

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 103/104 (1934)
Heft: 13

Wettbewerbe

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: 13.03.2025

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

liches Ergebnis. In unseren hydraulischen Kraftwerken fallen nicht nur im Frühling und Herbst, sondern selbst auch während der Winterperiode zeitweise nicht unbedeutende Energiebeträge an, die nicht ohne weiteres negoziabel sind, im Wärmeversorgungsnetz aber unter entsprechender Einsparung von Brennstoff verwertbar sind. Dies ist besonders leicht möglich, wenn die Wärme- und Elektrizitätsversorgung unter der gleichen Verwaltung stehen. Anhand der bisherigen Betriebsergebnisse des F. H. K. lässt sich der allfällig erzielbare Energieaustausch des Werkes mit dem Elektrizitätswerk der Stadt Zürich nachweisen.

Was die Grundlagen der Planung solcher Wärmefernversorgungen betrifft, so lassen sich anhand von Graphiken, die sich auf eigene Studien und auf Betriebsresultate stützen, der spezifische Wärmebedarf für die Raumheizung, der Verlauf der Wärmeleistung pro Tag und pro Heizperiode und die Benützungsdauer diskutieren. Besondere Beachtung verdient das Temperaturregulierproblem, bezw. die werkseitig zur Verfügung stehenden Mittel zur Einhaltung einer bestimmten Raumtemperatur beim Abonnenten. Was die Frage des Wärmetransportmittels für die Fernleitungen anbelangt, so ist der Wettstreit zwischen Dampf und Hochdruckheisswasser noch nicht abgeklärt. Die Hochschule hat nach dieser Richtung in Zusammenarbeit mit dem einschlägigen technischen Bureau der Firma Brown Boveri & Co., die sich in verdankenswerter Weise hierfür zur Verfügung stellte, eingehende technisch-wirtschaftliche Untersuchungen angestellt, deren vorläufige Resultate vorliegen.

Alle diese Fragen befinden sich, wie gesagt, noch in weiterer Bearbeitung, wobei noch andere Konstruktionsfirmen, besonders auch die Firma Gebr. Sulzer, Winterthur, in entgegenkommender Weise mit der Hochschule zusammenarbeiten. Nach Abschluss der Studien soll über die einzelnen Probleme eingehend berichtet werden. Ich danke meinen engeren Mitarbeitern, den Herren Ing. F. Ruegg, Ing. v. Fischer, Ing. Dusseiller, Ing. Galavics für die wertvolle und unermüdete Unterstützung, die sie den Untersuchungen angedeihen lassen.

MITTEILUNGEN.

Schwebbahnen mit zugweisem Fahrbetrieb, deren früheste Bauformen K. Beyer auf S. 179* und 189* von Bd. 30 (11. und 18. Dezember 1897) in unserer Zeitschrift behandelte, werden, unter Anwendung neuer Grundlagen, neuerdings in Vorschlag gebracht von Arth. H. Müller (Altona-Blankenese), („Glaser's Annalen“ vom 15. Februar und 1. März 1934). Die unter dem Namen „Schwebzugsystem“ neu vorgeschlagene Bau- und Betriebsweise verwendet Schienen mit Doppelkopfprofil, die gleichzeitig als Träger zwischen den, in etwa 10 bis 15 m Abstand gesetzten Stützen dienen, über die sie auf grosse Längen (bis zu etwa 200 m) kontinuierlich ohne Dehnungsfugen durchgeführt sind. Zwei solche Schienen, je eine für Hinfahrt und Rückfahrt, sind durch einen Windverband, der gleichzeitig das Verdrehen der Schienen in der Querrichtung verhindert, zu einem Horizontalträger vereinigt, dessen Fahrbahntafeln auf Pendeljochen ruhen, um eine ungehinderte Ausdehnung der Schienen zu ermöglichen. Die Triebräder der Traktoren werden unter Verwendung von Gegendruckrollen künstlich an die Schienenbahn angepresst, um die Zugkraft der Traktoren weit über das durch die Gewichtadhäsion festgelegte Mass zu steigern und so die Ueberwindung erheblicher Steigungen zu ermöglichen. Durch gelenkig angeschlossene Gestänge werden die Anhängewagen in Abständen miteinander verbunden, die etwa dem halben Stützenabstand entsprechen, um die Belastung gut auf das Tragwerk zu verteilen. Die Anhänger können für Fördergut in Kippkübeln, für Stückgut in Behältern oder Kastenwagen, für Grubenwagen, für Oeltanks, für Langholztransporte oder auch für die Personenförderung bei Bergbahnen oder Stadtbahnen ausgebildet werden. Da an den Bahnenden die beiden Fahrschienen ringförmig verbunden sind, spielt sich der Belade- und Entladeverkehr wie beim normalen Hängebahnbetrieb im Kreislauf ab. Der zugweise Fahrdienst gestattet jedoch eine leichtere Bewältigung von Stossverkehr.

Der Julierpass (2286 m ü. M.) im Winter fahrbar. Im Anschluss an die Jahresversammlung des „Schweiz. Autostrassen-Vereins“ (S. A. V.) vom 24. März erfolgte am Sonntag den 25. März eine Autobefahrung der Julierroute von Chur über die Lenzerheide bis St. Moritz, an der etwa 40 Personen teilnahmen. Da infolge

sehr starker Schneefälle in der Vorwoche der bis Mitte März während mehrerer Wochen zweispurig offen gehaltene und von vielen Hunderten von Autos, Post- und Gesellschaftswagen befahrene Pass vorübergehend eingeschneit worden war, gelang seine Wiederöffnung (mit der komb. Schnee-Pflug-Schleuder „Cletrac“) auf letzten Sonntag vorerst nur einspurig, sodass die Gesellschaft die grossen Postautos in Bivio (1776 m ü. M.) mit normalen siebenplätzigigen Privatautos vertauschen musste. In einem Kanal von etwa 2,5 bis 3 m Breite mit senkrechten Schneewänden von 1 bis 3 m Höhe liegt auf der Strasse eine, erstmals vom Raupentruktor des Schneepflugs komprimierte Schneeschiicht von etwa 20 cm Stärke und von recht guter Befahrbarkeit. Von verschiedenen einheimischen Fahrern wurde uns sogar erklärt, man fahre am besten ohne Ketten, nur mit griffigen Laufflächen der auf etwa 1 at Druck reduzierten Luftreifen. Auf der Rückfahrt legte unser Wagen die Strecke Silvaplana-Passhöhe (7 km mit 472 m Steigung) in genau 20 Minuten zurück, den ganzen Pass Silvaplana-Bivio (Stalla) rd. 17 km, 983 m Steigen und Fallen, in 41 Minuten (im Mittel 25 km/h) ohne jegliches Schleudern. Für die anschliessenden 58 km Bivio (1776 m) -Tiefenkaasel (857 m) -Lenzerheide (1551 m) -Chur (596 m) brauchten die 17-plätzigigen Saurer-Postwagen 2 Stunden 17 Minuten, also eine Reisegeschwindigkeit von rd. 26 km/h (auf der Strasse lag der Schnee noch von etwa 1500 m an aufwärts). Näheres über die bisher recht befriedigenden Versuche zur Offenhaltung des Julier für den Nord-Süd-Autoverkehr im Winter folgt demnächst. C. J.

Physikalische Vorträge für Ingenieure. Im Mai und Juni wird die Physikalische Gesellschaft Zürich sechs Experimentalvorträge für praktisch tätige Ingenieure veranstalten, und zwar jeweils an Freitagen, von 20.15 bis 21.45 h, im grossen Hörsaal des Physikalischen Instituts der E. T. H., Gloriosastr. 35. Das Programm sieht folgende Vorträge vor: 1. Prof. Dr. P. Scherrer: Elastizität und Kristallgitter (4. Mai); 2. Derselbe: Neue Erkenntnisse auf dem Gebiete der Strahlung (11. Mai); 3. Dr. R. Sänger: Physikalische Deutung des Ferromagnetismus (25. Mai); 4. bis 6. Professor Dr. F. Fischer: Drei Vorträge über Elektro-Akustik, nämlich 4. Elektroakustische Geräte (1. Juni); 5. Messmethoden (8. Juni); 6. Spezielle Anwendungen, wie Tonfilm und Schallplatten. — Die Vorträge sind jedermann zugänglich; Kurskarten zu 4 Fr. können vom Hauswart, Herrn Hartmann, persönlich oder schriftlich (unter Nachnahme) bezogen werden. Ausserdem sind an der Abendkasse Einzelkarten zu Fr. 1,50 erhältlich, soweit noch Plätze frei sind.

Eidgen. Technische Hochschule. Am heutigen Tage, dem 31. März, vollenden zwei Vertreter der geometrischen Wissenschaften ihr 25. Dienstjahr, die Herren Professoren Dr. h. c. C. Friedrich Baeschlin, Dozent für Topographie und Geodäsie, und Dr. Louis Kollros, Dozent französischer Sprache für darstellende Geometrie. Wir beglückwünschen die beiden verdienten Hochschullehrer zur Erreichung dieses singulären Punktes auf ihrer bisher glücklich zurückgelegten Lebensbahn, und wünschen ihnen beiden, dass es ihnen noch lange vergönnt sein möge, ihr Amt erfolgreich zu verwalteten. Einen besonders, kameradschaftlichen Gruss entbietet die G. E. P. ihrem Präsidenten Fritz Baeschlin!


Die Rhein-Umschlagstelle Badisch-Rheinfelden (Bd. 102, S. 37) wird ausgebaut durch Erstellung einer festen Kranbahn am Ufer, sodass die vorläufige Schwimmkrananlage bald einer leistungsfähigeren Installation Platz machen wird.

WETTBEWERBE.

Neubau der Basler Kantonalbank (Bd. 102, S. 293). Ein I. Preis konnte nicht erteilt werden, statt dessen ergab sich folgende „Rangordnung“:

1. Rang (4800 Fr.): Fritz Beckmann, Arch., Basel.
2. Rang, ex æquo (4600 Fr.): Hans Mähly, Arch., Basel.
2. Rang, ex æquo (4600 Fr.): Hermann Frey, Arch., Olten.
3. Rang (3500 Fr.): Karl u. Hans Schmassmann, Arch., Winterthur.
4. Rang (2500 Fr.): Bercher & Tamm, Architekten, Basel.

Zum Ankauf empfohlen sind die Entwürfe von: Max Dubois, Arch. (Zürich); Bräuning, Leu, Dürig, Architekten (Basel); M. W. Bürgin, Mitarbeiter Rob. Stücker, Arch. (Zürich). — Mit Vorbehalt zum Ankauf empfohlen wurde ein Projekt (ausser Konkurrenz).

Die Ausstellung der Entwürfe in der Turnhalle der Spalenschule (Schützenmattstrasse) dauert vom 23. bis  31. März, von 9 bis 18 h.