

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 121/122 (1943)
Heft: 9

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: 23.02.2026

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

geklebt. Diese Mängel rührten von der durch die ungenügende Ventilation schlechten Luft her, da die Ventilatoren wohl frische Luft in den Maschinenraum hineinpumpten, aber keine richtige Luftströmung vorhanden war. Nach Anbringen von Frischluftzuleitungen zu den Kompressoren waren die Störungen sogleich beseitigt.

Prüfstandergebnisse der Maschinen für das Motorschiff Maréchal Pétain. Nach Fertigstellung der Haupt- und Hilfsmaschinen für das französische Passagierschiff Maréchal Pétain wurden die Motoren auf dem Prüfstand untersucht, worüber wir «Motorship» vom Sept. 1942 folgendes entnehmen. Das Schiff hat eine Wasserverdrängung von 18725 BRT. Seine drei Hauptantriebsmotoren sind einfach wirkende Sulzer-Zweitakt-Motoren, die von der Cie. de Constructions Mécaniques Procédés Sulzer in St. Denis gebaut wurden, sie haben elf Zylinder mit 720 mm Bohrung und 1250 mm Hub. Die Normalleistung beträgt 8330 PSe bei 131 U/min, die Höchstleistung 10330 PSe bei 141 U/min für 24 h. Die Spülpumpe wird vom Motor angetrieben, die Kolbenkühlung erfolgt durch Seewasser, die Zylinderkühlung durch Süsswasser. Der Brennstoffverbrauch bei Halblast betrug beim Prüfstandlauf 131 g/PSH, bei Vollast von 8330 PSe 164 g/PSH, bei Ueberlast von 10330 PSe 173 g/PSH. Die vier Sechszylinder Sulzer-Zweitakt-Motoren für Hilfsantrieb sind mit je einem 900 kVA Dreiphasen-Generator gekuppelt, der 250 U/min macht und bei Halblast 290 g/kWh Brennstoff, bei Vollast 256 g/kWh verbraucht.

Vom russischen Strassenbau. Der Verkehr auf der russischen Landstrasse wickelt sich nach übereinstimmenden Berichten zumeist beidseitig der «Strasse» im freien Gelände ab, da dieses besser befahrbar sein soll. Ganz im Gegensatz zur Ebene gibt es aber im Kaukasus, wie «Strasse und Verkehr» vom 26. Dez. 1942 mitteilt, über 5000 km gut trassierter und gut ausgebauter Kunststrassen, die mit grossem Können unter Ueberwindung sehr erheblicher Schwierigkeiten angelegt sind. Es waren schon unter dem zaristischen Russland zumeist strategische Gründe, die zum Bau der Bergstrassen im Kaukasus führten. Für Bau und Unterhalt wurden, zum mindesten früher, die Bauern der Umgebung in Zwangsarbeit zugezogen. An den steilen Abgründen sind durchgehend der Strasse entlang 1,5 m hohe, starke Steinmauern aufgeführt, und zahlreiche z. T. sehr kühne Steinbrücken überqueren tiefe Schluchten. Für alle Kunstbauten wurde mit Rücksicht auf die zerstörenden Einflüsse der Witterung nur das beste Steinmaterial verwendet.

Das Litzenschweissverfahren. Stromleiter wie Kabel, Litzen usw. werden zumeist durch Spleissen, Verlöten oder Klemmen fest verbunden. Die feste Verbindung mehrdrähtiger Leiter kann heute (nach H. Günther in «ETZ» vom 17. Dez. 1942) durch elektrische Schweissung geschehen. Das Verschweissen der einzelnen Drähte ist zwar nicht möglich, da diese verbrennen oder zum mindesten oxydieren würden, aber es kommt Stumpfschweissung der ganzen Litzenenden in Frage. In einem besonderen Gerät werden die beiden blanken, gerade abgeschnittenen Enden der Litzen oder des Kabels in einer keramischen Kammer stumpf gestossen und dann unter Strom gesetzt. Das Schmelzen der Enden erfolgt sehr rasch. Damit die Kammer immer mit Schmelzgut vollständig ausgefüllt ist, muss das eine Litzenstück ständig nachgeschoben werden. Die Verbindung ist vollständig zuverlässig und das Verfahren erlaubt bei Materialeinsparung ein rasches Arbeiten.

Schweissen von thermoplastischen Kunststoffen. Nach A. Henning («Kunststoffe» 1942) ist diese Technik¹⁾ schon gut durchgebildet. Zum Schweissen bedient man sich eines Heissluftstromes mit einer Temperatur von 200° C, wodurch die Masse nicht flüssig, sondern nur plastisch wird. Platten können mit V- oder X-Naht verschweisst werden. Als «Schweissdraht» verwendet man dünne Stangen von rd. 4 mm Ø des gleichen Materials, das durch Zusätze leichter erweichbar gemacht werden kann. Auch Rohre lassen sich stumpf oder mit V-Naht verschweissen. Die Ergebnisse der Schweissung sind befriedigend, die Festigkeit und die chemische Widerstandsfähigkeit sind kaum beeinträchtigt.

Persönliches. Im Preisausschreiben des Vereins mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen (VMEV) vom Juli 1938 hat Dr. R. V. Baud (EMPA, Zürich) einen Preis errungen für seine Arbeit: «Zur Ermittlung der im Steg von Eisenbahnschienen winkelrecht zur Längsrichtung wirkenden Oberflächenspannungen».

Prof. Dr. h. c. Eugen Meyer-Peter beging am 25. Februar seinen 60. Geburtstag, wozu auch die SBZ ihm herzlichen Glückwunsch entbietet!

¹⁾ Vgl. S. 33/34 lfd. Bds.

Hölzerne Rahmenkonstruktionen im Nagelbau. In diesem Artikel in letzter Nummer ist in der Unterschrift zu Abb. 7 und 8 auf S. 91 eine Verwechslung in der Ortsangabe unterlaufen: die Zimmerei E. & A. Meier befindet sich in Zürich-Wipkingen (Zch. 10), nicht -Oerlikon (Zch. 11).

Das Kunstgewerbemuseum Zürich zeigt bis am 4. April die Wanderausstellung «Unsere Wohnung», die für Zürich durch die Ortsgruppe des SWB in Verbindung mit dem Museum ergänzt worden ist.

WETTBEWERBE

Petruskirche und Kirchgemeindehaus in Bern (Bd. 120, S. 46).

Das Preisgericht hat folgenden Entscheid getroffen:

1. Preis (2900 Fr.) Entwurf von Arch. Max Böhm, Bümpliz
 2. Preis (2300 Fr.) Entwurf von Arch. Hans Reinhard, Bern
 3. Preis (1700 Fr.) Entwurf von Arch. Bracher & Frey, Bern
 4. Preis (1600 Fr.) Entwurf von Arch. Rud. Keller, Bern
 5. Preis (1500 Fr.) Entwurf von Arch. Alfr. Döbeli, Bern
- Ferner sieben Ankäufe zu 1500 bis 600 Fr. und zehn Entschädigungen zu je 400 Fr. Ausstellung der Entwürfe noch bis morgen Sonntag, 28. Febr. im Johanneskirchgemeindehaus, Wylerstr. 5, täglich von 14 bis 17 h, heute Samstag auch von 10 bis 12 h.

Vergrößerung der Kathedrale von Sitten. Das Preisgericht, Kantons-Arch. K. Schmid, Arch. O. Schmid, Arch. D. Burgener (Sierre) und Ing. M. Ducré (Dir. des Services Techn. de Sion) hat folgendes Urteil gefällt:

1. Preis (2200 Fr.) Arch. L. Praz, Sitten
2. Preis (1600 Fr.) Arch. Henri Dufour, Sitten
3. Preis (1200 Fr.) Arch. A. J. Bruchez, Sitten
4. Preis (1000 Fr.) Arch. J. Iten, Sitten

Das Preisgericht konnte keinen der prämierten Entwürfe zur Ausführung empfehlen. Es scheint die Meinung durchzudringen, dass das alte Bauwerk überhaupt nicht verändert werden und man bessere eine von ihm unabhängige neue Kirche bauen sollte. — Die Ausstellung ist bereits geschlossen.

Bebauungsplan Pfäffikon-Zch. (Bd. 119, S. 276, 288). Es sind nur 12 Entwürfe eingegangen, von denen vier prämiert, einer angekauft und alle übrigen entschädigt wurden. Das Ergebnis ist folgendes:

1. Preis (1700 Fr.) Gde.-Ing. Th. Baumgartner, Arch. Karl Knell und Arch. Rud. Joss, alle in Küsnacht (Zch.)
2. Preis (1600 Fr.) Ed. Hungerbühler, Arch., Erlenbach (Zch.)
3. Preis (1400 Fr.) Gebr. H. u. W. Gossweiler, Grundbuchgeom. und Bautechniker, Dübendorf
4. Preis (1300 Fr.) Elsa Burckhardt-Blum, Arch., Küsnacht (Zch.)

Ankauf (1000 Fr.) Paul Hirzel, Arch., Wetzikon
Eine Entschädigung zu 600 Fr., zwei zu je 500 Fr. und vier Entwürfe zu je 350 Fr. — In den vier «Preisen» ist je eine Entschädigung zu 250 Fr. inbegriffen.

Die Ausstellung schloss Donnerstag, 25. Februar.

Das Ergebnis ist mit Ausnahme des 1. Preises bescheiden. Es fällt nicht nur die geringe Preissumme, sondern auch die geringe Abstufung der Preise auf, ferner die Entschädigung wirklich minderwertiger Entwürfe. Wenn dieses Verfahren der Geldausteilung weiterhin Schule machen sollte, wäre dieses System für den Wert der Wettbewerbe sehr fraglich. Der 1. Preis deckt mit seinen 1700 Fr. bei weitem nicht die Selbstkosten einer ernsthaften Arbeit, und unter solchen Umständen werden sich gute Architekten mehr und mehr von den Wettbewerben fernhalten. Auch den Gemeinden ist mit utopischen, die Realisierbarkeit ausschliessenden Vorschlägen, wie man sie in Pfäffikon sah, schlecht gedient. Wir kommen hierauf zurück.

Bebauungsplan Kloten (Bd. 120, S. 112). Unmittelbar vor Redaktionsschluss erfahren wir, dass dieser Wettbewerb mit einem positiven Ergebnis entschieden worden ist. Die Ausstellung im «Wilden Mann» in Kloten dauert bis 12. März, täglich von 9 bis 20 Uhr.

NEKROLOGE

† Chasper Beely, Architekt. Am 12. Februar 1943 verschied an einem Herzschlag im 77. Altersjahr Architekt Chasper Beely, eine in Zürcherkreisen weitbekannte Persönlichkeit von unverfälschtem Bündnerschlag. Geboren 1866 in Zerneß, besuchte er nach Absolvierung der Bündner Kantonschule und des Technikums Winterthur das Polytechnikum in München, um anschliessend auf dem Bureau von Prof. Thiersch als Mitarbeiter am Justizpalast eine ihn beglückende Tätigkeit zu finden. Nach einer darauffolgenden Anstellung als Architekt bei den Berlin-Passauer-Fabriken für Holzbearbeitung, in welcher Stellung er u. a. Arbeiten am Reichstagsgebäude in Berlin leitete, trat er 1893 in den