

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **67/68 (1916)**

Heft 9

PDF erstellt am: **19.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

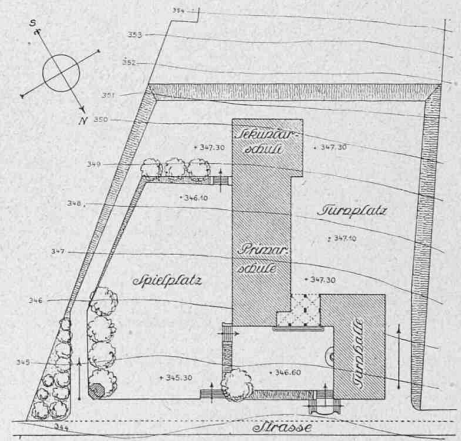
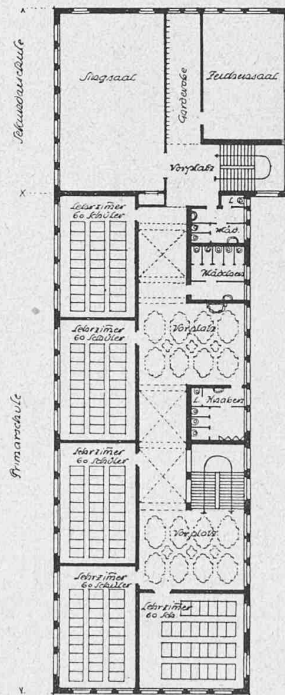
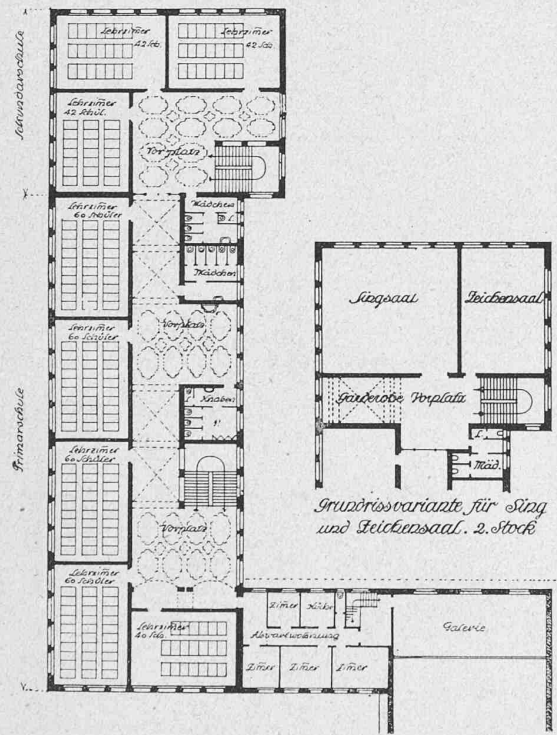
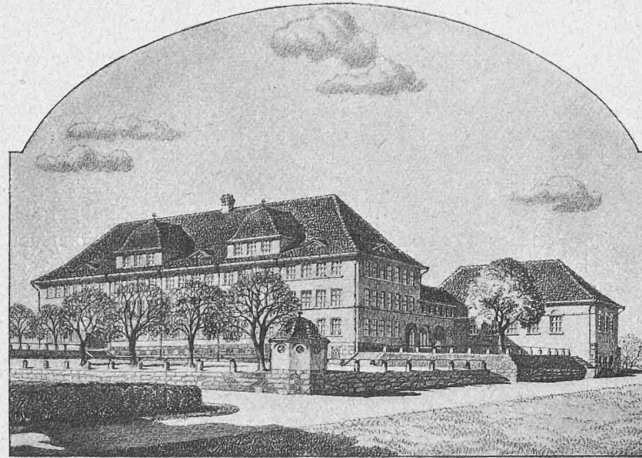
weise ohne lüftbare Vorräume. Der Reiz der Anlage liegt hauptsächlich in der Hofgestaltung. Die übrigen Seiten werden weniger befriedigende Bildwirkung erzielen.

Nr. 26. „Landstadt“. So sehr die Verbindung der in zwei Häusern untergebrachten Primar- und Sekundarschule mit der quer gestellten Turnhalle anzuerkennen ist, so muss doch darauf hingewiesen werden, dass der Turnplatz damit den Nordwinden ausgesetzt und durch Gebäude beschattet wird. Der Grundriss zeigt in einzelnen Punkten erhebliche Mängel. Dagegen ist die Idee hervorzuheben, den Singsaal mit der Turnhalle in Verbindung zu bringen. Das Aeusserere zeigt in einzelnen Partien gute Durchbildung, stellt aber im ganzen keine harmonische Gesamterscheinung dar.

Nr. 28. „Spitteler“. Einige gute Eigenschaften des Projektes wiegen seinen Hauptfehler nicht auf, der darin besteht, dass für die Sekundarschule aufwendige Eingänge und Treppen auf Kosten derjenigen der Primarschule angeordnet sind.

Nr. 29. „An der Halde“. Ge drängte, infolgedessen ökonomi-

Nr. 43. „Heimatschutz“. Die Situation zeichnet sich aus durch gute Aufteilung und geschickte Terrassierung der Baufläche, in welche sich die einfache ruhige Grundrissform aufs beste einfügt. Eingänge und Durchführung der Trennung im Schulbetrieb zwischen Primar- und Sekundarschule sind zweckmässig. Der Eingang der Sekundarschule dürfte durch eine vortretende Halle noch mehr hervorgehoben werden. Erwähnenswert sind die gute Einordnung der Abwartwohnung, mit eigener Treppe, Verlegung der Lehrzimmer an die gut durchdachten Eingänge, gute Verteilung der Treppen und Aborte. Noch nicht ganz gelöst ist auch in der Variante die Gruppe Sing- und Zeichensaal mit Vorplätzen. Bemerkenswert ist die schlichte gut abgewogene Durchbildung des Aeusseren, wobei das Hauptprojekt vor der Variante den Vorzug verdient. Verbesserungsbedürftig sind noch die verschiedenen Dachaufbauten und die Südwest-Fassade. Die Baukosten halten sich infolge der kompendiösen Anlage und der konstruktiv verhältnismässig einfachen Durchführbarkeit in mässiger Höhe.



I. Preis. Entwurf Nr. 43. Motto „Heimatschutz“.

Architekt W. Brodbeck in Liestal.

Lageplan 1 : 2000.

Obergeschoss-Grundrisse 1 : 600.

Ansicht von Osten.

sche Anlage. Doch trifft auch bei diesem Projekt das bei Nr. 28 Gerügte zu.

Nr. 36. „Gruppierung“. Ansprechendes Projekt. Die Flächen des nicht überbauten Teiles des Grundstückes sind durch Terrassierung zu sehr zerteilt. Primar- und Sekundarschule sind geschickt auseinander gehalten, doch fehlt ersterer ein direkter Ausgang nach dem obern Spielplatz und ausserdem ist die Haupteingangspartie nicht gelöst. Die hohe Kubikmeterzahl des umbauten Raumes bedingt eine zu grosse Bausumme.

Nr. 41. „Schulhof“. Obwohl das Projekt in den wesentlichen Punkten gegen das Programm verstösst, dass die Hauptlichtseite der meisten Schulräume gegen Süd-Westen gerichtet sind, muss die Arbeit als eine tüchtige Leistung in bezug auf Organisation des Grundrisses und künstlerische Durchbildung des Aufbaues hervorgehoben werden.

Nr. 45. „Dreiklang“. Das Projekt zeigt ähnlich wie Projekt Nr. 33 eine durch zwei niedrige Flügelbauten gebildete Hofanlage nach der Strasse geöffnet, mit dominierendem Mittelbau. Während Nr. 22 eine zu grosse Tiefenentwicklung aufweist, mit zu unregelmässigen Umrisslinien, zeigt Nr. 45 eine bessere Entfaltung längs der Strasse und glücklichere, regelmässiger und organischere Gestaltung der Baukörper. Gute Grundrissdisposition. Zu rügen Aborte der Sekundarschule nach Südwesten, Singsaal von der Sekundarschule etwas weit entfernt. Bei einer derartigen Gruppierung der Baumassen mit den reichlichen Vorhallen und Vorräumen müsste der Einheitspreis pro m³ höher angenommen werden.

Bei den verbleibenden Projekten Nr. 1, 2, 9, 11, 12, 13, 15, 17, 21, 24, 30, 32, 33, 37, 38, 39, 42, 46, 47, 49, 50 und 51 sind noch derartige Mängel festzustellen, dass auch teilweise vorhandene Vorzüge eine weitere Berücksichtigung nicht rechtfertigen.

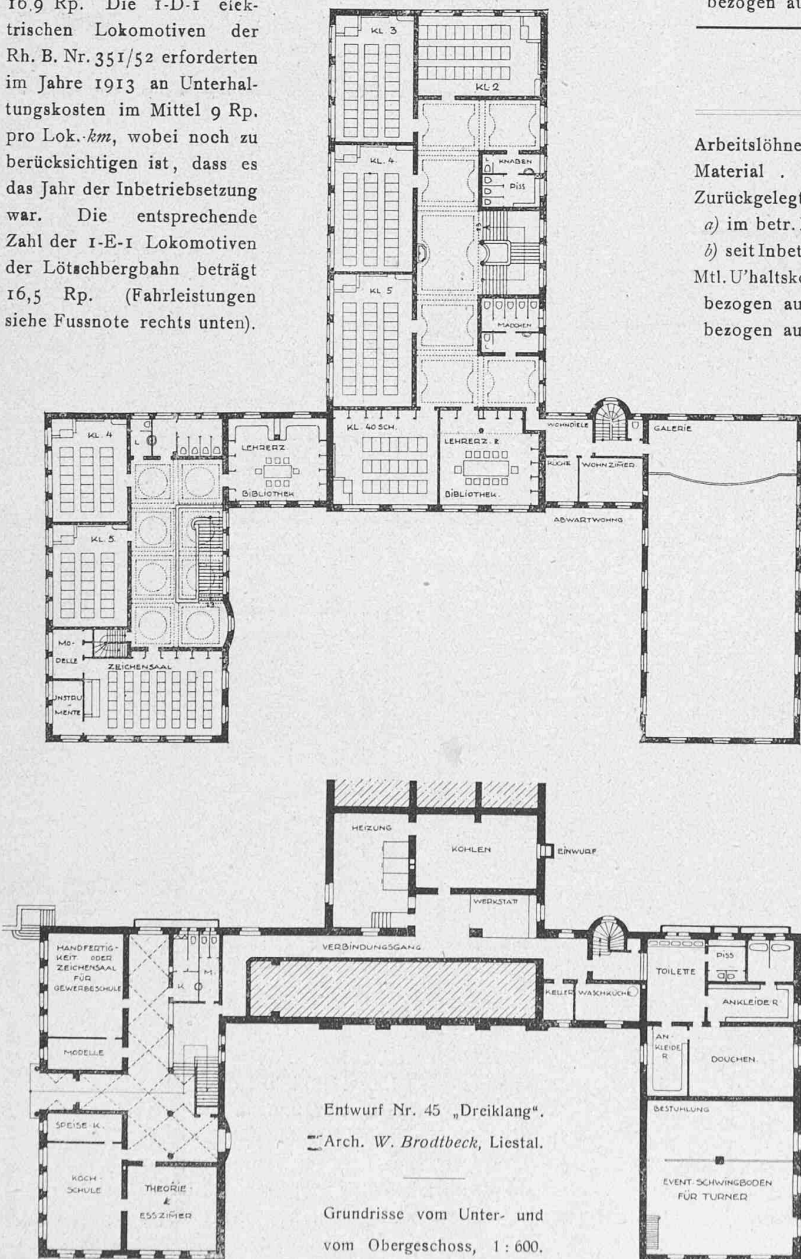
Die Elektrifizierung der New York, New Haven und Hartford Bahn.

(Schluss von Seite 98.)

Betriebsergebnisse. Die Betriebsergebnisse der Bahn, wie sie uns nach siebenjährigem Betriebe in mustergültiger Vollständigkeit zur Verfügung stehen, sind es wert, von allen Eisenbahnkreisen eingehend verfolgt zu werden; wir wollen deshalb diese an Hand einiger Tabellen, die teils direkte Abschrift, teils bloss Zusammenzüge ausführlicherer Originaltabellen darstellen, kurz erläutern. Sämtliche Angaben sind den ausserordentlich verdienstvollen Vorträgen Herrn Murrays, des beratenden Ingenieurs der N.Y.N.H. & H.R.R., entnommen, die seinerzeit in Amerika berechtigtes Aufsehen erregten.

Die Tabelle I gibt einige Zahlen über die Unterhaltungskosten der Schnellzugslokomotive Nr. 032. Derselben ist zu entnehmen, dass diese Lokomotive während eines Zeitraumes von 17 Monaten 150 000 km zurücklegte, und dass sich die Unterhaltungskosten auf 11,3 Rp/Lok.-km stellten.¹⁾ Es ist bemerkenswert, dass diese geringen Unter-

¹⁾ Die A 2/4 Dampflokomotiven der S. B. B. erforderten im Jahre 1913 an Unterhaltungskosten im Mittel 17,9 Rp. pro Lok.-km, die A 3/5 S. B. B. Dampflokomotiven 16,9 Rp. Die 1-D-1 elektrischen Lokomotiven der Rh. B. Nr. 351/52 erforderten im Jahre 1913 an Unterhaltungskosten im Mittel 9 Rp. pro Lok.-km, wobei noch zu berücksichtigen ist, dass es das Jahr der Inbetriebsetzung war. Die entsprechende Zahl der 1-E-1 Lokomotiven der Lötschbergbahn beträgt 16,5 Rp. (Fahrleistungen siehe Fussnote rechts unten).



Entwurf Nr. 45 „Dreiklang“.
Arch. W. Brodbeck, Liestal.
Grundrisse vom Unter- und vom Obergeschoss, 1:600.

Tabelle I.
Unterhaltungskosten der Schnellzugs-Lokomotive Nr. 032.

	1913					
	Juli	August	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
Arbeitslöhne Fr.	177	428	318	122	103	460
Material Fr.	107	199	350	111	178	540
Zurückgelegter Weg:						
a) im betr. Monat Lok.-km	7740	8900	7560	7600	7550	7400
b) seit Inbetriebsetz. >	7740	16640	24200	31800	39350	46750
Mtl. U'haltungskosten p. Lok.-km						
bezogen auf a) . . . Rp.	3,7	7,0	8,8	3,1	3,7	13,5
bezogen auf b) . . . Rp.	3,7	5,35	6,5	5,6	5,2	6,6

	1914					
	Januar	Febr.	März	April	Mai	Juni
Arbeitslöhne Fr.	1'35	443	188	337	469	364
Material Fr.	493	140	150	168	360	464
Zurückgelegter Weg:						
a) im betr. Monat Lok.-km	7060	9700	8550	8500	9500	9400
b) seit Inbetriebsetz. >	53810	63510	72060	80560	90060	99160
Mtl. U'haltungskosten p. Lok.-km						
bezogen auf a) . . . Rp.	21,6	6,1	3,8	6,1	8,6	9,0
bezogen auf b) . . . Rp.	8,7	8,4	7,7	7,7	7,7	7,7

	1914				
	Juli	August	Sept.	Okt.	Nov.
Arbeitslöhne Fr.	1090	384	760	1130	285
Material Fr.	677	806	896	4030	* 752
Zurückgelegter Weg:					
a) im betr. Monat Lok.-km	9900	11900	8800	9150	10800
b) seit Inbetriebsetz. >	109360	121260	130060	139210	150010
Mtl. U'haltungskosten p. Lok.-km					
bezogen auf a) . . . Rp.	17,9	9,9	18,6	5,6	0
bezogen auf b) . . . Rp.	8,6	8,6	9,6	12,5	11,3

haltungskosten trotz der verhältnismässig komplizierten Ausrüstung für zwei Stromarten erzielt wurden. Die grosse Ausgabe für Material im Oktober/November 1914 ist bedingt durch den Materialbezug für die Totalrevision der Lokomotive.

Tabelle II (S. 110) gibt ähnliche Angaben, jedoch auf verschiedene Zeiten bezogen, für die Unterhaltungskosten von zehn verschiedenen Schnellzugslokomotiven gleichen Typs zusammengestellt. Wir entnehmen dieser Tabelle, dass die Unterhaltungskosten im allgemeinen 16 Rp. pro Lok.-km bei keiner Lokomotive übersteigen und dass dieser Wert bei einzelnen Lokomotiven sogar auf 8 Rp. sinkt. Bei Bewertung dieser Zahlen ist wieder zu berücksichtigen, dass in den Monaten Oktober und November das Material für die Totalrevision dieser Lokomotiven bezogen wurde und dass also normalerweise die Unterhaltungskosten noch niedriger sind, als sie sich aus diesen Tabellen ergeben. Das Mittel der monatlich zurückgelegten Kilometer schwankt zwischen 7000 und 11000 km.¹⁾

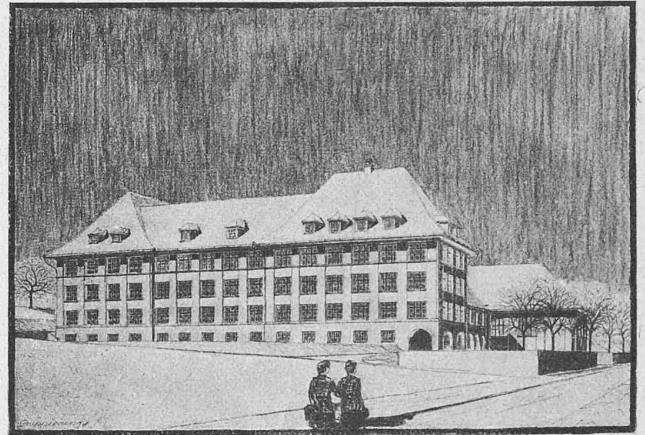
¹⁾ Die A 2/4 Dampflokomotiven der S. B. B. legten im Jahre 1913 im Monatsdurchschnitt 3400 km, die A 3/5 S. B. B. Dampflokomotiven 5800 km zurück. Die 1-D-1 elektrischen Lokomotiven Nr. 351/52 der Rh. B. haben im Jahre 1913, von der Betriebseröffnung am 1. Juli an, im Monatsdurchschnitt 5500 km, die 1-E-1 elektrischen Lokomotiven Nr. 151 bis 162 der Lötschbergbahn im Jahre 1914 als Monatsdurchschnitt der Monate Januar-Juli rund 4900 km zurückgelegt.

Die Tabelle III zeigt den spezifischen Energieverbrauch der Personenzuglokomotiven im Juli 1914 bei verschiedenem Dienst auf den Strecken zwischen Woodlawn und den Stationen westlich von New Haven nebst einigen Zahlen über den entsprechenden Energieverbrauch. Die darin verzeichneten Stromverbrauchszahlen gelten für die Triebmotoren allein und es ist somit die tatsächlich am Fahrdraht verbrauchte Energie um die Verluste in den Transformatoren und den Hilfsbetrieben auf den Triebfahrzeugen zu erhöhen, d. h. um rd. 3%. Ein Vergleich des Energieverbrauches für den New Haven-Expressdienst von 21,5 bezw. 22,2 Wh/tkm am Fahrdraht mit jenem für den New Rochelle-Dienst von 62 bezw. 63,8 Wh/tkm ist besonders lehrreich. Aus diesen Zahlen lässt sich deutlich erkennen, dass der Energieverbrauch direkt proportional ist der Häufigkeit der Bremsungen bezw. umgekehrt proportional den Stations-Abständen.

Die Tabelle IV gibt die in der letzten Rubrik von Tabelle III enthaltenen Zahlen auch für die andere Richtung, sowie für den Güterverkehr in beiden Richtungen auf den Strecken westlich von New Haven. Die spezifischen Energieverbrauchszahlen betragen für den Personenzugdienst als Mittel verschiedener Zugsgattungen 30,8 Wh/tkm, vor dem Motor gemessen, bezw. 31,7 Wh/tkm am Fahrdraht. Die entsprechende Zahl für Güterzugdienst beträgt 22,4 Wh/tkm

bezw. 23 Wh/tkm am Fahrdraht. Der Personenzugdienst erfordert also im Durchschnitt mehr Strom wie der Güterzugdienst, was in erster Linie mit den häufigern Bremsungen zusammenhängt.

In Tabelle V sind wiederum ähnliche Zahlen zusammengestellt und zwar diesmal für den gesamten Personenzugsverkehr. Aus der Tabelle geht hervor, dass auf eine Zugskomposition im Mittel anderthalb Triebfahrzeuge entfallen und dass sich die Anzahl Wagen pro Komposition von rund 3 1/2 bei den Motorwagenzügen bis auf 7 3/4 bis 8 bei den Expresszügen ändert. Während sich der Energieverbrauch

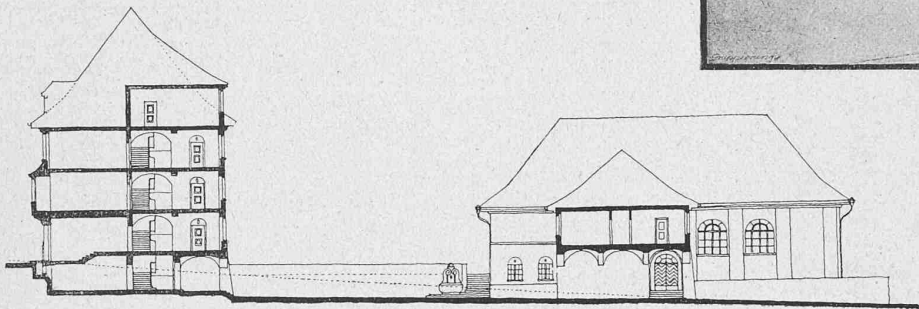


Schulhaus - Wettbewerb Liestal.

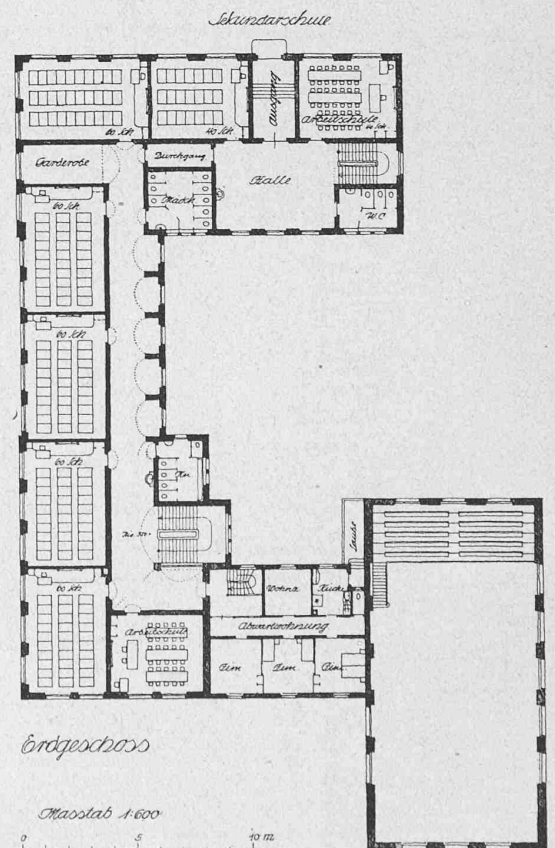
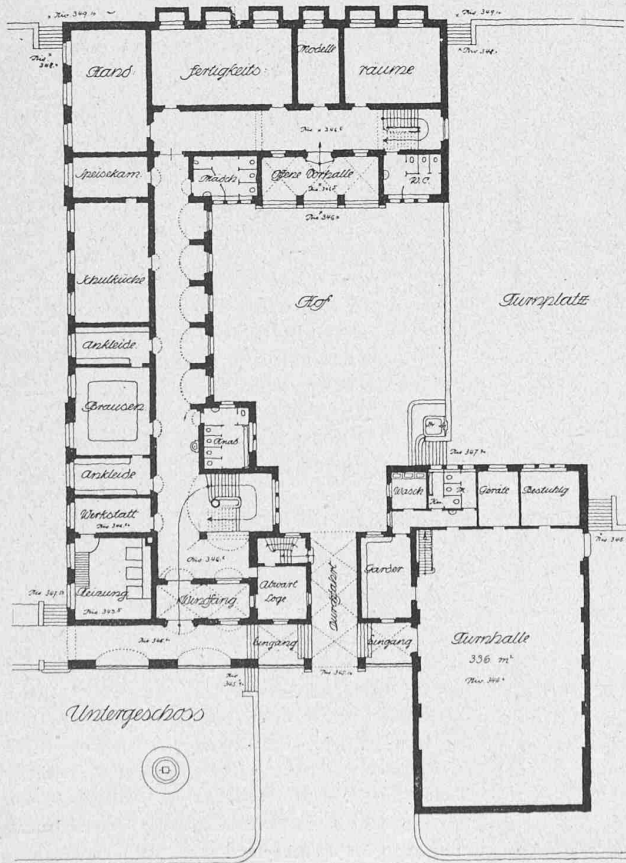
II. Preis. Entwurf Nr. 36 „Gruppierung“.

Architekt H. Heller in Basel.

Oben: Ansicht von Osten.



Schnitt durch den Hof



Erdgeschoss

Maastab 1:600

Grundrisse und Längsschnitt durch den Hof. — 1:600.