

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **121/122 (1943)**

Heft 25

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.

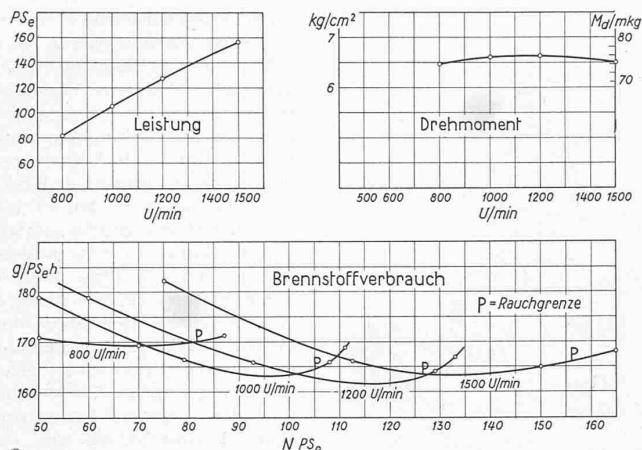


Abb. 6. Leistung, Drehmoment und spezifischer Brennstoffverbrauch des Motors No. 76019 (Abnahmeproben vom 8. März 1941).

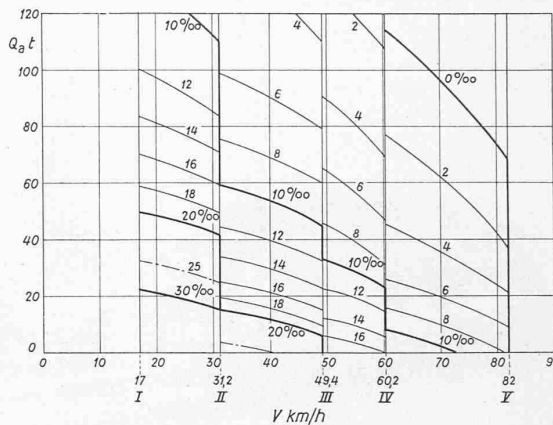


Abb. 9. Zuglasten-Diagramm (Beharrungszustand). Legende: Q_a Anhängelast am Zughaken, in t, bei vollbesetztem Triebwagen mit 46 t Bruttogewicht, V Fahrgeschwindigkeit in km/h, I bis V Getriebeabstufung. 2‰, 4‰, 10‰, 20‰ . . . Steigung in ‰

Tabelle II: Leistungen, Brennstoff- und Schmiermittelverbrauch der Diesel-mechanischen Triebwagen No. 251 und 252

1942 Monat	Total der geleisteten		Brennstoff- verbrauch			Schmiermittel- verbrauch		
	Trieb- wagen- km	Brutto- tonnen- km	Total kg	pro Zug- km g	pro br. tkm g	Total kg	pro Zug- km g	pro br. tkm g
April	12 135	533 380	5800	478	10,9	75	6,2	0,14
Mai	14 225	637 610	6401	450	10,0	50	3,5	0,08
Juni	14 626	632 670	5888	403	9,3	70	4,8	0,11
Juli	15 268	670 355	6080	398	9,0	36	2,35	0,05
August	14 945	646 625	5785	387	9,0	38	2,5	0,06
September	14 027	632 475	5850	417	9,2	48	3,4	0,08
Oktober	14 655	679 705	6270	428	9,2	30	2,04	0,04
November	14 031	643 605	6174	440	9,6	48	3,4	0,07
Dezember	14 632	676 225	6215	425	9,2	146*	10,0	0,21
Total bzw. Durchschnitt	128 544	5 752 650	54463	423	9,47	541	4,21	0,094

*) Ueberholung von Motor und Getriebe bei Wagen No. 251.

Batterie von 260 Ah bei 24 V Spannung parallel geschaltet sind (Aufladung automatisch über eine Reglereinrichtung). Da die Motoren während der Fahrt häufig abgestellt werden, erfolgt der Antrieb einer der Lichtmaschinen von der Sekundärwelle des einen Stufengetriebes aus, womit auch bei Fahrt mit abgestellten Motoren die Batterieladung gewährleistet ist, sofern die Wagen-geschwindigkeit über 22 km/h beträgt. Für die Anlasser der Dieselmotoren wurde ebenfalls ein Bosch-Fabrikat (BPD 24 V) gewählt. Die elektrische Beleuchtung der verschiedenen Abteile des Triebwagens ist reichlich. Stirnseitig besitzen die Fahrzeuge je zwei Scheinwerfer mit Ablendvorrichtung und eine Signal-lampe.

Betriebliches

Ueber die *Leistungsfähigkeit* der Wagen gibt das Zuglasten-Diagramm Abb. 9 Aufschluss. Es zeigt, mit welcher Geschwindigkeit eine bestimmte Anhängelast auf den Hauptsteigungen der Bahn noch befördert werden kann; dabei ist angenommen, dass der Triebwagen voll besetzt sei (Bruttogewicht 46 t). Das Diagramm wurde auf Grund der Fahrwiderstandsformel berechnet, die sich aus Auslaufversuchen ergab. Den Berechnungen wurde eine Motorleistung bei 35° C Ansauglufttemperatur und 720 mm Hg zugrunde gelegt; im weitem wurde bei der Aufstellung des Diagrammes der durch die Ventilatoren, die Kompressoren und die Lichtmaschinen im betreffenden Drehzahlbereich benötigten Leistung, sowie den im Prüfstand gemessenen Wirkungsgraden der Getriebeanlagen Rechnung getragen.

Vom 1. April bis 31. Dezember 1942 wurden 93% aller Personenzugs-km und 77% sämtlicher Zugleistungen überhaupt (Personen und Güterzüge) mit den beiden Triebwagen bewältigt. Nennenswerte Störungen kamen nicht vor. Tabelle II orientiert über Zugleistungen, Brennstoff- und Schmiermaterialverbrauch. Dieser bezieht sich auf das ganze Fahrzeug, also nicht nur auf die beiden Maschinenanlagen, und schwankt zwischen 0,04 und 0,21 g/tkm. Die grosse Spanne in den einzelnen Monaten rührt von den zeitweisen Neu-Oelfüllungen bzw. bedeutendern Nachfüllungen her. Im Mittel beträgt der Verbrauch in den gesamten neun Monaten 0,094 g/tkm, übrigens ein bescheidener Wert für

die vorliegenden Betriebsverhältnisse. Das gebrauchte abgelassene Oel der Maschinenanlagen wird eben jeweils filtriert und zu einem bedeutenden Teil wieder verwendet. Interessant ist, wie der *Brennstoffverbrauch* nach und nach von 10,9 auf 9,0 bzw. 9,2 g/tkm zurückging, was in erster Linie der nach einigen Monaten Betrieb erreichten geschickten Ausnützung der beiden Maschinenanlagen zuzuschreiben ist. In der Tat wird heute nur dann mit beiden Motoren gefahren, wenn dies unbedingt notwendig ist. Andererseits werden die Motoren auf Gefällstrecken, soweit dies das Stilllegen des Bremskompressors erlaubt, abgestellt; jedes unnütze Leerlaufenlassen der Motoren wird konsequent vermieden.

Der Unterhalt der Maschinenanlagen blieb bisher unter den erwarteten Grenzen. Vom 1. April bis 31. Dezember 1942 wurden für beide Motorwagen für den laufenden Unterhalt (ohne Wagenreinigung, Reinigungs- und Heizmaterial) und die wöchentlichen kurzen Ueberholungen Material-Kosten in der Höhe von 728 Fr. und Löhne in der Höhe von 3544 Fr. aufgewendet. Es entspricht dies, zusammengenommen, einer Auslage von 3,32 Rp./km bzw. 0,074 Rp./br. tkm. Selbstredend lassen diese Zahlen noch keine endgültigen Schlüsse hinsichtlich der zukünftigen Unterhaltskosten zu. Anlässlich der um die Jahreswende durchgeführten eingehenden Ueberholung von zwei Maschinenanlagen wurden Motoren und Getriebe in denkbar bestem Zustande vorgefunden. Dies lässt hoffen, dass auch in Zukunft die Unterhaltskosten bescheiden ausfallen werden.

Von besonderem Interesse ist noch die Erwähnung der Tatsache, dass die Ausserbetriebsetzung der Triebwagen für Revisionsarbeiten an den Maschinenanlagen dank der Anschaffung eines vollständigen Reserve-Motor-Getriebe-Aggregates jeweils auf wenige Tage beschränkt wird.

MITTEILUNGEN

Neubau der National-Zeitung, Basel. Leider ist in der Beschreibung auf S. 224* lfd. Bds. die Darstellung der durch Lehmann & Co. in Basel erstellten *Heizungs- und Lüftungsanlagen* zu kurz gekommen. Wir tragen deshalb folgendes nach. Als Raumheizung dient eine Pumpen-Warmwasserheizungsanlage, die in eine Reihe von Heizgruppen unterteilt ist, bei denen durch eine weitgehende Regulierfähigkeit dafür Sorge getragen worden ist, dass der Einfluss der Sonnenstrahlung und des Windanfalles auf die einzelnen Bauteile beim Heizen berücksichtigt werden kann. Die Heizung des grossen Rotationsraumes erfolgt mittels Luftheizapparaten, die rasches Aufheizen sichern. Auch wird durch die entstehende Luftströmung die Schwitzwasserbildung an den Oberlichtern vermieden. — Der Rotationsmaschinenraum ist mit einer vollautomatischen Luftkonditionierungsanlage ausgerüstet, mittels der Temperatur und Feuchtigkeit der Raumluft konstant gehalten werden können, was für die Erzielung eines guten Druckes von ausserordentlicher Bedeutung ist. Eine Rheo-Differenzialregulierung steuert sämtliche Luftklappen, Heiz- und Kühlventile, sowie die Ventilatoren. Die Betätigung der ganzen Anlage kann von einer zentralen Schalttafel im Rotationsmaschinen-saal aus erfolgen. Der Setzmaschinen-saal besitzt eine besondere Zu- und Abluftanlage, wobei die Luftkanäle so angeordnet sind, dass eine Ansammlung von schädlichen Dämpfen in den Räumen nicht möglich ist. Eine eigene Zu- und Abluft-ventilationsanlage besitzt ferner die Stereotypie. Diese beiden

Ventilationsanlagen sind so gebaut, dass sie auch zur Heizung der Stereotypie herangezogen werden können; in der Regel aber wird die von den Stereotypie-Maschinen abgegebene Wärmemenge für die Heizung des Raumes ausreichen. Eine weitere Zu- und Abluftventilationsanlage ist in der Spedition eingebaut worden. Durch eine weitgehende Zusammenarbeit zwischen den Architekten, der Bauleitung und der Erstellerfirma war es möglich, sämtliche Bestandteile der Installationen zweckmässig in den Bau einzufügen. Als weitere lufttechnische Anlagen sind noch zu nennen: eine Luft-Filztröckneanlage, sowie verschiedene mechanisch betriebene Abluftanlagen für die Giessereien. — Die gesamten elektrischen Anlagen hat die Firma E. Selmoni, Basel, projektiert und (bis auf die Lichtleitungen) auch ausgeführt; im besonderen die erwähnte neuzeitliche Verteilanlage («Tableau» in Abb. 8, S. 224).

Neuer Haustyp für landwirtschaftliche Knechtwohnungen. Auf Seite 258 lfd. Bds. haben wir unter dem Titel «Neuer Haustyp für ländliche Siedlungen» einen Auszug aus einem von Arch. M. Piccard (Lausanne) entworfenen Projekt für landwirtschaftliche Knechtwohnungen erscheinen lassen, wobei verschiedene Bedenken geäussert wurden. So sehr die meisten dieser Bedenken berechtigt wären, handelte es sich wirklich um ländliche Siedlungen¹⁾, so fallen sie dahin, weil es sich in diesem besonderen Fall um einen *Haustyp für Knechtwohnungen* handelte. Der Projektverfasser schreibt uns unter anderem:

Auf Grund eines genauen Programms, das eine vom waadtländischen Regierungsrat bestellte Kommission aufgestellt hatte, bin ich beauftragt worden, einen Haustyp auszuarbeiten, enthaltend eine Küche, ein Elternschlafzimmer und Raum für zwei später auszubauende Kinderzimmer. Von einem Keller wurde Abstand genommen mit der Begründung, der Meister werde im eigenen Keller ein Abteil dem Knecht überlassen. Dagegen sollte der Haustyp einen Abstellraum für Tagesbedarf enthalten. Der Preis von 10000 Fr. pro Haus war die äusserste Grenze. Das Einzelhaus oder das gekuppelte Haus soll in unmittelbarer Nähe des Meisterhauses gebaut werden. Ein Stall für Kaninchen, Geflügel usw. kam nicht in Frage. Der ganze Boden, der auf zwei Holzunterzügen (nicht Eisenbeton-Unterzügen) ruht, ist mit einer Isolierung von 10 cm Isover vollkommen gegen Kälte gesichert. Die Isolierfähigkeit von Schlacke oder Sägemehl ist geringer als die des Isover. (Wärmeleitfähigkeit Isover 0,03, Schlacke 0,16, Sägemehl trocken 0,06, Sägemehl feucht 0,12). Die Schlacke entwickelt Schwefelsäure und zerstört alle Metallteile (Röhren, Nägel); das Sägemehl kann im feuchten Zustand Pilze entwickeln, die das Holz zerstören. Ein weiterer Nachteil ist das Setzen dieser beiden Materialien, das Hohlräume in den oberen Teilen der Konstruktion zur Folge haben kann, was die Isolierfähigkeit ausserordentlich herabsetzt. Die sehr grosse Isolierfähigkeit der vorgeschlagenen Wand erlaubt ein günstiges Heizungssystem, das bei Anwendung einer weniger guten Isolation dahin fiele. Kurz zusammengefasst: das Problem war eng umschrieben und bedurfte einer quasi mathematischen, somit nicht rein architektonischen Lösung.

Marc Piccard

VSM-Normung 1918 bis 1943. Das Normalienbureau des Vereins Schweizerischer Maschinen-Industrieller (VSM) kann heute auf seine 25-jährige Normungstätigkeit zurückblicken. Der Vorstand des VSM hat dem Antrag der VSM-Normalienkommission zugestimmt, es möchte durch eine Veranstaltung in einfachem Rahmen an das 25-jährige Bestehen des VSM-Normalienbureau erinnert werden. In Ausführung dieses Beschlusses veranstaltet das Normalienbureau am 7. Juli 1943, 14.15 h in der E.T.H., Auditorium III, folgende Vorträge:

1. Begrüssung durch den Vorsitzenden der VSM-Normalienkommission, Obering. F. Streiff, Baden.
2. Messtechnik und Toleranzen von Obering. W. Ruggaber, Genf.
3. Werkstoffe von Priv.-Doz. Dr. Hans Stäger, Zürich.
4. Gestaltung und Festigkeit von Obering. A. Meldahl, Baden.

Der Zutritt zu diesen Vorträgen ist öffentlich. Am Abend findet eine Zusammenkunft aller Mitglieder der Technischen Kommissionen und eingeladenen Gäste aus Behörden, Verwaltungen, Verbänden und Instituten im Kongresshaus statt.

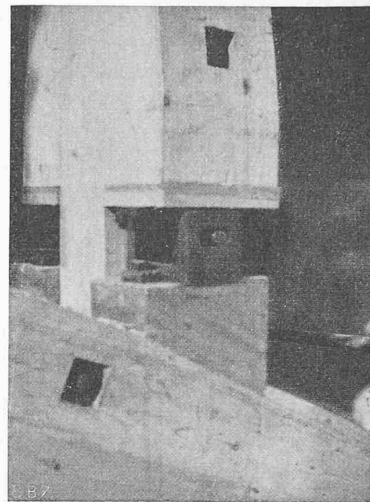
Gegenwartsfragen der Zementtechnik. Einem Aufsatz in der «Strasse» vom Okt./Nov. 1942 entnehmen wir folgende interessante Angaben: Gemahlene Hochofenschlacke lässt sich durch Zusatz von 8 ÷ 9% Gips zu einem hochwertigen Zement aufbereiten. Die erreichten Biegezugfestigkeiten liegen bei 60 ÷ 80 kg/cm², ausnahmsweise bis 120 kg/cm². Dieser Gipszement ist überdies seewasser- und sulfatbeständig, sodass er beim Bau von U-Bootstationen an der Atlantikküste Verwendung fand. Da er ausserdem weit weniger empfindlich ist auf ungenaue Wasserzugabe als der Portlandzement, dürfte er der ideale Zement auch für die Zukunft sein.

¹⁾ Siehe SBZ Bd. 106, S. 213* (2. November 1935).

Erweiterungsbau 1943 (Querhalle) zur Halle VIII der Basler Mustermesse. Auf S. 222 lfd. Bds., Spalte links, fünfte Zeile von unten ist versehenlich auf Abb. 6 hingewiesen; es sollte Abb. 5 heissen. Zur Verdeutlichung der dort beschriebenen beweglichen Auflagerung der Vertikalstäbe auf den Bogen zeigen wir nebenstehend eine Detailaufnahme, aus der die Ausbildung jenes Auflagers noch besser ersichtlich ist.

Die Fernstrasse Winterthur-Frauenfeld-Konstanz wird vom Schweiz. Autostrassenverein zur Projektierung ausgeschrieben; Näheres siehe «Autostrasse» vom Juni.

Schweiz. Verband für Wohnungswesen. Die Jahrestagung findet am 26./27. Juni in Winterthur statt.



WETTBEWERBE

Schwimmbad in Zug (S. 71 lfd. Bds.). Unter den sieben eingereichten Entwürfen hat das Preisgericht folgende prämiert:

1. Preis (1600 Fr.) Gottlieb Cerdes, Arch., Zug; Mitarbeiter Godi Cerdes, stud. Arch., Zug
2. Preis (1400 Fr.) Walter F. Wilhelm, Dipl. Arch., Zug
3. Preis (1000 Fr.) Richard Bracher, Arch., Zug

LITERATUR

Schweizerische Regional- und Landesplanung. Nr. 2 der Volkswirtschaftl. Reihe der «Schriftenreihe zur Frage der Arbeitsbeschaffung», herausgegeben von Delegierten des Arbeitsbeschaffung im E.V.D. 81 Seiten (Format 21×30 cm) mit zahlreichen Bildern und mehrfarbigen Planbeilagen. Zürich 1943. Polygraph. Verlag A.G. Preis geb. 25 Fr. (Im Buchhandel zu beziehen nur mit vorheriger Bewilligung der Eidg. Landestopographie.)

Nach dem ausführlichen Bericht des Präsidenten der am 29. Jan. d. J. gegründeten «Schweiz. Vereinigung für Landesplanung» (siehe S. 70), Arch. Dr. h. c. Armin Meili, in unserer Nr. 14 (60 Jahre SBZ, S. 164) bedarf es für den Begriff der Landes- und Regional-Planung keiner weiteren Erläuterung mehr. Der vorliegende stattliche Band vereinigt die Ergebnisse der Arbeiten der bisherigen «Landesplanungskommission» des S. I. A. und ist redigiert von unsern Kollegen Dipl. Ing. Hans Blattner (Zürich) und Dipl. Arch. Hans Schmidt (Basel), in ständiger Führungnahme mit Kant. Bmstr. Heinz Peter (Zürich). Er bezweckt Grundlagen und Ziele der Unternehmung anhand konkreter Beispiele darzulegen und durch Ausarbeitung von Organisationsvorschlägen und Arbeitsprogrammen die systematische Arbeit auf diesem Gebiet einzuleiten und anzuregen. Er behandelt die einzelnen Aufgaben: Gewinnung der Bodenschätze, Land-, Forst- u. Wasserwirtschaft, Jagd- u. Fischerei, Energiewirtschaft, Industrie und Gewerbe, Verkehr, Siedlung, Abraumbeseitigung, Gesundheitspflege mit Kurorten und Heilquellen, Erholung und Fremdenverkehr, Natur- und Heimatschutz, Landesverteidigung, Mitarbeit der Hochschulen und Forschungsinstitute, gesetzl. Grundlagen, kathograph. und statist. Unterlagen. Sodann folgen Richtlinien für die Bearbeitung einer Regionalplanung und des Nutzungsplanes. An beigefügten Beispielen sind behandelt: Der Ausbau des Hochrheins Basel-Bodensee, Beziehungen der Energiewirtschaft zur Landesplanung, Siedlungsentwicklung und Landwirtschaft (Meilen), Entwicklung einer Vorortgemeinde (MuttENZ), Hauptverkehrsstrassen und Regelung der Bebauung, Schutz und Erhaltung einer Uferzone (Lausanne-Morges) und die Regelung der Regional- und Ortsplanung im (vorbildlichen!) neuen Baugesetz des Kantons Waadt. Alles dies ist mit Plänen reich belegt und textlich erläutert. Das Buch sei allen, die sich mit diesen Fragen von amtes- oder berufswegen zu befassen haben, als reiche Belehungsquelle wärmstens empfohlen.

C. J.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:

Dipl. Ing. CARL JEGHER, Dipl. Ing. WERNER JEGHER