Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 77/78 (1921)
Heft: 11

Wettbewerbe

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 17.07.2025

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

Verbandhaus bernischer Käserei- und Milchgenossenschaften in Bern.

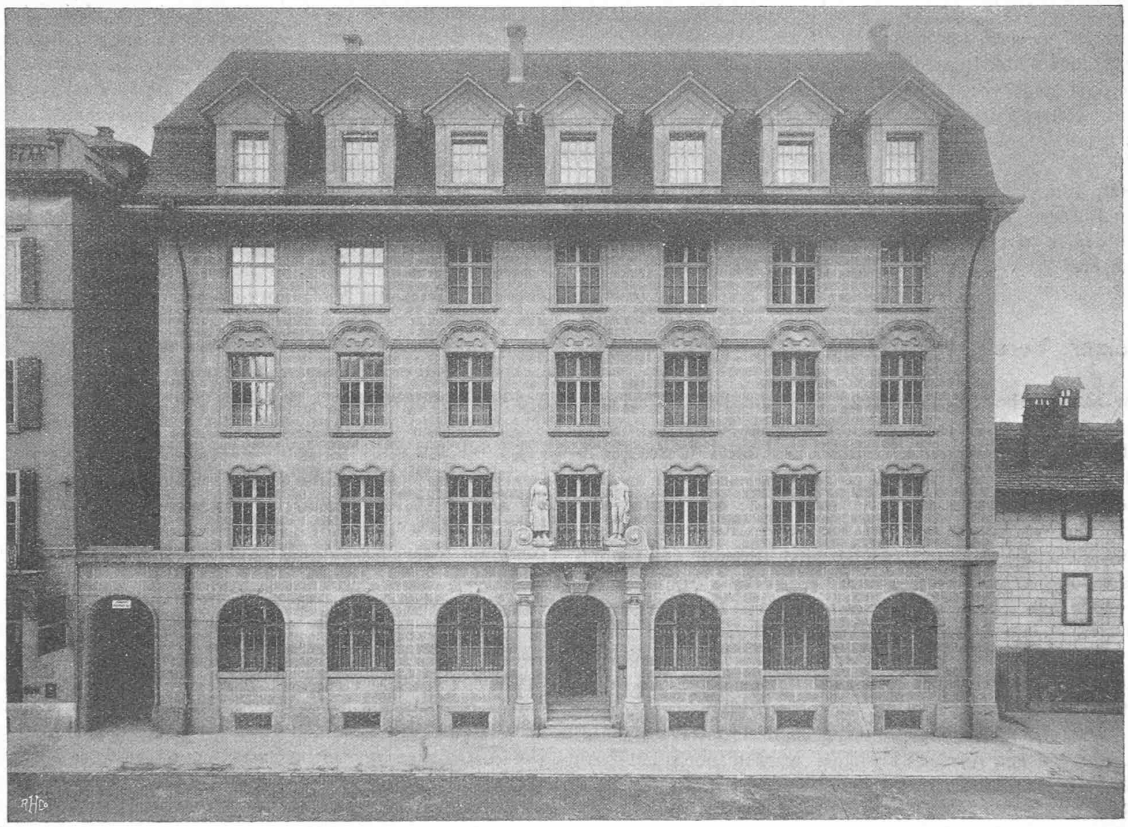


Abb. 1. Neue Fassade an der Laupenstrasse. — Architekten *Schneider & Hindermann* in Bern.

bezügl. Erinnerungs-Schrift des Verbandes, sowie die freundliche Ueberlassung einiger Abbildungsproben daraus, die den nunmehrigen architektonischen Charakter des umfangreichen Gebäudes veranschaulichen (Abbildungen 1 bis 3). Der in den Grundrissen Abbildungen 4 und 5 dargestellte Verwaltungsbau (ehemaliges Wohnhaus) wird ergänzt durch ein südlich anschliessendes Druckereigebäude für die Herstellung der Verbandzeitung „Der Schweizer Bauer", das in technischer Hinsicht aufs beste eingerichtet ist. Im Hauptbau wurde durch Verlegung von Treppe und Aborten Raum gewonnen für das Vestibule im Erdgeschoss (Abb. 2), an dem die Verwaltungsräume, wie Kasse und Buchhaltung liegen und durch das man zu den zwei Sitzungszimmern und den übrigen Bureaux im Obergeschoss gelangt. Das kleinere der Sitzungs-Zimmer enthält die in ansprechender Sachlichkeit untergebrachte Bibliothek (Abb. 3). Die beiden das Portal krönenden Figuren symbolisieren als Senn und Bauernmädchen die im Gebäude hauptsächlich verkehrenden Volkskreise. Um- und Neubau wurden gleichzeitig, im Juli 1919, begonnen und unter erheblichen Schwierigkeiten in 14 Monaten erstellt.

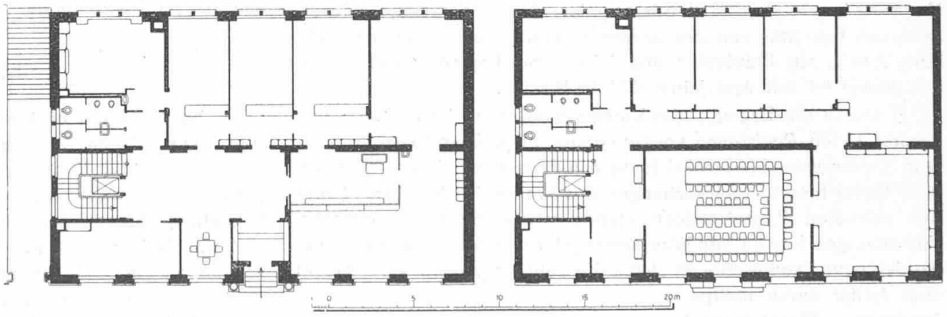


Abb. 4 und 5. Grundrisse vom Erdgeschoss und I. Stock. — Masstab 1 : 400.

Zur Architektur der Reformierten Kirchen.

Die „Schweizerische Bauzeitung" bemerkt in ihrem Artikel Seite 119/121, dass unter den im Kunstgewerbemuseum in Zürich ausgestellten Kirchenentwürfen „sich solche befinden, denen bei unbestreitbarem hohem künstlerischen Wert jegliche Beziehung zum Wesen der evangelischen Kirche fehle". Wenn man die in den letzten Jahren bei Wettbewerben ausgezeichneten und später ausgeführten reformierten Kirchenbauten überblickt, so kann man sich in der Tat einer etwelchen Enttäuschung über den Gang der Entwicklung nicht verschliessen. Dass die rein künstlerische Ausbildung entschieden gewonnen hat, das wird gewiss niemand bestreiten wollen; das liegt auch in der ganzen erfreulichen Kunstentwickelung der Zeit begründet. Dass aber dabei die Sachlichkeit und Zweckmässigkeit Schaden gelitten haben, ist tief bedauerlich, namentlich angesichts der bekannten vielversprechenden Tendenzen, die mit grossem Pathos ausposaunt worden waren, dass nämlich ein bauliches Kunstwerk vor Allem dem Zweck dienstbar sein solle, und diesen Zweck auch einwandfrei zum Ausdruck bringen müsse. Warum der reformierte Kirchenbau der Schweiz sich diesen hehren Zielen in den letzten Jahren nicht mehr genähert, ja gegenteils sich davon abgewendet hat, dafür liegen jedenfalls vielfache Gründe vor. Vielleicht darf hier auf eine Erscheinung unserer Zeit hingewiesen werden, dass nämlich die Grosszahl unserer Gebildeten, denen ja auch die Baukünstler zuzuzählen sind, dem Kirchenbesuch mehr oder weniger entfremdet sind, und auch innerlich nicht in jenem geistigen Verhältnis zur Kirche stehen, aus dem allein die lebendige schöpferische Kraft zur Gestaltung ihres baulichen Ausdruckes fliesst. Wenn zudem zur Beurteilung solcher Aufgaben Angehörige anderer Bekenntnisse zugezogen werden,

deren künstlerische Autorität ja allgemein anerkannt ist, die aber doch der tiefern Erfassung des Problems naturgemäss fremd gegenüberstehen müssen, so beweist das allerdings eine ungewöhnliche und schätzenswerte Weitherzigkeit der reformierten Kirche, wie sie keine andere aufzuweisen im Stande ist, muss aber notgedrungen der grundsätzlichen Abklärung der Frage unheilvollen Eintrag tun. Der Ausweg ist gegeben: alleinige Betonung der formalen Ausbildung ohne weitere Rücksicht auf geistigen Inhalt und praktische Zweckmässigkeit. *G. Sch.*

*

Dieser, vom 4. September datierten Aeusserung eines sehr geschätzten Kollegen möchten wir für heute nichts beifügen als die Frage: Ist der in obigem Schlussatz gezeigte Ausweg vereinbar mit dem unseres Wissens bisher unbestrittenen *Werkbundgedanken* oder nicht? *Red.*

Schweizer. Verein von Dampfkessel-Besitzern.

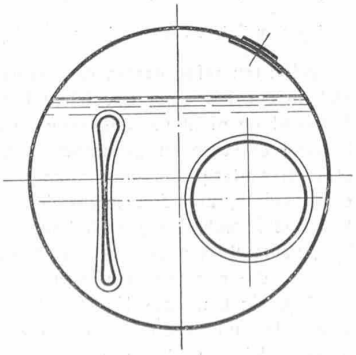
Dem 52. Jahresbericht des Vereins über das Jahr 1920, bezw. dem Bericht des Oberingenieurs *E. Höhn* entnehmen wir unserer Gepflogenheit gemäss die folgenden, unsern Leserkreis interessierenden Angaben:

Aus dem Vorstand des Vereins sind zurückgetreten die Herren E. Schmid in Luzern und Ing. Th. Bell in Kriens. Neu gewählt wurde Ingenieur M. Cornaz, technischer Direktor der Dampfschiffahrtsgesellschaft auf dem Genfersee in Ouchy. Als Präsident wurde an Stelle des eine Wiederwahl ablehnenden Herrn Ingenieur G. Naville Herr A. Iselin-Vischer in Basel gewählt.

Die Gesamtzahl der Ende 1920 der Kontrolle des Vereins unterstellten Dampfkessel belief sich auf 5513, gegenüber 5446 am 31. Dezember 1919. Diese Zahl umfasste 5403 (im Vorjahr 5329) Kessel der 3000 (2946) Vereinsmitglieder und 110 (117) behördlicherseits überwiesene Kessel. Daneben wurden noch 791 (780) den Mitgliedern gehörende und 29 (1) polizeilich zugewiesene Dampfgefässe untersucht.

Von den 5513 (1919: 5446) untersuchten Dampfkesseln sind 447 (434) mit äusserer, 5026 (4996) mit innerer Feuerung (davon 133 Schiffskessel) und 40 (16) mit elektrischer Heizung. Dem Ursprung nach sind 4257 Kessel oder 77,22 % derselben schweizerisches Fabrikat; von den andern stammen 16,89 % aus Deutschland, 2,49 % aus Frankreich und 2,34 % aus England. Der älteste der Kessel ist seit dem Jahre 1851 in Betrieb.

Durch die Beamten des Vereins wurden im Berichtjahre insgesamt 13 186 *Revisionen* vorgenommen, gegenüber 13 267 im Vorjahr. Davon waren 6282 (6574) äussere und Abnahme-Untersuchungen, 6282 (6693) innere Untersuchungen und Wasserdruckproben. Unter den schweren Kesselschäden stehen wiederum die Flammrohr-Einbeulungen infolge von Wassermangel an erster Stelle, und zwar wurden neun Flammrohre an sieben Kesseln eingebeult. Zwei Kessel sind ferner durch stattgefundenen Wassermangel mehr oder weniger stark ausgeglüht worden, ohne dass jedoch grössere Schäden als starke Undichtigkeiten an den Flammrohren, bezw. Feuerbüchsen auftraten. Bei einem Lokomotivkessel wurde infolge Wassermangel die Feuerbüchse eingebeult, an einem andern der gleichen Bauart entstanden aus dem gleichen Grunde an der Feuerbüchs-Rohrwand oben zwischen den Rauchrohren eine Anzahl Stegrisse. An einem Zweiflammrohrkessel wurde, verursacht durch eine Kruste von ölhaltigem Kesselstein, auf Wasserseite ein Flammrohr in horizontaler Richtung vollständig zusammengedrückt. Ueber diesen Fall, der in der vorstehenden Abbildung dargestellt ist, wird im Bericht Näheres mitgeteilt. Bemerkenswert ist ferner ein Fall, bei dem die Schale im obern Zug ausgebeult wurde. Der betreffende Kessel war mit Oelfeuerung versehen. Obwohl der sichere Beweis fehlt, spricht doch alle Wahrscheinlichkeit dafür, dass die Deformation auf Ueberhitzung durch brennende Oelrückstände zurückzuführen ist, die sich auf der Schale abgelagert hatten.



Kessel mit eingedrücktem Flammrohr.

Von den vielfach aufgetretenen Rissen und Anbrüchen seien, ausser dem bereits erwähnten Fall, noch drei Anbrüche angeführt, die bei der Verbindung des Rauchrohrs mit der Feuerbüchsdecke entstanden sind. Derartige Beschädigungen kommen jedes Jahr vor. Seltener ist schon der Fall, dass ein Hohlkörper in der Längsnaht aufreisst, wie dies bei dem Schlammsammler eines Wasserrohrkessels anlässlich der Wasserdruckprobe nach ausgeführten Stemmarbeiten vorgekommen ist. Die Naht war feuergeschweisst. Neben etwas mangelhafter Schweissung ist das Aufreissen der Naht auf unsachgemässe Anordnung derselben zurückzuführen.

Explosionen an revisionspflichtigen Kesseln und Gefässen waren auch während dieses Berichtjahres nicht zu verzeichnen, dagegen kamen die Kontrollorgane des Vereins mehrmals, meistens auf Veranlassung der Schweizer. Unfallversicherungsanstalt, in die Lage, an explodierten, nicht der Kontrolle des Vereins unterstellten Gefässen Untersuchungen vorzunehmen. Auch kamen einige Rauchgas-Explosionen vor. Ueber alle diese Fälle ist im Bericht des Oberingenieurs eingehend berichtet.

Mit der üblichen *Instruktion des Heizer-Personals* waren der Instruktionsheizer und einige der jüngern Inspektoren an 44 Tagen bei 17 Firmen beschäftigt. Ferner wurde ein theoretischer Heizerkurs abgehalten, an dem zwölf Mann teilnahmen. Ein dreitägiger Kurs für Kesselhaus-Aufsichtspersonal wurde von 89 Personen besucht.

An wirtschaftlichen *Versuchen* wurden ausgeführt 21 Verdampfungsversuche, ein Indizierversuch, zwei Versuche mit Abwärmeverwertungsanlagen, wovon der eine mit der Sulzer'schen Kokskühlanlage im Gaswerk der Stadt Zürich in Schlieren[1]), und sieben Versuche mit Isoliermaterialien. Ferner wurden zwölf grössere Gutachten über Kessel und Abwärmeverwertungsanlagen abgegeben. Die Anzahl der im Auftrage des Vereins von der eidgen. Prüfungsanstalt für Brennstoffe vorgenommenen *Heizwert-Bestimmungen* von Brennmaterialien belief sich auf 504 gegenüber 321 im Vorjahr.

Als Anhang enthält der Bericht noch drei Abhandlungen von Oberingenieur *E. Höhn:* „Ueber den Bau von kleinen vertikalen Kesseln" (9 Seiten), „Die Verfeuerung flüssiger Brennstoffe" (28 Seiten) und „Ueber Dampfmesser" (34 Seiten).

Miscellanea.

Neue Typen elektrischer Lokomotiven für die S. B. B. Wie unsere Leser aus unserer Mitteilung auf Seite 283 letzten Bandes (11. Juni 1921) wissen, umfasst die letzte Bestellung der Schweizer. Bundesbahnen an elektrischen Lokomotiven u. a. 13 Schnellzuglokomotiven, die von den früher in Auftrag gegebenen und zum Teil schon abgelieferten Lokomotiven abweichen. Im Anschluss an unsere bisherigen Veröffentlichungen[2]) geben wir nebenstehend eine Typenskizze dieser Lokomotiven, die der Maschinenfabrik Oerlikon in Gemeinschaft mit der Schweizer. Lokomotivfabrik Winterthur in Auftrag gegeben worden sind. Diese Maschinen erhalten drei gekuppelte Triebachsen und am einen Ende ein Laufgestell, am andern eine Laufachse. Die beiden hochgelagerten Triebmotoren arbeiten über beidseitige Zahngetriebe und Dreiecke auf die mittlere Triebachse und von dieser durch Stangen auf die beiden äusseren Triebachsen. Diese Anordnung entspricht derjenigen der 1 C 1-Probelokomotive[3]), die von der M. F. O. im Februar 1919 an die S. B. B. abgeliefert wurde und sich im Betrieb ausgezeichnet bewährt hat. Für die Ventilation der Triebmotoren sorgt ein auf diesen aufgebauter Ventilator mit Motorantrieb. Der ölgekühlte Transformator mit den zugehörigen Stufenschaltern, der Hauptschalter und andere Apparate sind auf der Seite des Laufgestells angeordnet, auf der anderen Seite Kompressor, Kühlgruppe und Motor-Generator.

Die Lokomotiven sind bestimmt zur Verwendung auf den Talstrecken; immerhin ist vorgesehen, sie teilweise eventuell als Vorspannlokomotive auf der Gotthardstrecke zu verwenden, wofür sie für Nutzbremsung nach dem bekannten einfachen System der

[1]) Vergl. „S. B. Z." Band LXXVII, Seite 179 (16. April 1921).

[2]) Vergl. Bd. LXXI, S. 213 (18. Mai 1918); Bd. LXXIII, S. 110 (8. März 1919) und S. 152 (29. März 1919); Bd. LXXIV, S. 84 (16. Aug. 1919) und S. 184 (11. Okt. 1919), Bd. LXXV, S. 229 (22. Mai 1920), sowie Bd. LXXVI, S. 208 (30. Okt. 1920).

[3]) Abgebildet in Bd. LXXIII, S. 111 (8. März 1919); Typenskizze in Bd. LXXI, S. 213 (18. Mai 1918).