

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 119/120 (1942)
Heft: 7

Artikel: Zum Artikel: die erste Gasturbinen-Lokomotive: Entgegnung
Autor: Brunner, Ad.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-52417>

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: 21.01.2026

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

Zuletzt noch ein Wort über die verwendeten Materialien. Für die Fassaden wurde gesägter Natur-Tuffstein verwendet, mit Tuffit-Winkelsteinen (gemahlener und mit Zement gebundener Tuff) im Verband hintermauert. Dieses Mauerwerk bietet alle Vorteile: sehr schön, unverwüstlich und warm! Das Dach ist mit Tecuta (Kupferfolie) gedeckt. Böden der Verkehrsräume Klinker, die Wände teils geweißelt, teils mit Bastmatten bespannt. Dem Parkettboden des Wohnzimmers ist der blaue Inlaid des Esszimmers gegenüber gestellt; die Wände sind körnig verputzt und matt gelblich gestrichen, während im Spiel- und Arbeitszimmer die strapazierfähigen Materialien Filmadura für die Wände und der schwere Korkinlaid «Balgrist» für den Boden verwendet wurden. Im Schlafzimmer steht die Reisfasertapete der Wände sehr schön zum Eschenholz der Möbel.

Ist es notwendig, die Frage aufzuwerfen, ob dieses Haus «modern» sei? Die Antwort möchte ich Ihnen überlassen. Ich hoffe, dass es dank seiner unauffälligen Einpassung in die Landschaft stets anständig, dank seiner inneren Struktur praktisch und für seine Bewohner anregend, dank der verwendeten Materialien so schön und gut bleiben wird, als es eben ist, und dass es daneben wenigstens die Qualitäten besitzt, dass es über den Wandel der Anschauungen hinweg in seiner Bescheidenheit auch in Zukunft wird bestehen können.

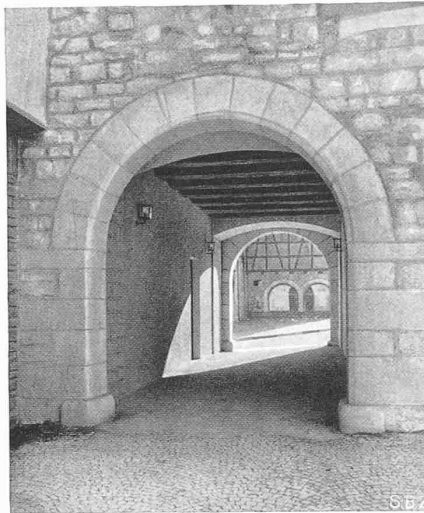


Abb. 3. Durchblick gegen die Oberstadt

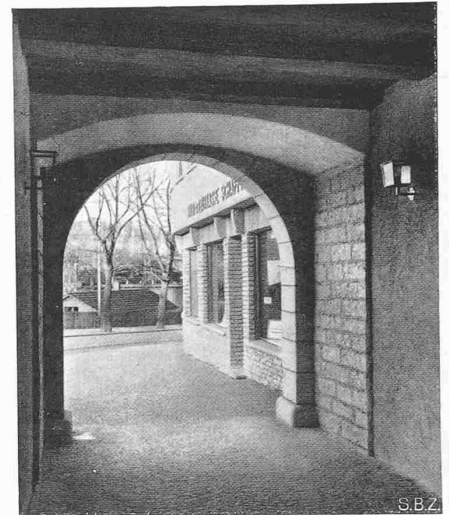


Abb. 4. Durchblick gegen die Bahnhofstrasse

Neubau der Spar- und Leihkasse und Durchbruch durch den Obertorturm in Schaffhausen

Architekten SCHERRER & MEYER, Schaffhausen

Ein Neu- oder Umbau im Stadtkern einer Altstadt lässt dem Architekten in jeder Beziehung weniger Freiheit in der Gestaltung seiner individuellen Auffassung, sowie auch in der Materialwahl, als die Erstellung eines Neubaus im erschlossenen und freien Gelände.

Bei der vorliegenden Aufgabe handelte es sich darum, an einen mittelalterlichen, imposanten Stadtturm ein kleines Bankgebäude mit neuzeitlichen Anforderungen anzubauen. Zeitlich damit zusammenfallend entschloss sich die Stadtbehörde, zur Entlastung der Bahnhofstrasse, für den Fussgängerverkehr den Turmdurchbruch in Auftrag zu geben. Diese doppelte Bauaufgabe war sehr heikel, sowohl vom technischen als auch vom stadtbaulich-ästhetischen Standpunkt aus. Das statische Problem des Turmunterfangens wurde von der städtischen Bauverwaltung in Verbindung mit der Firma Max Greuter & Co., Zürich, in einwandfreier Weise gelöst¹⁾. Der alte Turm-Geselle steht heute, nach der glücklich verlaufenen Operation und Injektion, auf grösserem und hauptsächlich auf gesünderem Fusse als zuvor.

Nach dem Wegräumen der auf der Nordseite bis an die Vorderkante des Turmes angeschlossenen, hässlichen Garagenbauten wurde der Bank-Neubau zurückversetzt und gab auch von dieser Seite dem Turm wieder seine ganze Höhe, sowie die ursprüngliche reine Form.

In Anlehnung an das robuste sichtbare Mauerwerk des Turmes wurde für den unteren Teil der Bank-Fassade ebenfalls Naturstein verwendet. Der obere, überkragende Teil wurde in rauhem Mörtel abgekellet. So gestaltete sich dieser Neubau der Spar- und Leihkasse, in Erfüllung seiner neuzeitlichen Anforderungen, als ein bestimmter und wohlthuender Nachbar des alten Turmes und erfüllt zusammen mit diesem die gewünschte Verbesserung des Stadtbildes an diesem ausgezeichneten Punkt (Abb. 2).

Das Bankgebäude enthält im Erdgeschoss seine üblichen Räume wie: Schalterhalle mit einem Hauptzugang von der Bahnhofstrasse und einem, von der Verwaltung ausdrücklich verlangten zweiten Zugang von der Oberstadt her. Daran anschliessend folgen Kassaraum mit Oberlichtbeleuchtung, Verwaltung- und Sitzungszimmer, Tresor mit Kabinen und Garderobe. Die zwei oberen Stockwerke enthalten neuzeitliche Bureaux und Atelier, die an einem eigenen Treppenhaus liegen mit Lift und Zugang von der Bahnhofseite her.

¹⁾ Eingehend dargestellt in «Strasse und Verkehr» Nr. 19, 1941, S. 139 durch Stadt.-Ing.-Adj. G. Meyer, Schaffhausen.

Zum Artikel: Die erste Gasturbinen-Lokomotive

ENTGEGNUNG von Obering. AD. BRUNNER, Winterthur

In seinem Aufsatz über «Die erste Gasturbinen-Lokomotive» in der «Schweiz. Bauzeitung» vom 16. und 23. Mai 1942 und in den Brown Boveri-Mitteilungen Nr. 5 vom Mai 1942 stellt Herr Dr. h. c. Ad. Meyer die Gasturbinenlokomotive einer Diesellokomotive gegenüber. Zu diesem Vergleich wurde eine Sulzer-Diesellokomotive herangezogen, die nicht für dieselben Bedingungen entworfen wurde wie die Gasturbinenlokomotive. Daneben stützt sich aber der Vergleich auf Zahlen über Diesellokomotiven, die in der amerikanischen Zeitschrift «Railway Age» veröffentlicht wurden, und die nicht den Erfahrungen mit Sulzer-Diesellokomotiven entsprechen.

Gewicht- und Massvergleich. Die zum Vergleich herangezogene Sulzer-Diesellokomotive wurde für viel schwierigere Betriebsbedingungen entworfen (nicht gebaut), als die Gasturbinenlokomotive. Stellt man der Gasturbinenlokomotive eine für das genau gleiche Betriebsprogramm entworfene 2200 PS-Diesellokomotive (vgl. die Tabelle) gegenüber, so ergibt sich, dass jene ein nur rd. 3% und nicht 18% kleineres Dienstgewicht hat als diese. Die beiden Lokomotiven haben die gleichen Aussenabmessungen und die genau gleiche Achsanordnung, sodass der Fahrzeugteil genau gleich schwer und die elektrische Ausrüstung bei der Diesellokomotive nur unwesentlich (Hilfsbetriebe) schwerer wird. Da der 2200 PS-Sulzer-Dieselmotor («Chemins de Fer Paris-Lyon-Méditerranée» und «Chemins de Fer Roumains») in neuer Ausführung noch leichter wird, ergibt sich, dass auch das Gewicht der thermischen Anlagen nur wenig verschieden ist. Diese Feststellungen in bezug auf das Gewicht beeinflussen z. T. auch die übrigen Vergleichsangaben des Verfassers.

Zu den einzelnen Punkten auf Seite 241 und 242 von Bd. 119 der SBZ ist folgendes zu sagen:



Abb. 5. Schalterhalle der Spar- und Leihkasse Schaffhausen