

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 113/114 (1939)
Heft: 20

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: 28.01.2026

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

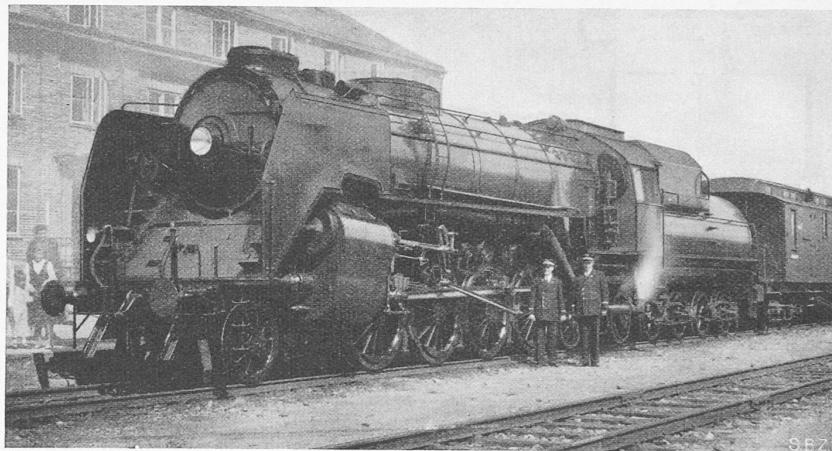
schaufeln. Versuche, die einen geräuschlosen und in weiten Grenzen veränderlichen Luftstrom erfordern, können an den Einmündungen der Luftkanäle vorgenommen werden. Für genaue Strömungsmessungen in Verbindung mit der Geräuschprüfung von Apparaturen (Ventilatoren, Wärmeaustauscher usw.), die in einem Luftstrom arbeiten, ist innerhalb der Kammer eine besondere Kabine mit einem eigenen Ventilator zur Strömungsregulierung reserviert. Sie besteht aus zwei luftdichten, durch ovale Schottentüren zugänglichen Abteilen, deren Zwischenwand mit Messdüsens der verschiedensten Größen für den hindurchtretenden Luftstrom versehen ist. Eine eingehende Prüfung der fertigen Kammer hat über der ganzen hörbaren Frequenzskala eine Schalldämpfung von rd. 80 Phon ergeben, so dass der Geräuschpegel innerhalb der Kammer bei normalem Außenlärm mit gewöhnlichen Mitteln überhaupt nicht zu messen ist.

Ein mächtiger norwegischer Lokomotivtyp.

Seit einigen Jahren haben die Staatsbahnen auf der normalspurigen Strecke zwischen Oslo und Bergen drei Lokomotiven eines schweren Typs in Dienst gestellt, die sich bei den Schnellzügen auf dieser Gebirgsstrecke sehr bewährt haben. Es handelt sich um drei Vierzylinderlokomotiven 1-D-2. Der Durchmesser der Zylinder beträgt 465/720 mm, der Kolbenhub 650/700 mm. Die Triebräder haben einen Durchmesser von 1550 mm. Einschliesslich Tender hat die Lokomotive eine Länge von 22 m; die Höhe vom Schienenkopf zur Schornsteinkante ist 4300 mm. Die gesamte Heizfläche von 358 m² ist wie folgt verteilt: Verdampfer 256 m², Ueberhitzer 102 m²; bei der dritten Lokomotive sind diese Werte etwas anders, da sie mit einem Sechsrohr-Ueberhitzer versehen ist. Der Dampfdruck beträgt 17 at, die Rostfläche misst 5 m². Der feste Radstand hat eine Länge von 5060 mm, das Adhäsionsgewicht von 62,5 t ruht gleichmässig verteilt auf den vier Triebachsen, die Bisselachse trägt 13 t. Bei dem sehr langen Zweiachs-Laufradgestell unter dem Führerstand (der Achsstand beträgt 2400 mm) sind die Achsen mit je 11,7 t belastet. Der Tender, der für alle drei Lokomotiven gleich ist, läuft auf zwei Zweiachsgestellen von je 13,3 t Achslast. Er fasst 27,2 m³ Wasser und 8,4 t Kohle. In Vorwärtsfahrt beträgt die Höchstgeschwindigkeit der Lokomotiven 90 km/h, bei Rückwärtsfahrt 45 km/h. Der Führerstand ist sehr geräumig und vollkommen verschliessbar. Des kurzen, sehr geräumigen Schornsteins wegen mussten verhältnismässig grosse Rauch-Deflektorbretter vorgesehen werden. Alle drei Lokomotiven wurden in Norwegen gebaut, und zwar von den Hamar Jern- og Mekaniske Verksteder in Hamar gemeinsam mit den Thune's Mekaniske Verksteder in Skyen.

Eine grosse Heber-Anlage zur Entnahme von 20 m³/sec aus dem Adige (Etsch) bei Castelbaldo und Ueberleitung in den Gorzone liess einen Durchstich durch die dort mehr als 7 m hohen Hochwasser-Schutzdämme vermeiden. Sechs Ueberleitungen von je 1 m l. W. mit 8 mm Wandstärke und je 95 m Länge überbrücken den linken Damm. Die konisch erweiterten Saugöffnungen liegen 3,50 m unter dem gewöhnlichen Niederwasserspiegel des Adige, um die Wasserentnahme auch bei Trockenzeiten, wo sie zu Bewässerungszwecken besonders nötig ist, mit Sicherheit zu ermöglichen. An der wasserseitigen Kante der Dammkrone sind zum Abschluss bei aussergewöhnlichen Hochwassern Absperrschieber eingebaut. Dahinter folgt ein Gebäude mit den Entlüftungseinrichtungen für die Heber, bestehend aus zwei Dieselmotor-Luftpumpen-Sätzen, und Venturimessern. Sobald ein Heber mittels der Entlüftungspumpe in Tätigkeit gesetzt ist, können die übrigen Heber ohne Zuhilfenahme der Pumpe durch den in Betrieb befindlichen Heber angesaugt werden. An die Heberausläufe schliesst sich ein Absitzbecken von 20 000 m³ an mit Rücksicht auf das zur Zeit der Schneeschmelze stark getrübte Wasser. («Wasserkraft und Wasserwirtschaft» nach «Annali dei Lavori Pubblici» 1938, Nr. 7.)

Eine Trolleybuslinie in Zürich, auf der 3,1 km langen Strecke Bezirksgebäude-Langstrasse-Kornhausbrücke-Bucheggplatz, wird in den nächsten Tagen dem Betrieb übergeben. Bei einer gegenüber dem heutigen Autobusbetrieb um rd. 20% erhöhten Reisegeschwindigkeit und bei einem 30% grösseren Platzangebot des einzelnen Fahrzeuges kann die mit Steigungen bis zu 60% behaftete Linie den Verkehr mit 6 Wagen bewältigen. Bemerkenswert ist, dass drei davon versuchsweise für Nutzbremsung eingerichtet sind; weiter lässt man versuchsweise auf einem Teilstück der Dienstzufahrtslinie den Fahrdrift der Strassenbahn auch



Norwegische Vierzylinder-Heissdampf-Schnellzuglokomotive der Bergensbahn

vom positiven Schuh des Trolleybus bestreichen, während dessen negativer Draht rd. 1 m entfernt etwas höher verläuft. Die «SBZ» wird über diese neueste schweizerische Trolleybuslinie (sowie die zugehörige neue Einstellhalle) in einigen Monaten, sobald die Betriebserfahrungen vorliegen, eingehend berichten.

Die Gesellschaft selbständig praktizierender Architekten Berns besichtigte vor kurzem unter der Führung ihres Mitgliedes K. Indermühle die Kurzwellen-Sendestation in Schwarzenburg, die sowohl in technischer wie auch in architektonischer Hinsicht allgemein sehr befriedigte und als ein im Interesse unserer Auslandschweizer liegendes Werk ausserordentlich begrüßt wird. In einer anschliessend unter dem Vorsitz ihres Obmannes Architekt K. Keller abgehaltenen Versammlung wurde Kenntnis genommen von der vom Gemeinderat geplanten Einsetzung einer Kommission zur Regelung des *spekulativen Wohnungsbaues* und beschlossen, sich an den Arbeiten der Kommission zu beteiligen, sowie für die in Bern niedergelassenen drei Fachverbände bei den zuständigen Behörden um eine stärkere Vertretung in der Kommission nachzusuchen.

WETTBEWERBE

Schulhaus mit Turnhalle und Kanzleiräumen in Hünenberg (Kt. Zug). Ein Wettbewerb unter vier fest honorierten Architekten, beurteilt von den Fachleuten Kantonsbaumeister A. Ewald (St. Gallen) und Arch. C. Froelich (Brugg), ergab:

- I. Preis (700 Fr.): Stadler & Wilhelm, Architekten, Zug.
- II. Preis (400 Fr.): Albert Holenstein, Arch., Cham.

III. Preis (300 Fr.): Richard Bracher, Arch., Zug.

Das Preisgericht empfahl, dem Erstprämierten die Weiterbearbeitung der Aufgabe zu übertragen.

«Pavillon Galland» im Altersasyl Vessy (Genf) (Bd. 111, S. 327). Die preisgekrönten Entwürfe sind wiedergegeben im «Bulletin Technique» vom 11. März und 22. April d. J.

Plastischer Schmuck am Quai Gustave Ador in Genf. Für diese Aufgabe musste wegen des unbefriedigenden Ergebnisses eines ersten Wettbewerbes ein zweiter veranstaltet werden. Er wurde beurteilt von den Bildhauern O. Roos, L. Jaggi, H. Haller und den Architekten A. Guyonnet und A. Hoechel und zeigte folgendes Ergebnis:

1. Rang (Ausführung): Henri König, Genf.
2. Rang (1500 Fr.): Maurice Sarkisoff, Genf.
3. Rang (— Fr.): Henri König, Genf.
4. Rang (750 Fr.): Ch. Walt, Genf.
5. Rang (750 Fr.): Max Weber, Genf.

Der erstprämierte Entwurf wird zur Ausführung empfohlen.

LITERATUR

H. Rietschels Leitfaden der Heiz- und Lüftungstechnik. Elfte verbesserte Auflage von Prof. Dr. Ing. H. ch. Gröber, Vorsteher der Versuchsanstalt für Heizungs- und Lüftungswesen an der T. H. Berlin. Mit einem meteorologisch-klimatischen und einem hygienischen Abschnitt von Dr. habil. F. Bradtke, Obering. der Versuchsanstalt für Heizungs- und Lüftungswesen an der T. H. Berlin. 282 Seiten mit 269 Abb., 17 Zahltafeln und den Hilfstafeln I bis VII. Berlin 1938, Verlag von Julius Springer. Preis geb. etwa 40 Fr.

Nach der weitergehenden Umgestaltung, die das Buch bei seiner 10. Auflage erfahren hat, zeigt die neueste Auflage wie-