

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **85/86 (1925)**

Heft 10

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.

Namen der Geographischen Gesellschaft und des Schweizerischen Alpenklub, durch Prof. Dr. Mercanton im Namen der Schweizerischen Gletscherkommission, durch alt Direktor Haller im Namen der persönlichen Freunde und durch den Unterzeichneten im Namen der Schweizerischen geodätischen Kommission, der Eidg. Technischen Hochschule, des Schweiz. Geometervereins und im Namen der Mitarbeiter.

Mit Direktor Leonz Held ist ein gottbegnadeter Topograph, ein treuer Diener unseres Landes und ein guter, lieber Mensch dahingegangen. Friede seiner Asche! F. Baeschlin.

### Miscellanea.

**Neue Güterzug-Lokomotiven für die Schweizer Bundesbahnen.** Wie unsern Lesern aus einer frühern Mitteilung bereits bekannt, haben die S. B. B. für den Güterzugdienst auf der Strecke Basel-Olten-Bern Lokomotiven von höherer Leistung als die bisherigen Güterzuglokomotiven Typ Ce  $\frac{5}{8}$  (1 C - C 1) vorgesehen. Diese neuen Lokomotiven vom Typ 1 C - C 1, von denen 18 Stück der Schweizer Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur und der Maschinenfabrik Oerlikon in Auftrag gegeben worden sind, lehnen sich in ihrem Aufbau an die früher für die Gotthardlinie gelieferten Lokomotiven gleichen Typs an<sup>1)</sup>. Sie werden im Stande sein, einen Zug von 1400 t Anhängengewicht auf der Horizontalen mit 65 km/h und auf einer Steigung von 10‰ mit 35 km/h Fahrgeschwindigkeit zu schleppen. Eine weitere Bedingung ist, dass der gleiche Zug vier Hin- und Rückfahrten Basel-Olten-Bern innert 22 Stunden machen soll, worin je 20 Min. Aufenthalt nach jeder Fahrt eingerechnet sind, und wobei die Fahrt Basel-Olten-Bern einschliesslich 5 Min. Halt in Olten nicht mehr als 2 Stunden 35 Min. dauern soll; für die Fahrtrichtung Bern-Basel wird das Zugsgewicht auf ungefähr die Hälfte herabgesetzt. Auf 10‰ Steigung muss die Lokomotive die Belastung von 1400 t in höchstens 6 Min. aus dem Stillstand bis auf 30 km/h beschleunigen können; ferner muss sie während einer Viertelstunde eine Zugkraft entwickeln können, die um 5‰ höher ist als die dem Anhängengewicht von 1400 t auf 10‰ Steigung entsprechende Zugkraft. Als Höchstgeschwindigkeit sind 65 km/h festgesetzt. Wie die 33 für die Gotthardlinie gelieferten Ce  $\frac{5}{8}$ -Lokomotiven werden auch die hier beschriebenen für elektrische Nutzbremmung bei Talfahrt eingerichtet; nach dem „Bulletin Oerlikon“ vom Januar 1925 werden sie voraussichtlich im Stande sein, auf dem Gefälle von 10‰ das ganze Zugsgewicht (1400 t Anhängen- und 130 t Lokomotivgewicht) elektrisch abzubremmen. Auch der mechanische Teil erfährt in der Antriebsanordnung und anderen Einzelheiten Änderungen gegenüber den bisherigen Ce  $\frac{5}{8}$ -Lokomotiven, doch bleibt die Disposition der ganzen Lokomotive in ihren Hauptzügen unverändert. Die Gesamtlänge der Lokomotive, über Puffer gemessen, ist 20,0 m (gegenüber 19,4 m bei den bisherigen), der totale Radstand 17,0 m (16,5 m). Das Gewicht setzt sich zusammen aus 73 t (70,6 t) für den mechanischen Teil und 55,5 t (56,4 t) für die elektrische Ausrüstung, wobei bei der neuen Maschine der Kolbenkompressor zu der elektrischen Ausrüstung gerechnet ist. Das Dienstgewicht beträgt 129,5 t (129,0 t), das Adhäsionsgewicht 105,5 t (104,0 t).

**Bauausstellung 1925 in Essen.** Vom 18. Juli bis 16. August wird in Essen unter dem Schutz des Verbandes Deutscher Architekten und Ingenieur-Vereine eine Bauausstellung stattfinden. Die Ausstellung wird Baustoffe im weitesten Umfange, Baumaschinen und andere Hilfsmittel der modernen Bauweise, neue Baukonstruktionen, gesundheits- und heiztechnische Anlagen, moderne Bauten, ausgeführte und geplante Bauwerke, ferner das Gebiet des Industriebaues, mit besonderer Berücksichtigung des Verwaltungs- und Werkstättengebäudes der Industrie, sowie auch das Arbeiterwohnhaus vorführen. Der genannte Verband wird auf der Ausstellung eine Sondergruppe über die Entwicklung des deutschen Bauwesens in der neuesten Zeit übernehmen. Die Geschäftsadresse lautet: Bureau der Bauausstellung Essen 1925, Essen Bureauhaus Glückauf, Zimmer 12.

**Standseilbahn auf den Erzberg.** Im Ingenieur- und Architekten-Verein in Wien berichtete Prof. Dr. Ing. E. E. Seefehlner über eine neue Seilbahn der Alpinen Montangesellschaft, die die Arbeiter zu ihren hochgelegenen Arbeitsplätzen auf den Erzberg befördert. Die Bahn führt, nach der „Z. V. D. E. V.“, von der Ortschaft Trofeng aus in die 400 bis 500 m höher gelegenen Abbaugebiete am Nord-

abhänge des Erzberges. Ihre mittlere Neigung beträgt rund 400‰, die grösste 610‰. Die ganze technische Einrichtung der Bahn zielt auf erhöhte Wirtschaftlichkeit des Betriebes und auf geringern Material- und Personalaufwand gegenüber Seilbahnen bisheriger Bauart ab. Mit den je 90 Personen fassenden Wagen können in einer Stunde in jeder Richtung je 500 Personen befördert werden.

**Versuche über den Wärmeausdehnungskoeffizient von Gesteinen.** Das Bureau of Standards hat nach „Eng. News-Record“ vom 29. Januar zahlreiche Messungen an Kalkstein- und Marmor-Probekörpern vorgenommen, die einen sehr stark veränderlichen Temperaturexpansionskoeffizienten ergaben. Für kleinere Temperaturänderungen über die Normaltemperatur ergaben sich kleine Längenänderungen, die aber mit wachsender Temperatur rasch zunahm. Bei 100° C kann der Ausdehnungskoeffizient angenähert gleich dem des Eisens gesetzt werden, bei 200° C ist er etwa doppelt so gross; für Temperaturen wenig über der Normaltemperatur ist er nur ein Bruchteil von dem des Eisens. Bei den Marmor-Versuchstücken zeigt sich auch, dass diese nach dem Abkühlen auf die ursprüngliche Temperatur nicht mehr ihr Anfangsvolumen erreichten, sondern eine bleibende Volumenzunahme aufwiesen. Jy.

### Konkurrenzen.

**Bebauungsplan der Stadt Strassburg.** (Band 83, Seite 299 und 309, Band 84, Seite 92.) Unsern frühern bezüglichen Mitteilungen ist zunächst hinzuzufügen, dass im Preisgericht ausser den (auf Seite 92 von Band 84) bereits Genannten und 13 Vertretern der Stadt und des Départements Bas-Rhin als weitere Fachleute die Architekten nachträglich noch *Le Corbusier* in Paris und Stadtbaumeister *Walter* in Colmar zugezogen worden sind.

Das Urteil des Preisgerichts ist das folgende:

A. Erweiterungsplan:

II. Preis ex aequo (je 25 000 Fr.) a) Architekten *Metz, Etienne de Kalbermatten, Paul Enderlin und Etienne Rey*, alle in Paris; b) Architekt *René Prud'homme* in Paris.

III. Preis (15 000 Fr.) Geometer *Marcel Rohmer* und *Marcel Lehmann* in Strassburg.

IV. Preis (10 000 Fr.) Architekten *G. Niedermann* und *K. Hippenmeier* in Zürich.

B. Bebauungsplan der mit Servitut belegten Zone 1:

II. Preis (6000 Fr.) Architekten *G. Niedermann* und *K. Hippenmeier* in Zürich.

Angekauft wurden vier Entwürfe zu 8000, 4000, 3000 und 2000 Fr.

Redaktion: CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL.

Dianastrasse 5, Zürich 2.

### Vereinsnachrichten.

#### Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Auszug aus dem Protokoll der Sitzung des Central-Comité vom 17. Februar 1925.

1. Das Central-Comité behandelte den *Geschäftsbericht* und die *Rechnung* für das Jahr 1924, sowie das *Budget* 1925. Es wurde beschlossen, auf den 4. April nächsthin eine *Delegierten-Versammlung* nach Bern einzuberufen und ihr die genannten drei Vorlagen zur Genehmigung zu empfehlen.

2. Die durch die Delegierten-Versammlung in Filisur unter Vorbehalt möglicher Berücksichtigung von Vorschlägen der Sektionen Bern und Basel bereits genehmigten *Wässernormen* liegen nun im bereinigten Texte vor und können in Druck gegeben werden.

3. Die Honorarnormen der Fachgruppe für Beton- und Eisenbeton-Ingenieure, deren Genehmigung durch den Beschluss der Delegierten-Versammlung in Filisur dem Central-Comité übertragen wurde, sind nun ebenfalls bereinigt und sollen demnächst in Druck erscheinen.

4. Die Leitsätze für die Berücksichtigung der Teuerung bei den Arbeitsbedingungen (Nr. 107) wurden neuerdings mit Gültigkeit bis 31. Dezember 1925 genehmigt.

5. Das Central-Comité nimmt davon Kenntnis, dass auf seine Anfrage an den Bundesrat betreffend Mitwirkung an den Normungsarbeiten des S. I. A. vom Eidg. Volkswirtschaftsdepartement und der Generaldirektion der Bundesbahnen zustimmende Antworten eingetroffen sind; das Departement des Innern dagegen hält es nicht für nötig, sich amtlich in den Kommissionen vertreten zu lassen.

Das Sekretariat.

<sup>1)</sup> Siehe Band 75 Seite 229 (22. Mai 1920).