

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **119/120 (1942)**

Heft 14

PDF erstellt am: **20.05.2024**

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.

nämlich dann, wenn ein langer nachgeschleppter Seilschwanz noch über Koepe- und Leitscheiben läuft. Soll der Auslöser nicht zur Unzeit funktionieren, so darf er nur auf die dritten Beschleunigungen ansprechen. Bemerkenswert ist ein Vorschlag von Schüssler und Fuhr auf Verbesserung des Königstangenauslösers. Ein solcher verwendet eine zwischen die (das Trageil abschliessende) Königstange und den Fahrkorb geschaltete Feder, deren jähe Entspannung bei Seilriss den Fänger wenigstens jenes Korbes betätigt, über dem das Seil gerissen ist. Fraglich ist, ob die Verminderung der Seilspannung über dem andern, noch an der Seilscheibe hängenden Korb zur Betätigung auch seines Fängers genügt. Darum sieht der erwähnte Vorschlag eine Entspannung der Königstangefeder ausser infolge Abfalls der Seilspannung zudem mittels einer elektromagnetischen Ausklinkvorrichtung vor: Der Auslösestrom schliesst sich bei Seilriss im zweiten Korb über Trageil, Seilscheibe und das auf eine Kontaktplatte des Schachtbodens fallende Unterseil.

Reisegeschwindigkeiten bei den britischen Eisenbahnen. Zu Beginn des Krieges sahen sich die grossen britischen Eisenbahngesellschaften genötigt, die Geschwindigkeiten ihrer personenführenden Züge stark herabzusetzen; gleichzeitig wurde die Anzahl der Stationen für Schnellzüge erheblich vermehrt, um den Ausfall gewisser Züge wettzumachen, der auf einzelnen Linien bis zu 50% erreichte. Ausserdem wurden die Stromlinienzüge aus dem Verkehr gezogen. Der Zweck dieser Massnahmen war, den ausserordentlich stark angewachsenen Güterverkehr sowie die Militärtransporte so wenig als möglich zu beeinträchtigen. Bei den schnellsten Zugverbindungen lag im Oktober 1939 die Reisegeschwindigkeit im Durchschnitt 30% unter jener vom Oktober 1938. Andererseits waren im Verkehrsnetz der Southern Railway, deren Hauptlinien fast durchwegs elektrifiziert sind, hinsichtlich der Reisegeschwindigkeiten die geringsten Modifikationen zu verzeichnen, obwohl sich gerade auf diesem Netz im Oktober 1939 und späterhin fast der gesamte Zugverkehr mit Rücksicht auf die Armeen in Frankreich abspielte. Im Verlauf des Krieges brachte man die Reisegeschwindigkeiten wieder auf einen Stand, der rund 15% höher lag als jener vom Oktober 1939. Als repräsentatives Beispiel diene London-Manchester (303,3 km): Oktober 1938 93 km/h, Oktober 1939 67 km/h, Mai 1941 73 km/h. Im Zusammenhang mit Vorstehendem sei erwähnt, dass vor dem jetzigen Krieg der schnellste Zug in Grossbritannien und im britischen Reich überhaupt der Stromlinienzug «The Coronation» war. Im normalen Verkehr betrug seine höchste Geschwindigkeit 115,68 km/h, auf einer Probefahrt am 3. Juli 1938 erreichte er die damalige Weltrekordgeschwindigkeit für Dampfzüge von 201,1 km/h.

Brisanzbomben-Zünder, wie sie A. Stettbacher in «Protar» vom Dezember 1941 in zwei Ausführungen durch Wort und Bild beschreibt, bestehen grundsätzlich aus zwei gegeneinander verschiebbaren, jedoch durch eine Zwischenfeder auseinandergehaltenen Trägerskörpern, deren einer den Schlagbolzen, deren andere das Zündhütchen trägt. Bei den modernen «Allseits»-Zündern ist diese Gruppe, entschert, in einem engen Hohlraum von geeigneter, z. B. Doppelkonus-Form, bei gegenseitiger Annäherung unter Ueberwindung der Federkraft, frei beweglich, ohne dass sich hierbei das Zündhütchen vom Flammkanal allzuweit entfernte. Beim Aufprall der, gleichgültig wie gestellten, Bombe bewirkt die Trägheit diese Annäherung und damit die Explosion. Das Hauptproblem besteht in der Sicherung gegen unzeitiges Losgehen durch zwischen die beiden Körper geschobene Sicherungsstifte oder -Riegel. Beim Zünder der belgischen S. A. Armat springen diese Sicherungsstifte beim Abwurf zurück, da hierbei die sie gegen Federdruck festhaltende Kappe losgerissen wird. Beim Allseitszünder der Vereinigten Oberschlesischen Hüttenwerke regelt ein beim Abwurf in Bewegung gesetzter Windpropeller mit Gewindespindel die Entriegelung: nach einer bestimmten Zahl von Umdrehungen des Windrads schnellert der Riegel in die Scharfstellung. Auch eine Einstellung der Entsicherung auf einen längeren oder kürzeren Fallweg ist möglich, sei es durch Aenderung der Flügelstellung am Windrad, sei es durch Zwischenschalten eines Getriebes. — Bei der Beseitigung von Blindgängern ist eine Vorstellung vom Zündermechanismus natürlich unerlässlich.

Verein für die Schifffahrt auf dem Oberrhein. Eines der Hauptziele des Vereins, die Verwirklichung der Grossschifffahrt nach Basel, ist erreicht. Es stellte sich deshalb schon seit längerer Zeit die Frage, ob und in welcher Weise der Verein sich eine neue Zweckbestimmung geben soll. Nun besteht auch schon seit langem das Bedürfnis einer engeren Zusammenarbeit mit dem Verband der Interessenten an der Schweiz. Rheinschifffahrt. Die Vorstände der beiden Vereine haben die Probleme erneut geprüft und sind zu dem Ergebnis gekommen, dass ein

Zusammenschluss erwünscht wäre. Im gegenseitigen Einvernehmen wird daher vorgesehen, am Samstag den 24. Oktober in Basel den «Verband für Schweizerische Schifffahrt» zu gründen. Der Statutenentwurf nennt als Zweck des Verbandes die Entwicklung und tatkräftige Förderung der Schifffahrt zum Nutzen der Schweiz. Der Verband will insbesondere fördern: a) die Schifffahrt auf dem Oberrhein und den mit dem Rhein in Verbindung stehenden Wasserstrassen; b) die Bestrebungen zur Schaffung neuer Wasserwege zur Verbindung der Schweiz mit dem Meere und die Weiterführung bestehender Wasserstrassen unter Berücksichtigung des gesamten Landesinteresses; c) die aus der Einführung der Schweizerflagge zur See sich unserem Lande stellenden Aufgaben; d) die Zusammenarbeit zwischen der Schifffahrt und den übrigen für den Gütertransport in Frage kommenden Verkehrsmitteln.

Die Zürch. Vereinigung für Heimatschutz führt ihre Jahresversammlung morgen in Wädenswil durch. Nach einem Rundgang durch die Ortschaft und die Schlossanlagen ist ein Besuch der Burgruine Alt-Wädenswil vorgesehen, wo die nunmehr zum Abschluss gelangten Erhaltungsarbeiten besichtigt werden.

Das neue Schulhaus Zürich-Fluntern, das Arch. W. Niehus auf Grund seines Wettbewerberfolges (s. Bd. 111, S. 30, 1938) erbaut hat, ist letzten Samstag eingeweiht worden.

WETTBEWERBE

Billige Wohnhaustypen für Luzern (Bd. 119, S. 276, 288) Am 26. September hat das Preisgericht unter 41 eingereichten Entwürfen folgende *Prämierung* vorgenommen:

1. Preis (3400 Fr.) Arch. Jos. Schütz und Rob. Winkler, Zürich.
2. Preis (2200 Fr.) Arch. Schaad & Leuenberger, Luzern.
3. Preis (2200 Fr.) Arch. Carl Mossdorf, Luzern.
3. Preis (2100 Fr.) Arch. A. Zeyer, H. Auf der Maur, M. Räber.
4. Preis (1600 Fr.) Arch. C. F. Krebs, H. v. Weissenfluh, Luzern.
5. Preis (500 Fr.) Arch. F. Jost, Olten.

Entschädigungen zu je 400 Fr. erhielten die Architekten Buholzer & Lehner (Horw), Dr. A. und P. Gaudy (Rorschach-Luzern), P. Hüslar (Solothurn), Gisbert Meyer (Luzern), Ant. Mozzatti (Luzern), Karl Müller (Bern), Gottfr. Reinhard (Luzern), Erich Rupp (Zürich), V. Schaefer (Rapperswil), W. Schmidli (Luzern), P. Schnarrwiler mit G. u. Fr. Wielandt (Luzern-Emmenbrücke), stud. techn. V. Stalder (Luzern), H. Stillhardt und A. Essig (Luzern), A. Stöckli (Luzern), Josef Wey (Luzern).

Die Ausstellung der beurteilten Arbeiten in der Ausstellungshalle Allmend dauert von Freitag 9. Oktober bis und mit Montag 19. Oktober d. J., je von 9 bis 11.30 und 13.30 bis 16.30 Uhr.

Als Rechtfertigung der lt. den neuen Grundsätzen (Ziff. 34) nicht mehr zulässigen ex aequo-Prämierung ist zu sagen, dass hier vier verschiedene Grundstücke A, B, C und D zu bearbeiten waren, wobei einzeln prämiert wurde. Aus der Addition der in den verschiedenen Gruppen erzielten Preise ergaben sich die oben genannten Gesamt-Preissummen, wobei zufällig zwei Bewerber auf die gleich hohe Summe von je 2200 Fr. kamen. Es handelt sich somit nur um eine scheinbare ex aequo-Prämierung. Der Erstprämierte hat in zwei Gruppen den I. Preis erzielt, daher sein grosser Preisabstand von den folgenden.

Bebauungsvorschläge und einfache Wohnbauten im Scheibenschachen, Aarau (Bd. 120, S. 59). Es waren 11 Entwürfe rechtzeitig eingereicht worden. Das Ergebnis ist folgendes:

1. Preis (1400 Fr.) Arch. Karl Schneider, Aarau.
2. Preis (1200 Fr.) Bruno Caprani, Dipl. Hochbautechn., Aarau.
3. Preis (1000 Fr.) Arch. Richner & Anliker, Aarau.

Ankäufe zu je 750 Fr. erzielten Arch. Richard Hächler, Aarau, und Arch. J. R. Thommen, Aarau.

Die Ausstellung der Entwürfe ist beits geschlossen.

LITERATUR

Die Lötschbergbahn 1913—1941. Teil I, von Prof. Dr. iur. Fr. Volmar. Heft 7 der Schweiz. Beiträge zur Verkehrswissenschaft¹⁾. Bern 1942, Verlag Stämpfli & Cie. Preis geb. 10 Fr.

Die Entstehung und die weiteren Schicksale der Eisenbahnen übten einen so ausgeprägten Einfluss auf die wirtschaftliche, politische und kulturelle Entwicklung unseres Landes aus, dass ihre Geschichte ein untrennbarer Bestandteil der Schweizergeschichte der bald 100 letzten Jahre geworden ist.

Während der grösste Teil der schweizerischen Normalbahnen heute in den SBB zusammengefasst ist, besitzt einzig der Kan-

¹⁾ Vgl. SBZ Bd. 119, S. 276.