

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 99/100 (1932)  
**Heft:** 3

## 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>**

mit Ventilator-Aggregat, Hochspannungsschalter, Stromabnehmern, Stufenschalter, Motorventilator-Aggregaten, Stufen- und Bremswiderständen, sowie einer grossen Anzahl kleinerer Apparate. Ebenso ergab sich die Notwendigkeit, den grössten Teil der Apparate der Vakuumbremsausrüstung neu zu beschaffen.

Den Wiederaufbau aller Bestandteile einschliesslich der Neumontage aller Kabel und Rohrleitungen besorgte die Hauptwerkstätte der Rh. B.; sie benötigte hierzu 159 Tage, sodass am 12. März dieses Jahres nach einer vorausgegangenen gut verlaufenen Probefahrt (Abb. 6) die Lokomotive wieder dem Betrieb übergeben werden konnte. Die Kosten für den Wiederaufbau stellten sich auf 176 300 Fr., welcher Betrag nahezu der halben Summe entspricht, auf die im Jahre 1925 die neue Lokomotive zu stehen gekommen war. Ausserdem entstanden für die Bergung Kosten im Betrage von rund 20 000 Fr.

W. Dürler, Ober-El.-Ing. der Rh. B.

## MITTEILUNGEN.

**Eidgen. Technische Hochschule. Doktorpromotion.** Die E. T. H. hat folgenden Herren die Doktorwürde verliehen: a) *der technischen Wissenschaften*: Ludwig Levite, dipl. Maschineningenieur aus Kisvárdá (Ungarn) [Dissertation: Ueber die Eignung der schnelllaufenden Kolbenmaschine als Vorschaltstufe für Hochdruckdampftrieb]; Hermann Schlesinger, dipl. Arch. aus Köln a. Rh., [Dissertation: Verkehrsentlastung der Altstadt Zürichs]; Walter Winter, dipl. Ingenieur-Chemiker aus Richterswil (Zürich) [Dissertation: Studien über die quantitative Zusammensetzung des Knorpels]. — b) *Der Mathematik*: Gottfried Grimm, dipl. Fachlehrer in Mathematik, aus Uster (Zürich) [Dissertation: Ueber die reellen Nullstellen Dirichlet'scher L-Reihen].

**Basler Rheinhafenverkehr.** Das Schiffsamt Basel gibt den Güterumschlag im Juni 1932 wie folgt bekannt:

Schiffahrtsperiode	1932			1931		
	Bergfahrt	Talfahrt	Total	Bergfahrt	Talfahrt	Total
Juni . . . . .	189 162	6 769	195 931	125 642	9 614	135 256
Davon Rhein	76 146	6 508	82 654	50 216	9 614	59 830
Kanal	113 016	261	113 277	75 426	—	75 426
Januar bis Juni	626 713	29 781	656 494	505 742	39 141	544 883
Davon Rhein	104 852	15 517	120 369	78 640	30 646	109 286
Kanal	521 861	14 264	536 125	427 102	8 495	435 597

**Eidg. Amt für Elektrizitätswirtschaft.** Die durch den Tod von Vizedirektor H. F. Zangger beim Eidg. Amt für Elektrizitätswirtschaft entstandene Lücke ist durch Schaffung einer Stelle eines Ingenieurs I. Klasse ausgefüllt worden. An diese Stelle wurde mit Amtsantritt auf 1. Juli 1932 gewählt Dipl. Ing. Eugène Etienne, bisher Ingenieur der Sté. Suisse d'Electricité et de Traction, Basel. Ing. Etienne hat in den Jahren von 1917 bis 1921 die Maschineningenieur-Abteilung der E. T. H. besucht.

**Der Dom zu Lübeck,** eines der charakteristischsten Beispiele norddeutscher Backsteinarchitektur aus der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts, hat sich auf seinen ungenügenden Fundamenten so sehr gesenkt, dass der Südturm bereits eine gefährliche Neigung angenommen hat. Prof. Rüdiger in Darmstadt wurde als Spezialist (Köln, Mainz usw.) mit dem Studium der Erhaltungsarbeiten betraut.

**Kostenlose Bauberatung durch Architekten.** Der B. D. A. hat in den grösseren deutschen Städten Beratungsstellen eingerichtet, an denen ständig ein Mitglied des Bundes zu kostenloser Beratung in Baufragen jedermann zur Verfügung steht. Man will damit die laienhafte oder dilettantische Behandlung, die bei kleinern Bauvorhaben immer noch die Regel bildet, bekämpfen.

**Das Gordon Bennett-Wettfliegen 1932,** dessen Durchführung dem Schweiz. Aero-Club übertragen worden ist, wird am 25. September 1932 in Basel stattfinden. Als Füllplatz der Freiballons ist das Gelände des zukünftigen zweiten Hafenbeckens in Kleinhüningen neben der neuen Gasfabrik belegt worden.

**Das internationale Flugmeeting in Zürich** wird vom 22. bis 31. Juli durchgeführt. Es liegen Meldungen vor aus zehn Ländern, von Zivil- und Militärmannschaften; einen der wichtigsten Programmpunkte bildet neben den Geschicklichkeitsprüfungen der Alpenrundflug für Verkehrsflugzeuge, sowie eine Nachtlandung des Luftschiffs „Graf Zeppelin“.

## WETTBEWERBE.

**Holzhaus-Wettbewerb der „Lignum“ und des S. W. B.** Die „Lignum“ (Schweiz. Arbeitsgemeinschaft für das Holz) und der Schweizerische Werkbund schreiben einen Wettbewerb aus für Entwürfe neuerzeitlicher Holzhäuser. Verlangt werden Projekte mit Kostenberechnung für ein freistehendes Vierzimmer-Haus und ein Dreizimmer-Reihenhaus. Auf Wirtschaftlichkeit des Entwurfes wird neben sorgfältiger Konstruktion und guter Formgebung grösstes Gewicht gelegt. Teilnahmeberechtigt sind die seit mindestens dem 1. Januar 1930 in der Schweiz niedergelassenen Architekten, Ingenieure, Zimmermeister und Holzbaufirmen. Das Preisgericht besteht aus den Herren Prof. H. Badoux E. T. H. (Zürich), den Zimmermeistern Berner (Rapperswil) und Eggstein (Luzern), den Arch. Nic. Hartmann (St. Moritz), H. Hofmann (Zürich), H. Oetiker und Kantonsbaumeister H. Wiesmann (Zürich); Ersatzmänner sind die Arch. H. Leuzinger (Zürich) und J. Nold (Felsberg), sowie Zimmermeister Wyder (Bern). — Verlangt werden Grundrisse, Schnitte und Ansichten 1 : 50, ein Konstruktionsschnitt 1 : 20, Fenster- und Türen-Detailschnitte 1 : 5, alles in schwarz-weiss, also nicht farbig.

Zur Verfügung des Preisgerichtes stehen 14 000 Fr. für höchstens je vier Preise und für Ankäufe je 1000 Fr. Einlieferungstermin ist der 10. Januar 1933. — Die Programme können durch die Geschäftsstellen der Lignum in Chur (Kantonsforstinspektorat) und des S. W. B. in Zürich (Börsenstr. 10), bezogen werden. Anfragen bis zum 15. August d. J. an die Geschäftsstelle des S. W. B., Zürich.

## KORRESPONDENZ.

Wir erhalten folgende Zuschrift eines Leitungsbau-Fachmannes:  
*Zur Beurteilung des Trolleybus.*

In der „S. B. Z.“ vom 2. Juli 1932 werden die in verschiedenen Veröffentlichungen bekannt gegebenen Kosten von Trolleybus-Oberleitungen als nicht den Tatsachen entsprechend bezeichnet und es wird behauptet, dass eine solche Leitung bei unseren schweizerischen Preisverhältnissen bei ländlichen Strecken für 8000 bis 10 000 Fr./km gebaut werden könne. Der Einsender unterlässt es aber mitzuteilen, wie eine so billige Leitung erstellt werden soll.

Ich gebe zu, dass eine Trolleybus-Oberleitung mit vier Kontaktdrähten heute für 10 000 Fr./km gebaut werden kann, wenn als Stützpunkte Holzmasten ohne Anker, ohne Streben und ohne Sockel verwendet werden, wenn die durchzufahrene Strecke keine Krümmungen aufweist, wenn für den Kontaktdraht ein Querschnitt von nur 50 mm<sup>2</sup> angenommen wird, wenn die Leitung nirgends eine andere Fahrleitung kreuzt, wenn an den Endpunkten keine engen Schleifen zu erstellen sind und wenn schliesslich an bestehenden Stark- und Schwachstromleitungen keine Aenderungen vorzunehmen sind.

Es darf wohl füglich behauptet werden, dass diese Voraussetzungen in ihrer Gesamtheit nirgends zusammentreffen und dass man in der Schweiz im allgemeinen an eine moderne Oberleitung höhere Anforderungen stellt. Das Aufstellen von Holzmasten für Querabspannungen ohne Anker und Streben und zudem an einem Strassenrand kann ich nicht empfehlen. Es kommen für eine solche Leitung auch in ländlichem Gebiet heute nur noch Eisenmasten oder Holzmasten mit Sockel in Frage; bei Holzmasten in Kurven werden zudem Anker und Streben auf Privatgebiet nicht zu vermeiden sein. Ein Leitungsquerschnitt von nur 50 mm<sup>2</sup> wird in den meisten Fällen wegen den Spannungsverhältnissen nicht genügen, er ist auch wegen dem hohen Anpressungsdruck der Stromabnehmer nicht zu empfehlen, er führt zu frühzeitiger Auswechslung des Drahtes und damit zu wesentlicher Erhöhung der Unterhaltungskosten.

Es ist immer sehr gewagt, für die Kosten einer Oberleitung, diene sie nun einer Bahn oder einem „Trolleybus“, einen Betrag pro Kilometer zu nennen ohne Angabe der zu verwendenden Baumaterialien und ohne Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse. Ich möchte deshalb davor warnen, bei Kostenberechnungen für Trolleybusbetriebe die in jener Einsendung angegebenen Baukosten für die Oberleitung zu benutzen. Ob das Kind „Trolleybus“ oder „Carel“ getauft wird, scheint mir weniger wichtig.

Bern, 4. Juli 1932.

Dipl. Ing. Herm. Lang.

Für den vorstehenden Text-Teil verantwortlich die REDAKTION:  
CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL, Dianastrasse 5, Zürich.