

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 75/76 (1920)  
**Heft:** 22

## Sonstiges

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 06.02.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

befunden. Es sind wiederum eine Reihe grösserer Beschädigungen der Fahrdrathleitungen durch Naturereignisse (Lawinen und Erdbeben), sowie Zerstörungen durch Blitzschlag, vorgekommen. In einem Falle führte ein starker Schneefall zum Uebergang des Stromes auf eine abgeschaltete Remisenleitung und zu einem Brandausbruch. Die vorgekommenen Fahrdrathbrüche hatten nur kürzere Betriebsstörungen zur Folge.

Ueber die Störungen der Schwachstromleitungen durch die mit hochgespanntem Wechselstrom gespeisten Fahrleitungen der Bahnen werden seitens der Organe der Bundesbahnen auf der Strecke Bern-Thun weitere Untersuchungen vorgenommen.

**Stationen und Hochbauten.** Neue Aufnahmegebäude wurden auf vier Stationen erstellt. Die elektrische Beleuchtung ist auf 25 Stationen neu eingerichtet und auf 13 Stationen verbessert worden. Nunmehr werden 89% aller Stationen elektrisch, 1% mit Gas und 10% mit Petrol beleuchtet.

**Signale und Riegelungen.** Neue Riegelungen wurden auf zwei Stationen erstellt und bestehende auf zwölf Stationen ergänzt.

**Niveauübergänge und Bahnabschluss.** Ausser den beim Bau zweiter Geleise unterdrückten Niveauübergängen sind fünf weitere durch Erstellung von Unterführungen beseitigt worden.

**Elektrische Leitungsanlagen längs und quer zu Eisenbahnen.**

**Starkstromleitungen längs und quer zu Eisenbahnen.** Im Jahre 1919 wurden Planvorlagen behandelt für 368 Starkstromüberführungen (im Vorjahr 350), 42 Starkstromunterführungen (32), 4 Starkstromlängsführungen (12), 15 neue Stationsbeleuchtungsanlagen (54), 14 elektrische Signalbeleuchtungsanlagen (6), zusammen 443 gegen 454 im Vorjahr.

Unter Ausschluss der Starkstromleitungen längs und quer zu reinen Strassenbahnen und solcher Leitungen, die den Bahnverwaltungen selbst gehören, ergibt sich auf Ende 1919 folgender Bestand: 3842 (3731) Starkstromüberführungen, 669 (635) Starkstromunterführungen, 229 (225) Starkstromlängsführungen.

**Kreuzungen von Fahrleitungen elektrischer Bahnen mit Schwachstromleitungen.** Nach den Ausweisen der Obertelegraphendirektion sind 18 neue Ueberführungen von Schwachstromleitungen über bestehende Fahrleitungen erstellt worden. Die im Laufe des Jahres eröffneten Bahnen und Bahnstrecken weisen im ganzen 15 Ueberführungen auf. Durch Linienausbau und Umbauten wurden viele Kreuzungen geändert und andere ganz beseitigt.

Es sind dem Departement keine durch diese Leitungen verursachte Störungen des Bahnbetriebes zur Kenntnis gelangt. Die Leitungen werden, soweit möglich, jährlich einmal besichtigt und die wahrgenommenen Mängel den in Frage kommenden Bahnverwaltungen behufs Abhilfe zur Kenntnis gebracht.

Durch Beschluss vom 17. Oktober 1919 hat der Bundesrat neue Vorschriften betreffend Kreuzungen von elektrischen Leitungen mit Hochspannungsfahrleitungen erlassen. (Schluss folgt.)

### Miscellanea.

Ein neues Rollenlager für grosse Belastungen mit ballig abgedrehten Scheiben, die in der Richtung ihrer Breite viel schwächer gekrümmt sind, als ihrem Durchmesser entspricht, und die deshalb eine wesentlich höhere Belastung aufnehmen können als Kugeln von derselben Grösse, baut die Nordiske Kullager Aktiefabrik. Gegenüber Rollen mit gerader Mantelfläche bieten diese Scheiben den Vorteil der Beweglichkeit des Lagers in der Achsrichtung, die auch bei Kugellagern vorhanden ist. Wie wir der „Z. d. V. D. I.“ entnehmen, werden die Scheiben durch einen Käfig der üblichen Bauart in richtigem Abstände voneinander gehalten, gestatten aber auch, vollgefüllte Lager herzustellen, da man sie mit der Schmalseite einführen und erst nachher in die Ebene der Laufringe drehen kann. Ein Lager von 160 mm Aussendurchmesser soll 33 t Last tragen können. Man hofft, mit diesem Lager die Frage der Einführung von Kugellagern im Eisenbahn- und Strassenbahnbauwesen, die namentlich bei den schwedischen Staatsbahnen an der Tagesordnung ist, endgültig zu lösen.

**Deutsche Forschungs-Gesellschaft für wirtschaftlichen Baubetrieb.** Am 17. April fand in Berlin unter dem Vorsitz von Prof. Dr. Giese die erste ordentliche Versammlung dieser Gesellschaft statt. Es sind darin sowohl Hoch- und Tiefbau-Organisationen, wissenschaftliche und technische Vereine, als auch Be-

hörden, Arbeitgeber- und Arbeitnehmer-Verbände vertreten. Sie verfolgt den Zweck, die Arbeitsvorgänge im Bauwesen auf ihre Wirtschaftlichkeit hin wissenschaftlich zu untersuchen und alle Bestrebungen zu fördern, die geeignet sind, den Baubetrieb wirtschaftlicher zu gestalten. Die in Angriff genommenen Forschungsarbeiten sollen sich neben den bereits im Vorjahr angebahnten Untersuchungen über Arbeitsvorgänge und Gerüste nunmehr auch auf die Durchforschung von Geräten, Baumaschinen und Transport-Einrichtungen, Lehm- und Zementbau usw. erstrecken.

**Starkstromunfälle in der Schweiz.** Nach dem Bericht des Schweizer. Eisenbahndepartements für das Jahr 1919 sind dem Starkstrominspektorat im Laufe des betreffenden Jahres insgesamt 53 (54) Unfälle an Starkstromanlagen ausserhalb von Bahnanlagen zur Kenntnis gelangt; von den betroffenen 53 (55) Personen gehörten 14 (19) dem eigentlichen Betriebspersonal und 20 (27) dem Monteur-Personal an, 19 (9) Unfälle betrafen Drittpersonen. Bei 25 (37) Personen entstand der Unfall durch Berührung von unter Hochspannung stehenden Anlagenteilen. Er verlief bei 29 (38) Personen tödlich, wobei auf Hochspannung 15 (23) und auf Niederspannung 14 (15) Personen entfallen.

**Schweizer. Elektrotechnischer Verein.** Auf Samstag den 5. Juni 1920 ist in Luzern eine ausserordentliche Generalversammlung einberufen zur Beschlussfassung über dringende Statuten-Ergänzungen und über die festzusetzenden Normen für Niederspannung. Sie findet vormittags 11 Uhr im Grossratsaal statt. Der Nachmittag soll dem Besuch der Schweizerischen Elektrizitäts-Ausstellung gewidmet werden. Der Versammlung des S. E. V. geht am Freitag Nachmittag jene des Verbandes Schweizerischer Elektrizitätswerke zur Behandlung der gleichen Traktanden voran.

Eine Ausstellung grosser Reliefmodelle der Hafenanlagen in Rotterdam und Amsterdam findet von heute, 29. Mai mittags bis nächsten Samstag den 5. Juni im Helmhaus in Zürich statt. Die, im Masstab 1:1000, auf Veranlassung des Niederländischen Ministeriums des Auswärtigen erstellten Reliefs sollen die Schweiz auf die Bedeutung der beiden Häfen aufmerksam machen, mit denen sie durch die Rheinschifffahrt verbunden ist.

**Internationale Kommission für Strassenbau-Kongresse.** Als schweizerische Abordnung in diese ständige Kommission hat der Bundesrat die Herren A. Rod, erster Adjunkt des eidgen. Oberbauinspektors in Bern, Kantonsingenieur William Cosandey in Lausanne, und Stadtgenieur Viktor Wenner in Zürich bezeichnet.

### Konkurrenzen.

**Protestantische Kirche in Châtelard-Montreux.** Unter den in der Schweiz niedergelassenen schweizerischen Architekten eröffnet die „Société du temple national in Clarens“ einen Wettbewerb für den Entwurf einer protestantischen Kirche in der Lokalität „Sur Muraz“ mit Einreichungstermin vom 1. Oktober 1920. Das Preisgericht setzt sich zusammen aus den Architekten Eugène Bron in Lausanne, Frédéric Broillet in Freiburg und Edmond Fatio in Genf, den Herren Pfarrer Charles Métraux in Montreux und Ernest Mayor, Gemeinderat in Clarens; als Suppleant ist Architekt Guillaume Révilliod in Genf bestellt, als Sekretär Gemeinde-Ingenieur H. Chappuis. Der Betrag von 6500 Fr. ist dem Preisgericht zur Erteilung von drei bis vier Preisen zur Verfügung gestellt. Ausserdem behält sich die ausschreibende Gesellschaft das Recht vor, zum Betrag von 80% des niedrigsten vom Preisgericht zuerkannten Preises, weitere Entwürfe anzukaufen; hinsichtlich der Ausarbeitung der definitiven Pläne steht der Gesellschaft freie Entschliessung zu. Sollte der Verfasser des im ersten Rang prämierten Entwurfs mit der Ausführung nicht betraut werden, so hat er Anspruch auf eine Zuschlagsprämie von 1000 Fr. Im übrigen gelten die Grundsätze des S. I. A.

Das Programm kann gegen Erlag von 2 Fr. bezogen werden vom Bureau des Travaux du Châtelard.

**Schiffbarmachung des Rheins Basel-Bodensee** (Band LXXV, Seiten 21, 105 und 137). Wir lesen im „Bund“, dass dieser Tage gemäss Verständigung zwischen dem Bundesrat und der badischen Regierung der Endtermin für die Einreichung der Projekte zu diesem im Jahre 1913 erlassenen internationalen Wettbewerb auf den 1. Juli 1920 festgesetzt worden ist. In der Annahme, dass diese Nachricht diesmal zutreffen werde, bringen wir sie Interessenten hiermit zur Kenntnis.