geleiseanlagen bedingten Geschwindigkeitsbeschränkungen ermöglicht werden könnte. Beide Massnahmen hätten aber einen sehr kostspieligen Umbau der Geleise, Signal- und Sicherungsanlagen zur Voraussetzung, wofür die Mittel im heutigen Zeitpunkt kaum aufzubringen wären. Es blieben somit nur noch zwei Möglichkeiten übrig, d. i. die Unterdrückung der bisherigen Diensthäle für das Wasserfassen und für den Lokomotivwechsel und die grösse Beschleunigung nach dem Durchfahren von Langsamfahrstellen. Beides soll nun durch die neuen Diesellokomotiven möglich gemacht werden. Die im Vergleich zu den Dampflokomotiven bedeutend erhöhte Leistung verleiht ihnen nämlich ohne weiteres das gewünschte grösse Beschleunigungsvermögen. Daneben sind sie aber ganz besonders dazu berufen,



die an erster Stelle genannte Forderung zu erfüllen. Es wird in der Tat möglich sein, 450 t schwere Diesellokomotivzüge von Paris nach Menton durchzuführen, ohne die Lokomotive wechseln oder die Brennstoffvorräte ergänzen zu müssen, sodass damit die kommerzielle Geschwindigkeit zwischen Paris und Nizza von bisher höchstens 90 auf mindestens 100 km/h gesteigert werden kann. Es ist sogar denkbar, die Strecke im Bedarfsfalle aufenthaltlos zu durchfahren. Dass dies durchaus möglich ist, hat ein schon vor einigen Jahren in Argentinien durchgeföhrter Versuch gezeigt, bei dem ein von einer Diesellokomotive geföhrter Zug eine 1250 km lange Strecke mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 64,4 km/h ohne Halt durchlaufen hat. Diese im ersten Moment vielleicht verblüffende Tatsache erklärt sich zwangsläufig, wenn man sich vergegenwärtigt, dass das Gewicht des von einer Diesellokomotive verbrauchten Rohöles nur etwa einen Fünftel der von einer gleichwertigen Dampflokomotive benötigten Kohlenmenge beträgt. Berücksichtigt man ferner, dass eine moderne Dampflokomotive mindestens siebenmal soviel Wasser wie Kohle verbraucht, so erkennt man, dass die für die Leistung eines bestimmten Fahrprogrammes erforderlichen und mitzuschleppenden Betriebsvorräte bei der Diesellokomotive etwa 40mal geringer sind als bei der Dampflokomotive. Der Aktionsradius einer Diesellokomotive ist daher auch dann noch um ein Vielfaches grösser, wenn sie nur einen Bruchteil der von einer Dampflokomotive mitzuführenden Betriebsvorräte bei sich hat. Die so erzielte Vergrösserung des Aktionsradius ist eine hervorragende Eigenschaft der Diesellokomotive, die vielleicht sogar ausschlaggebend war, als sich die PLM-Bahn dazu entschloss, gerade auf ihrer am stärksten belasteten Hauptlinie Diesel-Grosslokomotiven einzusetzen.

Anders liegen die Verhältnisse im Falle der Rumänischen Staatsbahnen. Hier soll die von Gebr. Sulzer zu bauende Lokomotive 600 t schwere Expresszüge von Bukarest nach Brasov (Kronstadt) und zurück befördern. Diese Linie, die Alt-Rumänien mit Siebenbürgen verbindet und auch für den internationalen Verkehr grosse Bedeutung hat, ist mit 170 km verhältnismässig kurz, hat aber über 110 km Streckenlänge den Charakter einer ausgesprochenen Gebirgsbahn. Sie steigt von 100 m



6. Rang (2750 Fr.), Entwurf 26.
Durchlaufender Eisenbetonbalken.

Verfasser Ing. EMIL FREI, Rapperswil (St. Gallen).

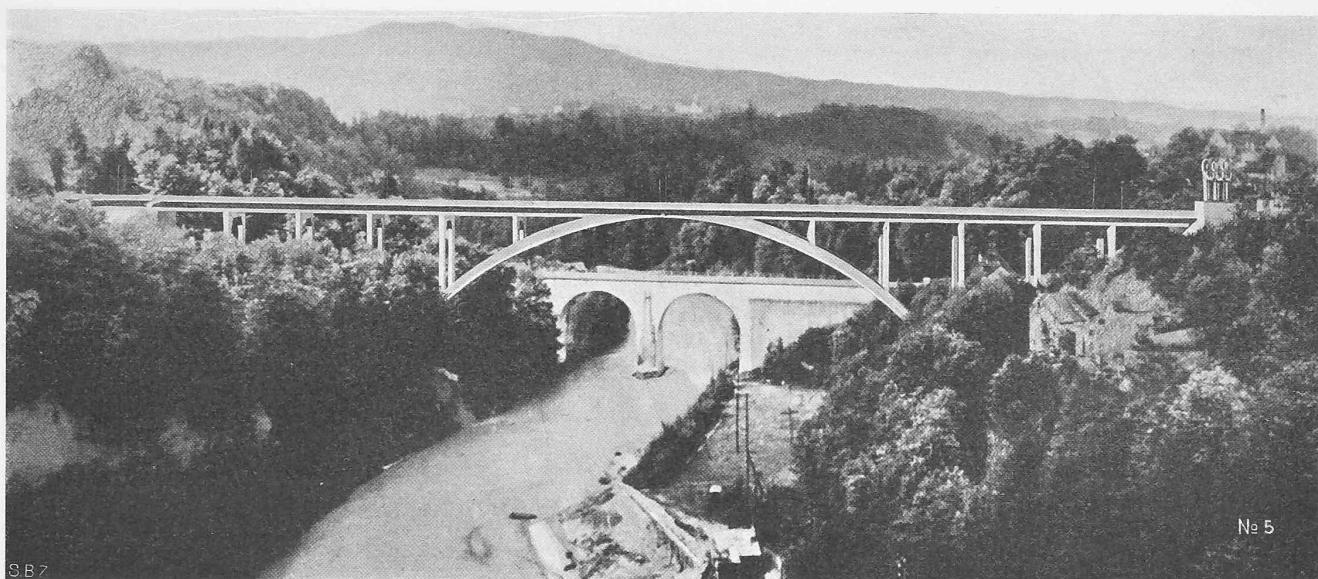
bedeutender Fortschritt erzielt werden können. Die Dieseltraktion bietet in erster Linie die Möglichkeit, die Leistung der Lokomotiven erheblich zu erhöhen und dabei mit Gewicht und Achsdruck doch innerhalb zulässiger Grenzen zu bleiben. Das Totalgewicht der 4400 PS-Lokomotive mit allen Betriebsvorräten wird etwa 220 t betragen, was einem Gewicht von 50 kg/PS entspricht. Demgegenüber stellt sich das Gewicht der modernsten und grössten Dampflokomotiven mit Tender und Vorräten auf mindestens 70–80 kg/PS. Das Verhältnis zwischen Lokomotiv- und Anhängewiege ist also bei der Dieseltraktion bedeutend günstiger, was besonders für eine Gebirgsbahn von grösster Bedeutung ist. Es ist daher möglich, in eine Diesellokomotive eine um 50 % grösere Leistung einzubauen als in eine gleich schwere Dampflokomotive. Damit erlaubt die Dieseltraktion bei gleichbleibendem Anhängewiege eine Steigerung der Geschwindigkeit um 50 %, oder bei gleichbleibender Geschwindigkeit eine Erhöhung der Anhängelast um über 50 %. Trotz des geringeren Gewichtes pro Leistungseinheit stellen sich die Adhäsionsverhältnisse bei einer Diesellokomotive günstiger als bei einer Dampflokomotive, da der auf Diesel-elektrischen Lokomotiven heute fast ausnahmslos verwendete Einzelachs-antrieb es gestattet, wenn nötig das ganze Lokomotivgewicht für die Adhäsion auszunützen, was bei Dampflokomotiven der hier in Frage kommenden Leistung unmöglich ist.

Als weitere Vorteile der Diesellokomotive gegenüber der Dampflokomotive bleiben noch zu erwähnen: die sofortige Betriebsbereitschaft, die Rauchlosigkeit, der Wegfall der ermüdenden Arbeit des Personals und der geringere Wasserverbrauch. Der letztgenannte Punkt spielt besonders dort eine grosse Rolle, wo kein oder wenig zur Kesselspeisung geeignetes Wasser vorhanden ist. So ist auch dem Projekt einer Transsahara-Bahn von Anfang an die Dieseltraktion zu Grunde gelegt worden.

Ein genereller Vergleich zwischen der elektrischen Traktion und der Dieseltraktion ist schwer durchführbar, da die Struktur der Kosten bei den beiden Traktionsarten grundverschieden ist. Die konstanten, von der Verkehrsmenge unabhängigen Kosten sind bei der Dieseltraktion bedeutend geringer als bei der elektrischen, aber wiederum grösser als bei der Dampftraktion. Ein Betriebskostenvergleich zwischen der elektrischen und der Dieseltraktion wird daher je nach der zu Grunde gelegten Verkehrsdichte ganz verschieden ausfallen. Als Vorteil der Diesellokomotive gegenüber der elektrischen ist vor allem die frei-

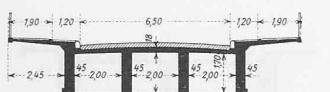
ü. M. (Bukarest) zunächst auf 170 m (Ploesti, 60 km), erreicht hernach auf 1051 m (Predeal, 144 km) den Kulminationspunkt und fällt alsdann wieder auf 600 m (Brasov, 170 km). Mit einer Maximalsteigung von 28 ‰ und langen Rampen von 25 ‰ ist diese Linie sehr gut mit unserer Gotthardstrecke vergleichbar. Da sie zudem streckenweise einspurig ist und einen ziemlich starken Verkehr zu bewältigen hat, ist ihre Leistungsfähigkeit mit dem heutigen Dampfbetrieb nicht mehr steigerungsfähig. So hat man auch seit dem Jahre 1925 wiederholt die Elektrifikation des Teilstückes Ploesti-Brasov in Aussicht genommen, da die elektrische Zugförderung auch ein noch zunehmendes Verkehrsvolumen mühelos bewältigen könnte. Alle Projekte scheiterten aber immer wieder daran, dass es der Bahn unmöglich war, das Kapital aufzubringen, das für die Elektrifikation einer solchen Strecke innerhalb verhältnismässig kurzer Zeit investiert werden muss. Dies ist bei dem nunmehr eingeschlagenen Weg nicht erforderlich, da die Dampftraktion ganz allmählich in der Weise auf Dieseltraktion umgestellt werden kann, dass abgehende Dampflokomotiven einfach durch neue Diesellokomotiven ersetzt werden. Es ist sogar denkbar, diese Umstellung ganz aus den Betriebserträgnissen zu finanzieren, sodass eine Investierung von neuem Kapital gar nicht erforderlich ist. Dieser Vorteil der Dieseltraktion gegenüber der elektrischen ist besonders für kapitalärmere Länder von nicht zu unterschätzender Bedeutung. Er hat zweifellos nicht wenig dazu beigetragen, dass sich die Rumänischen Staatsbahnen dazu entschlossen haben, die jahrelang erwogene Elektrifikation vorläufig zurückzustellen und einen ersten Versuch mit einer Diesel-Grosslokomotive zu wagen.

Es ist klar, dass die Dieseltraktion nicht alle die Vorteile zu bieten vermag, die der elektrische Betrieb auf einer so verkehrsreichen Gebirgsstrecke ohne Zweifel hätte bieten können. Gegenüber dem heutigen Dampfbetrieb wird aber gleichwohl ein



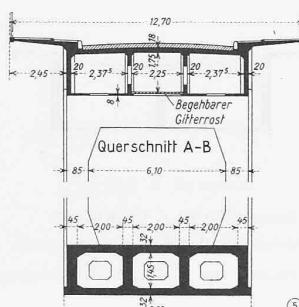
№ 5

SB 7

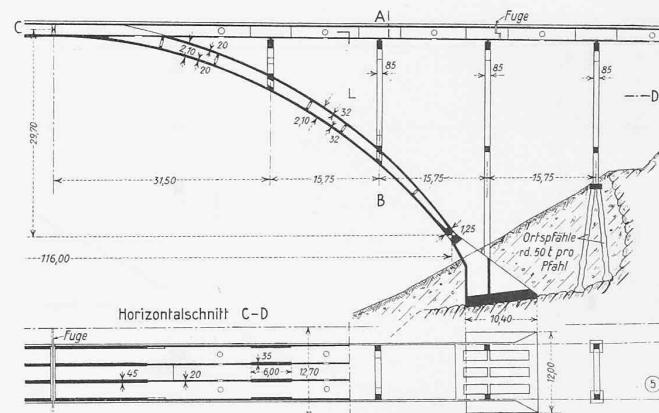


8. Rang (2500 Fr.), Entwurf Nr. 5.
Eisenbeton-Dreigelenkbogen.

Ing.-Bureau SCHOERI & WEBER,
Mitarb. Ing. J. L. PERRENOUD
und Arch. K. FREY, alle in Biel.
Querschnitte 1:300, Längs 1:1000.



⑤



zügige Verwendbarkeit hervorzuheben, die sie ihrer Unabhängigkeit von den im Kriegsfalle überdies leicht verwundbaren Stromerzeugungs- und Stromverteilungsanlagen verdankt. Anderseits ist es einleuchtend, dass das Gewicht einer elektrischen Lokomotive geringer sein kann als das einer Diesellokomotive, auf der die Energie ja nicht nur umgesetzt, sondern auch noch erzeugt werden muss.

Zum Schluss bleibt noch darauf hinzuweisen, dass bei der Wahl der Traktionsart neben den technischen und wirtschaftlichen vielfach noch andere Einflüsse mitspielen. So führen die heute besonders ausgeprägten autarkistischen Tendenzen dazu, dass vielerorts diejenige Traktionsart vorgezogen wird, bei der einheimische Brennstoffe und inländische Energie verbraucht werden, wobei nicht selten alle Erwägungen technischer und wirtschaftlicher Natur vor jener grundsätzlichen Forderung in den Hintergrund zu treten haben.

Wettbewerb für die Kräzernbrücke bei St. Gallen

(Schluss von Seite 268)

Entwurf Nr. 28. Eingespanntes Gewölbe in Eisenbeton mit vollem, rechteckigem Gewölbequerschnitt und mit 110 m Spannweite. In statischer und konstruktiver Hinsicht stellt der Entwurf eine einfache Lösung dar. Die Gewölbespannweite ist zweckmäßig gewählt. Die statische Berechnung ist nicht in jeder Beziehung einwandfrei. Die Materialbeanspruchungen sind verhältnismässig niedrig. In ästhetischer Beziehung befriedigt der Entwurf nur teilweise. Die Bauausführung bietet keine Schwierigkeiten und eignet sich gut als Notstandsarbeit. Der Kostenvoranschlag (898 000 Fr.) erscheint als reichlich bemessen, das Preisgericht rechnet nur mit 850 000 Fr.

Entwurf Nr. 26. Durchlaufender Balken über fünf Öffnungen, in Eisenbeton. Stützweiten 37 + 48 + 48 + 48 + 37 m. Die vier Pfeiler bestehen aus Rahmen, deren Stile im Fundament eingespannt sind und als Federstützen wirken. Das Risiko des über 200 m langen, auf Biegung beanspruchten Eisenbetonbalkens ist grösser als bei Bogenbrücken. Die statische Berechnung des Tragwerkes befriedigt nicht vollständig. Vom ingenieurtechnischen Standpunkt betrachtet erscheint das System des Eisenbetonbalkens gegenüber dem System des Bogens im Nachteil. Für die Ausführung als Notstandsarbeit ist der Entwurf annehmbar. Der Kostenvoranschlag (676 400

Franken) erscheint als zu niedrig. Das Preisgericht rechnet mit 800 000 Fr.

Entwurf Nr. 35. Durchlaufender Balken über drei Öffnungen. Der Ueberbau ist als Stahlkonstruktion (Stahl 37) durchgeführt. Die beiden Hauptträger sind aus 4 m hohen Stahlblechträgern gebildet. Die Stützweite beträgt 62 + 75 + 62 m. Die Rissensicherheit der Fahrbahnplatte in Eisenbeton auf dem elastischen und starken Durchbiegungen unterworfenen Stahlbalken erscheint fraglich. Die Ausbildung der beiden teilweise hohlen Eisenbetonpfeilern befriedigt nicht. Die Brücke fügt sich gut in die Umgebung ein. Als Notstandsarbeit muss der Entwurf, weil Stahlkonstruktion, ungünstiger beurteilt werden als die Eisenbetonbrücken. Eine Ausführung in Stahl kommt nur in Betracht, wenn der Stahlbau ganz erhebliche finanzielle Vorteile aufweist. Für den Kostenvergleich hat das Preisgericht den vorgelegten Kostenvoranschlag von 1 108 600 Fr. auf 950 000 Fr. ermässigt. In dieser Summe ist der vermehrte Unterhalt infolge Anstrichs und dergleichen inbegriffen.

[Siehe zu diesem Entwurf die Bemerkung auf S. 276! Red.]

Entwurf Nr. 5. Dreigelenkbogen in Eisenbeton mit 116 m Spannweite und hohlem Gewölbequerschnitt. Bei der vorliegenden Pfeilhöhe und Stützweite ist der «Dreigelenkbogen» statisch und konstruktiv wenig begründet. Die statische Berechnung ist sachgemäß und sorgfältig durchgeführt. Die Querschnittsabmessungen in den Gehwegkonsolen und im Kabelkanal sind zu knapp. Die Ausführung des hohen Brückengewölbes ist in den vorliegenden Abmessungen schwierig. Die Konstruktion ist kompliziert und deshalb als Notstandsarbeit nicht besonders geeignet. Der Kostenvoranschlag (720 000 Fr.) ist zu niedrig, für das Lehrgerüst werden 55 000 Fr. nicht ausreichen; das Preisgericht schätzt die Baukosten auf mindestens 800 000 Fr.

Entwurf Nr. 40. Eingespannter Bogen in Eisenbeton mit Kastenquerschnitt und mit 146 m Spannweite. Diese Spannweite ist unnötig gross und bedingt einen hohen Horizontalschub. Die Spannungen im Bogen sind hoch. Der hohle Bogenquerschnitt mit seinen dünnen Wänden ist konstruktiv nicht vorteilhaft und als Notstandsarbeit nicht günstig. Der Kostenvoranschlag von 748 418 Fr. ist unvollständig; das Preisgericht schätzt die Baukosten auf rd. 900 000 Fr.