

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **105/106 (1935)**

Heft 26

PDF erstellt am: **25.09.2024**

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.

Autoindustrie in diesen Jahren *tatsächlich ihrem Sättigungspunkt* genähert hat“, ferner: „Es ist also tatsächlich dafür gesorgt, dass auch die Bäume der amerikanischen Autoindustrie nicht in den Himmel wachsen“, schreibt der Fachreferent der N.Z.Z. — Dass die Zahl von 5,1 Einwohner pro Auto dessen in Amerika sechs mal so starke Verbreitung gegenüber unserm Land illustriert, ist leicht begreiflich. Die amerikanischen Bahnen kosten in ihrer Einheitsklasse etwa so viel wie bei uns die I. Klasse, also das Doppelte unserer III. Klasse; sie sind entsprechend unpopulär und begünstigen die Autobenützung. Ueberhaupt sind die amerikanischen Bahnen mit ihrem wenig dichten Liniennetz auf Fernverkehr eingestellt. Der Liter Benzin kostet drüben 14 bis 18 Rappen, bei uns 43 Rp., also das Dreifache. Ein Chryslerwagen (4-türiger Sedan) in Standard-Ausführung kostet heute drüben 510 \$ (in Europa-Ausstattung 610 \$), hier lt. Katalog 8200 Fr., also das dreieinhalbfache. Einen sehr schönen Buick und dergl. bekommt man aus zweiter Hand zu 120 bis 150 \$ (570 Fr.), ältere aber durchaus brauchbare Occasion-Wagen schon zu 5 \$ Anzahlung plus 15 \$ in Monatsraten! Dabei verdient ein Facharbeiter etwa 500 \$, eine Köchin 100 \$ im Monat. Unter diesen Umständen erscheint die Entwicklung des Autoverkehrs bei uns im Vergleich zu Amerika als *sehr* gross, und eine weitere wesentlich stärkere Zunahme — solange nicht wesentliche Aenderungen in den die Rentabilität bestimmenden Faktoren eintreten — als *sehr* unwahrscheinlich, was wir, im Hinblick auf die Bedürfnisfrage der Autotunnel in den Alpen und die phantastischen Annahmen über den Zukunftsverkehr, allen Illusionisten zu bedenken geben wollten.

*

Man muss sich überhaupt hüten, einer neuen technischen Errungenschaft übertriebene und namentlich dauernde Bedeutung beizumessen. Alles beginnt klein, steigt auf, sinkt ab, um vielleicht wieder zu neuer Blüte aufzusteigen. Vor 100 Jahren kam die Eisenbahn und legte die Landstrasse still; heute sind die Rollen wieder vertauscht, die Strasse ist ein mächtiger Faktor in der Verkehrswirtschaft geworden und bedrängt die Bahn bedenklich. Aber schon wieder nähern wir uns in diesem ständigen Wechsel einer Kulmination des Strassenverkehrs; und wer kann wissen, ob nicht eine energische Anpassung der Bahnen an das heutige Schnellverkehrsbedürfnis (siehe Deutschland, Frankreich, neuerdings auch bei uns) ihnen wieder zu vermehrter Bedeutung verhelfen wird. All diese Erwägungen warnen vor Ueberschätzung von Automobil und Strasse als alleinseligmachendem Verkehrsmittel der Zukunft.

MITTEILUNGEN.

Ueber deutsche Luftwiderstandsversuche mit Dampflokomotiven berichtet Reichsbahndirektor Dr. Ing. Nordmann im Sonderheft „Eisenbahntechnik“ der Z. VDI (Bd. 79, Nr. 41). Es handelt sich erstens um Versuche an einer normalen Schnellzuglokomotive (Bauart Borsig, Gattung 03), die zu diesem Zwecke mit besonderen Verkleidungen ausgestattet wurde: Seitenbleche in ganzer Länge der Lokomotive (sog. Schürze), die bis nahezu an die Schienen hinabreichen, stark vorgewölbte Rauchkammertür, zugeschärftes Führerhaus und die üblichen grossen Windleitbleche. Vor allem musste festgestellt werden, ob durch die Verkleidungen an den Seiten die Lagertemperaturen nicht unzulässig ansteigen. Durch Messungen im Betriebe konnte jedoch erwiesen werden, dass die Ubertemperaturen in keinem Falle mehr als 10° betragen, trotz Fehlen des direkten „Fahrwinds“. Ferner wurde der durch verringerten Luftwiderstand erzielte Gewinn an Zughakenleistung gemessen; er betrug bei 60 km/h 5 PS, bei 80 km/h 33 PS, bei 100 km/h 85 PS, bei 120 km/h 140 PS und bei 140 km/h 172 PS. Ein wesentlicher Gewinn ergibt sich also nur bei den höchsten Geschwindigkeiten. — Weitere Versuche wurden mit der heute schnellsten Lokomotive der Welt, der *Stromlinien-Schnellzuglokomotive* 05002 (Bauart Borsig) für 2500 bis 3000 PS durchgeführt, die, mit einem Kessel von 255,6 m² Heizfläche für 20 at und 400° Ueberhitzung ausgerüstet, für 175 km/h gebaut ist und auf Probefahrten Spitzengeschwindigkeiten von 195,6 km/h erreichte. Da es sich hier um eine organisch ausgebaute Stromlinienlokomotive handelt, konnten Vergleichsversuche mit und ohne Verkleidung nicht gemacht werden. Einen Anhalt über den Wert der Ausbildung gibt nur die Bestimmung des Gesamtwirkungsgrades (also einschliesslich der Triebwerkreibung, der Laufdrreibung und des Luftwiderstandes). Während

bei früher untersuchten Schnellzuglokomotiven der Reihe 01 bei 120 km/h ein Wirkungsgrad von 60% und der Reihe 03 bei 140 km/h ein solcher von 42% erreicht wurde, ergibt sich für die Stromlinien-Lokomotive noch bei etwa 160 km/h ein Gesamtwirkungsgrad von 60%, der selbst bei 180 km/h immer noch über 50% liegt. W. G.

Strassenbau als Arbeitsbeschaffung in Frankreich. In ausgesprochenem Gegensatz zu Programmen anderer Länder, vor allem Deutschlands und Italiens, vertreten in Frankreich sowohl das Bau- wie das Arbeitsministerium die Ansicht, dass der Bau besonderer, neu anzulegender Autostrassen wirtschaftlich untragbar sei, auch wenn Benutzungsgebühren erhoben würden, und zwar u. a. weil gerade in Frankreich sich der Autoverkehr im ganzen Land herum ausserordentlich vielfach und dicht verästelt. So hat sich das Bautenministerium darauf beschränkt, ein Programm für die Verbesserung (Verbreiterung auf min. 7, event. 9 oder 12 m, Belag, helle Randstreifen, Beseitigung von Niveauübergängen, Ortschaftsumfahrungen) der wichtigsten Routes Nationales aufzustellen. Wie die „Revue Gén. des routes“ vom Okt. d. J. berichtet, umfasst dieses Programm 1900 km Strassen, eine im Vergleich zur Grösse dieses Landes bescheidene Länge, an der sich die Bauarbeiten übrigens auf mehrere Jahre verteilen sollen. — Also auch hier, wie auf so manchen andern Gebieten, ganz ähnliche Zustände wie bei uns — ein relativer Trost für den V.S.S., dessen Stosseufzer wir auf Seite 251/52 lfd. Bds. zitiert haben.

Ingenieure über 35 Jahre Alter haben nach einer Notiz der „R. T. A.“ vom 6. November in Deutschland grosse Mühe, eine passende Anstellung zu finden, wogegen der Bedarf an jüngeren (lies: billigeren und anpassungsfähigeren) Kräften so gross ist, dass überhaupt nicht alle offenen Stellen besetzt werden können. Zwar bezahlt die Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung allen Firmen, die solche arbeitslose Ingenieure von über 40 Jahren anstellen, monatlich 50 RM „Leistungsausgleich“. Da auch bei uns als „Krisenmassnahme“ oft ältere Kräfte durch jüngere ersetzt werden, scheint uns die Idee dieses aus Arbeitslosenkrediten bezahlten Ausgleichs einer Prüfung durch unsere Behörden wert; gewiss könnte so mit geringem Aufwand öffentlicher Mittel eine für die Arbeitnehmer noch befriedigendere und ebenso gut bezahlte Tätigkeit erreicht werden wie durch den T.A.D., dessen Arbeitsprogramm naturgemäss für manche Arbeitssuchende zu wenig „praktisch“, überdies nicht beliebig ausdehnungsfähig ist. Auf der andern Seite dürften auch die Firmen ihren Vorteil dabei finden, wenn sie durch den staatlichen Lohnzuschuss für einen älteren Ingenieur kleinere Kosten als für einen jüngeren aufwenden müssen.

WETTBEWERBE.

Dorfplatz in Vernier (Genf). Das kantonale Baudepartement eröffnet unter den seit mindestens 1. Januar 1934 in Genf niedergelassenen, sowie den im Kanton verbürgerten Architekten einen Wettbewerb um die Gestaltung des Dorfplatzes von Vernier mit Strassenbahn-Endstation und Vergrösserung des Schulhauses. Verlangt werden Plan 1 : 500, Querprofile 1 : 200, Hochbauten 1 : 100, ein bis zwei Perspektiven. Zur Prämierung von drei Entwürfen stehen 1800 Fr., für den Ankauf von sechs Entwürfen weitere 1200 Fr. zur Verfügung. Das Preisgericht besteht aus L. Dufour, Tramdirektor E. G. Choisy, Stadtplandirektor E. Virieux (Lausanne), Arch. J. Favarger (Lausanne), Arch. G. Bovy (Genf) und Arch. Prof. H. Bernoulli (Basel) als Ersatzmann. Ablieferungstermin 2. März 1936. Die Unterlagen sind gegen 5 Fr. Hinterlage zu beziehen vom Secrétariat du Département des Travaux Publiques, Case Bourg-de-Four, Genève.

Für den Text-Teil verantwortlich die REDAKTION:
CARL JEGHER, WERNER JEGHER, K. H. GROSSMANN.
Zuschriften: An die Redaktion der SBZ, Zürich, Dianastrasse 5 (Telephon 34507).

An unsere Abonnenten.

Wir bitten um Einzahlung des für nächstes Jahr entfallenden Abonnementsbetrages auf unser Postcheckkonto VIII/6110. Anfang nächsten Jahres noch ausstehende Beträge werden durch Nachnahmekarte erhoben.

Mitteilung für den Buchbinder. Die beiden Hefte der Beilage „Weiterbauen“ sind aus Nr. 5, bezw. Nr. 10 der „SBZ“ herauszunehmen und am Schluss des Bauzeitungsbandes hintereinander einzubinden.