

Objekttyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **107/108 (1936)**

Heft 18

PDF erstellt am: **22.09.2024**

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.

Radius anzupassen. Die Reichsbahn entschloss sich zu einem Versuch mit dem Lenkgestell Eckhardt-Schwartzkopff. Dieses Lenkgestell verbindet wie beim bekannten Krauss-Helmholtzgestell die Laufachse mit der zweiten Triebachse, die Seitenspiel aufweist. Sein Drehzapfen ist seitenverschieblich im Hauptrahmen gelagert und mit einer Federrückstellvorrichtung versehen. Im weiteren ist die zweite Triebachse über einen im Hauptrahmen festgelagerten zweiarmligen Hebel mit der ebenfalls seitenverschieblichen ersten Triebachse gekuppelt, wie dies ähnlich v. Kando bereits ausgeführt hat. Die mittlere feste Achse weist keinen Spurrkranz auf. Es ist der Maschine somit möglich, geometrisch ohne Zwängen enge Kurven zu durchlaufen, wobei gleichzeitig die Führung auf drei Achsen verteilt ist. Leider erhalten diese aber verhältnismässig grosse Anlaufwinkel. Ob die erwartete geringe Schienen- und Spurrkranzabnutzung erzielt wird, werden die Betriebsbeobachtungen erst zeigen müssen.

R. L.

Die Welt-Golderzeugung ist seit einigen Jahren in steter Zunahme begriffen und erreichte 1935 erstmals 950 t. Wie die «NZZ» (Nr. 509) berichtet, verteilt sich diese Erzeugung auf Südafrika mit 35%, Russland 19%, Kanada 11%, U.S.A. 10%, übrige Länder 25%. Der auffälligste Vorgang ist der Aufstieg Russlands, dessen Erzeugung sich seit 1933 mehr als verdoppelt hat. Das relative Zurückbleiben der südafrikanischen Produktion ist auf fiskalpolitische Massnahmen zurückzuführen und dürfte in den nächsten Jahren durch einen ebenfalls kräftigen Anstieg abgelöst werden.

Der Auto-Simplon-Tunnel spukt weiter: Am 18. April konstituierte sich in Genf eine Studiengesellschaft für den Bau einer Autostrasse durch den Simplontunnel, mit einem Kapital von 350 000 Fr. Das notwendige Baukapital von 3,5 Mill. Fr. sei gezeichnet. Ferner sei am 24. April eine Delegation der Initianten mit Staatsrat Jos. Escher vom Präfekten von Navarra empfangen worden, der grosses Interesse bekundet habe. Ueber das Verfügungsrecht über den Simplontunnel scheint die Internat. Simplon-Delegation noch nicht befragt worden zu sein. Ueber die technischen Grundlagen dieser Idee finden unsere Leser die nötigen Aufschlüsse in Bd. 106, S. 174* (12. Oktober 1935). — Am 27. Januar fand in der A. C. S.-Sektion Bern ein Diskussionsabend statt, an dem Staatsrat J. Escher und Ing. Perrin anhand von Planskizzen referierten. In der ausgiebigen Diskussion sprachen sich alle Automobilisten und Ingenieure gegen das Projekt aus, besonders eindrücklich Reg.-Rat W. Bösiger, Dir. Dr. Vollmar, die Ing. H. Fehlmann und F. Steiner. Dessenungeachtet «konstatierte» Staatsrat Escher im Schlusswort wörtlich, «dass unsere Idee eigentlich gesiegt hat!» Nachdem er einleitend u. a. gesagt, wir brauchten uns heute weder auf die technischen Probleme noch auf die Bedürfnisfrage einzulassen! —

Die Elektroschweisskurse des SEV sollen Ingenieuren, Werkmeistern usw. Gelegenheit geben, sowohl ihre theoretischen Kenntnisse zu vertiefen, als auch sich in die Kunst des elektrischen Schweissens einführen zu lassen. Die Kurse stehen unter der fachkundigen Leitung von Ing. A. Sonderegger, ehemaliger Werkstättendirektor der Escher Wyss A.-G., und für den praktischen Unterricht stehen die modernsten Konstruktionen unserer einheimischen Firmen zur Verfügung. Der nächste Kurs findet vom 25. bis zum 28. Mai 1936 in Zürich statt (Kursgeld 50 Fr.). Anmeldungen sind bis zum 20. Mai an das Generalsekretariat des SEV, Zürich, Seefeldstrasse 301, zu richten, das auch gerne weitere Auskunft erteilt.

WETTBEWERBE

Bâtiment de service à Genève, sur Le plateau de Champel. Preisrichter E. Unger, Conseiller administr. de la ville de Genève, Arch. H. Bernoulli (Basel) und Arch. J. Favarger (Lausanne).

Ergebnis, aus 50 eingereichten Entwürfen:

I. Preis (600 Fr.), Nr. 13, Dipl. Arch. R. Barro, Zürich u. Genf.

Zwei II. Preise ex aequo (je 350 Fr.):

Nr. 9, Arch. A. Hoechel und J. Ellenberger, Genf,

und Nr. 37, Arch. M. Braillard, Genf.

Ankäufe: 250 Fr., Nr. 21, Arch. Albert Cingra, Genf.

225 Fr., Nr. 44, Verfasser nicht genannt.

200 Fr., Nr. 11, Dipl. Techn. Ed. Lehmann, Genf.

200 Fr., Nr. 22, Arch. Jean Gros, Genf.

175 Fr., Nr. 36, Arch. Fréd. Mezger, Genf.

150 Fr., Nr. 42, Verfasser Charles Bopp, Genf.

NEKROLOGE

† **Walter Baur**, Architekt in Luzern, ist mitten in einem hoffnungsvollen Leben am 28. Februar nach monatelangem, heldenmütig ertragenem Krankenlager von hartnäckigem Leiden erlöst worden. Um den liebenden, treubesorgten Vater trauern seine Frau und drei unmündige Kinder, und gross ist die Zahl derer, die in ihm einen treuen Freund und lieben Kameraden verlieren.

Walter Baur ist am 19. Januar 1893 in Basel geboren, als Sohn eines Kaufmanns, in dessen Haus Arnold Böcklin als naher Verwandter und Albert Welti als intimer Freund ein- und ausgingen. Seine Schulzeit verlebte Walter in Bern und Luzern. Nach einer zweijährigen Lehrzeit im Bureau des bekannten Basler Architekten Em. Faesch bezog er im Herbst 1913 die Techn. Hochschule Stuttgart. Der junge Student mit seinem markanten Römerkopf gewann durch seine ungezwungene und liebenswürdige Art bald Freunde unter seinen Mitstudierenden und erwarb sich durch seinen Ernst und seinen von Streberei und Effekthascherei völlig freien Eifer rasch die Achtung und Sympathie seiner Lehrer, so des feinsinnigen Flechter und des liebenswürdigen Malers Schmolli-von Eisenwerth, vor Allem aber die seines Hauptlehrers Bonatz.



WALTER BAUR

ARCHITEKT

19. Jan. 1893

28. Febr. 1936

Walter Baur verstand es, auch dem Worte «Saure Wochen, frohe Feste» zu leben. Er liebte die Musik über alle Massen und war ein gesuchter Quartett-Geiger. Aber auch zu fröhlicher Wanderung mit dem Skizzenbuch unter dem Arm oder zu einem gemütlichen Trunk im Kreise lustiger Kameraden war er gerne zu haben. Das Sommersemester 1917 verbrachte er in München, wo er bei Th. Fischer arbeitete und auch bei Wölfflin und Popp hörte. Während der Kriegsjahre hatte er in ausgiebigem Masse als Leutnant im Luzerner Bat. 45 seinen vaterländischen Pflichten zu genügen.

Im Herbst 1918 bestand er in Stuttgart die Diplomprüfung und hatte bald Gelegenheit, seine Kenntnisse in der Praxis zu erweitern und zu vertiefen. Er arbeitete erst im Bureau Bercher & Tamm in Basel, dann bei Arch. E. Heman in Basel. Eine selbständige Bauleitung, den Ausbau von Schloss Wartenfels bei Lostorf, führte er mit grossem Geschick durch. Nachdem er sich im Jahre 1920 mit Elisabeth Schill aus Luzern verheiratet hatte, etablierte er sich 1923 in Bern. Der dortige Boden war aber zu hart für ihn; nach trüben Erfahrungen mit einer Baugenossenschaft siedelte er 1928 nach Luzern über, wo es ihm gelang, sein kleines Bureau in wenigen Jahren zu Erfolg und Ansehen zu bringen. Er fand eine Fülle von Aufgaben, die ihm besonders lagen, Wohnhäuser¹⁾, ein Landgasthaus in Ebikon, den Neubau der Schule Malters und zuletzt die Renovation des dortigen Kirchturmes. Alle seine Aufgaben wusste Walter Baur mit der ihm eigenen Gewissenhaftigkeit und Liebe zum Kleinsten durchzuführen (mit einem stillen bescheidenen Wesen). Er verband Reife des Urteils, Festigkeit und Beharrlichkeit; mit seiner Meinung hielt er nicht hinter dem Berge. — Seit dem Jahre 1921 gehörte er auch dem S. I. A. an, erst den Sektionen Basel und Bern, dann der Sektion Waldstätte. Unter seinen Kollegen genoss er grosses Ansehen seines offenen, heitern Wesens halber. Ein hartes tragisches Geschick hat ihn frühzeitig dahingerafft, den baumstarken Mann, der aufrechten Hauptes, geraden Sinnes und dabei mit einem warmfühlenden Herzen durchs Leben ging.

M. T.

LITERATUR

Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen. Jubiläumsschrift zum hundertjährigen Bestehen der deutschen Eisenbahnen. Berlin 1935, herausgegeben von der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn. Preis geb. 16 RM.

Dieses in mustergültigem Druck herausgebrachte Werk wendet sich an alle Eisenbahner und Verkehrsinteressenten und verschafft einen Ueberblick über die hundertjährige Entwicklung und Aufgabe der Eisenbahnen. In kurzen Biographien gelangen erfolgreiche Kämpfer zu ihrer gebührenden Anerkennung. Mit reichen Illustrationen versehen, schliessen sich Beiträge über Geleisebau, Signalwesen, Zugbeeinflussung, Fernmeldewesen, Brücken und Bahnhofbau an. Der Lokomotivbau ist ausführlich behandelt. Dass an der weiteren Entwicklung unablässig gear-

¹⁾ Vergl. auch sein eigenes in «SBZ» Bd. 104, S. 140/143* (29. Sept. 1934).