Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 111/112 (1938)
Heft: 16

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: 13.12.2025

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

der eine Druckölmotor auf die Hauptwalze, der andere auf die Fahrtrichtungswalze des (nur in einem Stück vorhandenen) Fahrschalters. Der Führerschalter hat folgende Stellungen: Widerstandsbremse; Null; erste Reihenstellung (Verschiebestufe); Reihenfahrt; Parallelfahrt. Der Wagenführer stellt die Kurbel des Führerschalters auf die gewünschte Fahrstufe, worauf der Fahrschalter mit gleichbleibender Geschwindigkeit sich bis auf die entsprechende Stufe bewegt. Vorgesehen sind 15 Fahrschalterstufen, mit denen eine Anfahrbeschleunigung von 2 m/s² erreichbar wäre; um jedoch die Stromspitzen nicht zu gross werden zu lassen, ist die Anfahrbeschleunigung auf 1,4 m/s² begrenzt. Stellt der Führer die Kurbel des Führerschalters auf die Bremsstellung, so durchläuft der Fahrschalter mit verminderter Geschwindigkeit drei Bremsstufen. Zur Bedienung der Druckölbremse dient ein Bremsschalter mit vier Stufen: Lösen, Fahrt, Betriebsbremse, Schnellbremse. Zwei Wagen können gekuppelt und von einem Führerstand aus gesteuert werden; hierzu ist zwischen den beiden Wagen eine Starkstromkupplung (600 V) und eine 20-adrige Steuerstromkupplung nötig. Bei Versuchsfahrten wurde bei einem Haltestellenabstand von 260 m und je 10 s Haltezeit bei 35 km/h Höchstgeschwindigkeit eine Reisegeschwindigkeit von 18,35 km/h erzielt.

Der Eidgen. Oberbauinspektor, Ing. Alex. v. Steiger, tritt kurz vor Vollendung seines 71. Lebensjahres und seines 40. Bundesdienstjahres auf Ende 1938 in den wohlverdienten Ruhestand. In Anbetracht des Anwachsens der Aufgaben des Eidgen. Oberbauinspektorates, hauptsächlich durch den Aus- und Neubau der Alpenstrassen, ist die Frage der Neubesetzung von allergrösster Wichtigkeit. Bereits hat sich die Tagespresse zum Königmacher aufgeworfen[1]); so schreiben die «Basler Nachrichten» vom letzten Samstag: «Falls sich keine andere Lösung aufdrängt, kommt als Nachfolger in erster Linie der bisherige Adjunkt und Stellvertreter in Frage». — Nun drängt sich aber eben eine andere Lösung gebieterisch auf. Man braucht nur an den Mangel einer einheitlichen Leitung im Ausbau unseres Alpenstrassennetzes zu erinnern, um zu erkennen, dass der eidgen. Oberbauinspektor nicht nur über theoretische Kenntnisse und ein konziliantes Wesen verfügen muss, sondern auch über einen weiten Blick und über umfassende eigene Bauerfahrung, die ihm neben der amtlichen auch die *fachliche Kompetenz* verschafft und damit das Vertrauen der Technikerschaft und der Kantonsbehörden, mit denen er zu tun hat. Einen solchen Mann zu suchen und zu finden, das ist jetzt imperatives Gebot. Dieses Amt ist zu wichtig, die Befugnisse seines Inhabers zu einschneidend, als dass dieser durch blosses Nachrücken eines Stellvertreters gefunden werden könnte, der schon mit 29 Jahren in die Beamtentätigkeit eingetreten ist und sie seit 20 Jahren ausübt. Wir wissen, dass wir im Namen vieler hervorragender Kenner der Sachlage sprechen, wenn wir den Ruf nach *Blutauffrischung* im Eidg. Oberbauinspektorat erheben. Geeignete Ingenieure, in der Vollkraft ihrer Jahre, sind sicher vorhanden; sie seien aufmerksam gemacht auf das «Bundesblatt» Nr. 40 (5. Okt.), wo *die Stelle des Eidgen. Oberbauinspektors zur Neubesetzung ausgeschrieben* ist. Erfordernisse: «abgeschlossene technische Hochschulbildung; umfassende Kenntnisse des Wasser- und Strassenbaues; Kenntnis der Amtssprachen; Gewandtheit in der Führung von Verhandlungen mit Behörden und technischen Instanzen». Der leider sehr knapp bemessene *Anmeldungs-Termin ist der 25. Oktober 1938.*

[1]) Solches «Prävenire spielen» in Wahlfragen ist umso bedauerlicher, als nicht nur der zuständigen Behörde in ihren sachlichen Erwägungen vorgegriffen, sondern auch der voreilig Genannte in für ihn sehr unangenehmer Weise blosgestellt wird, sofern die Wahl nicht auf ihn fällt. Schliesslich erweckt ein derartiges unberufenes Vorgreifen den misslichen Eindruck einer Wahlbeeinflussung oder dann eines fait accompli, das, wenn es wahr wäre, die erfolgte öffentliche Ausschreibung der Stellle zu einer farce herabwürdigen würde. Wir sagen dies, weil es nicht das erste Mal ist, dass die Tagespresse durch derartige Voreiligkeiten sachliche Entscheidungen erschwert hat.

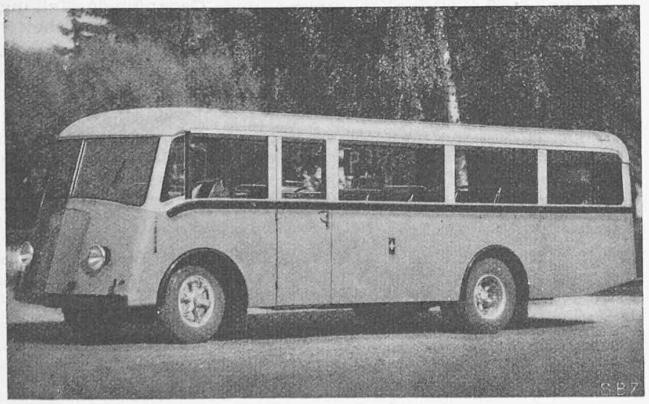

Abb. 50. Neuester Bergpostwagen der Eidg. Post, sog. Walliser Typ

Der Saurer-Autopostwagen «Walliser-Typ» der Eidg. Postverwaltung, der untenstehend abgebildet ist, kennzeichnet sich durch Einbeziehung des Motors in die allseitig geschlossene Karosserie, mit Führersitz rechts *neben* dem Motor. Bei 4,5 m Radstand, 1,58 m Spurweite und 7,5 m Chassislänge hat der Wagen (Typ 1 CRD) eine Gesamtbreite über hintere Kotflügel von 2,0 m und einen Ueberhang über die Hinterachse von 2,2 m. Das Chassisgewicht ist 2400 kg, das Gesamtgewicht des karossierten Wagens (mit $1 + 8 \times 3 = 25$ Sitzplätzen) 5600 kg. Der 4 Zyl. Dieselmotor, Typ CRD, von 105 mm Bohrung und 130 mm Hub, leistet bei 1800 U/min 55 PS. Die Kraftübertragung erfolgt durch Trockenplatten-Kupplung auf ein Wechselgetriebe mit einem Rückwärts- und fünf Vorwärtsgängen von 7,6 - 12,1 - 21,2 - 37 und 49,8 km/h (bei $n = 1800$). Der Lenkradius über Mitte äusseres Vorderrad misst 7,8 m. Dreierlei Bremsen sichern das Fahrzeug: Oeldruck-Servobremse, Hinterrad-Handbremse und Saurer-Motorbremse. Für die Beleuchtung dient eine Lichtmaschine von 300 Watt bei 24 V, zwei Batterien von 12 V und 105 Ah; der Anlasser entwickelt 4 PS. Weiteres siehe Seite 197.

Eine dimensionslose Kennziffer K_S für hydraulische Kreiselmaschinen. Auf Seite 171 links oben sollte die «Typenkonstante» nicht mit K_1, sondern mit K_{D_1} bezeichnet werden, da sonst bei einem nicht ganz aufmerksamen Leser eine Verwechslung mit der früher verwendeten Grösse K_1 zu befürchten ist. R. Dubs.

WETTBEWERBE

Wandmalerei-Wettbewerb der Schweiz. Landesausstellung Zürich 1939. Zur Erreichung von Entwürfen für das grosse Wandbild am Haupteingang des rechten Ufers, Abtlg. Landwirtschaft (Abb. 2, S. 109 lfd. Bds.), ist unter den Malern der deutschsprechenden Kantone ein allg. Wettbewerb veranstaltet worden, der 183 Arbeiten gezeitigt hat. Das Preisgericht, bestehend aus Dir. Armin Meili, Nationalrat Reichling und Prof. O. Howald, den Architekten H. Hofmann und W. Henauer und den Malern Paul Bodmer, Carl Hügin, Pellegrini und Suzanne Schwob, hat folgende Preisverteilung beschlossen:

II. Preis ex æquo (600 Fr.): Heinrich Binder, Zurzach
II. Preis ex æquo (600 Fr.): Erna Joshida Blenk, Zürich
III. Preis (500 Fr.): W. Schmid, Feldmeilen
IV. Preis ex æquo (400 Fr.): H. Danioth, Flüelen
IV. Preis ex æquo (400 Fr.): Waltraud Hotz, Biel

Die Ausstellung der Entwürfe im Kunstgewerbemuseum dauert noch bis und mit Sonntag den 16. Oktober, geöffnet von 10 bis 12 h und 14 bis 18 h (sonntags bis 17 h).

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:
Dipl. Ing. CARL JEGHER, Dipl. Ing. WERNER JEGHER

MITTEILUNGEN DER VEREINE

S. I. A. Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Verein
Fachgruppe für Brückenbau und Hochbau

KURS IN BAUSTATIK

Da sich innert nützlicher Frist mehr als 100 Teilnehmer gemeldet haben, wird der Kurs für Baustatik programmgemäss vom 20. bis 22. Oktober 1938 im Auditorium III der Eidg. Technischen Hochschule zur Durchführung gelangen. Verspätete Anmeldungen werden noch beim Sekretariat des S. I. A. unter Einzahlung des Kursgeldes auf Postcheck-Konto VIII 9108 oder im Kursbureau Zimmer 9 c gegen bar entgegengenommen.

Zürich, 11. Oktober 1938. Das Sekretariat.

S. I. A. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein
Bericht über das Vereinsjahr 1937/38

1. Mutationen und Mitgliederbestand:

Bestand am 1. Oktober 1937			565
Eintritte	33		
Uebertritte aus andern Sektionen	9		
Austritte (auch aus dem S. I. A.)		11	
Uebertritte in andere Sektionen		9	
Gestorben		5	
	42	25	17
Bestand am 30. September 1938		Total	582

Die einzelnen Berufe sind in dieser Zahl wie folgt vertreten: Architekten 181, Bau-Ingenieure 195, Elektro-Ingenieure 64, Maschinen-Ingenieure 120, Kultur- und Verm.-Ingenieure 13, Chemiker 9. — Die Sektion Zürich setzt sich ferner zusam-