

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 76 (1958)  
**Heft:** 33

**Artikel:** Gegen den Alkoholismus im Baugewerbe  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-64024>

### **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:** 30.01.2025

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

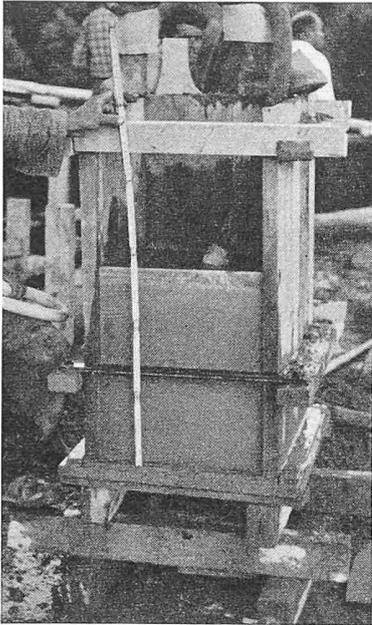


Bild 8. Plexiglaskiste zur Beurteilung der zu erwartenden Betonsichtflächen

Schalung zusammen mit einem Zement, der zum Bluten neigt, ergibt Schlieren- und Wolkenbildung.

b) *Das Mischen des Betons.* Ungenügende Mischdauer ergibt in jedem Falle schlechte Betonsichtflächen.

c) *Das Einbringen des Betons.* Entmischter Beton führt zu Kiesnestern.

d) *Das Vibrieren.* Der Abstand des Vibrators von der Schalung soll nicht kleiner als 5 cm, andererseits aber auch nicht grösser als 20 cm sein. Ebenso soll der Vibrator nicht dazu missbraucht werden, um den Beton zu verteilen. Von Bedeutung ist auch die Vibrierdauer.

e) Wichtig für die Betonsichtflächen sind auch die Betonzuschlagsmaterialien, die *Granulometrie*. Relativ kleine Änderungen in der Kornzusammensetzung können bewirken, dass die Ansichtsflächen dicht oder undicht werden.

f) *Die Zusatzmittel* können die Betonsichtflächen positiv oder negativ beeinflussen.

g) *Das Anmachwasser.* Je kleiner der Wassermengefaktor, um so schöner der Beton. Bei zum Bluten neigendem Zement kann nur ein ziemlich trockenes Gemisch zum vollen Erfolg führen.

h) *Der Zement.* Auch er ist für die Sichtflächen massgebend verantwortlich. Zement, der zum Bluten neigt, der das sogenannte «bleeding» aufweist, d. h. der die Tendenz besitzt, in Kombination mit gewissen Feinstbestandteilen der Kornzusammensetzung das Wasser abzustossen, führt zu unschönen Wolken- und Schlierenbildungen, die an und für sich jedoch unschädlich sind.

Ich glaube, ich kann darauf verzichten, Ihnen hier über die Kombination der verschiedenen Einflüsse etwas auszusagen. Diese können ja für jeden eintretenden Fall sehr einfach mittels der Plexiglaskiste ermittelt und beobachtet werden.

Im übrigen enthält die Gedenkschrift über die Weinlandbrücke einen sehr ausführlichen Beitrag von Ingenieur Walter Schmid über die Betonsichtflächen.

Adresse des Verfassers: Weinbergstrasse 50, Erlenbach ZH.

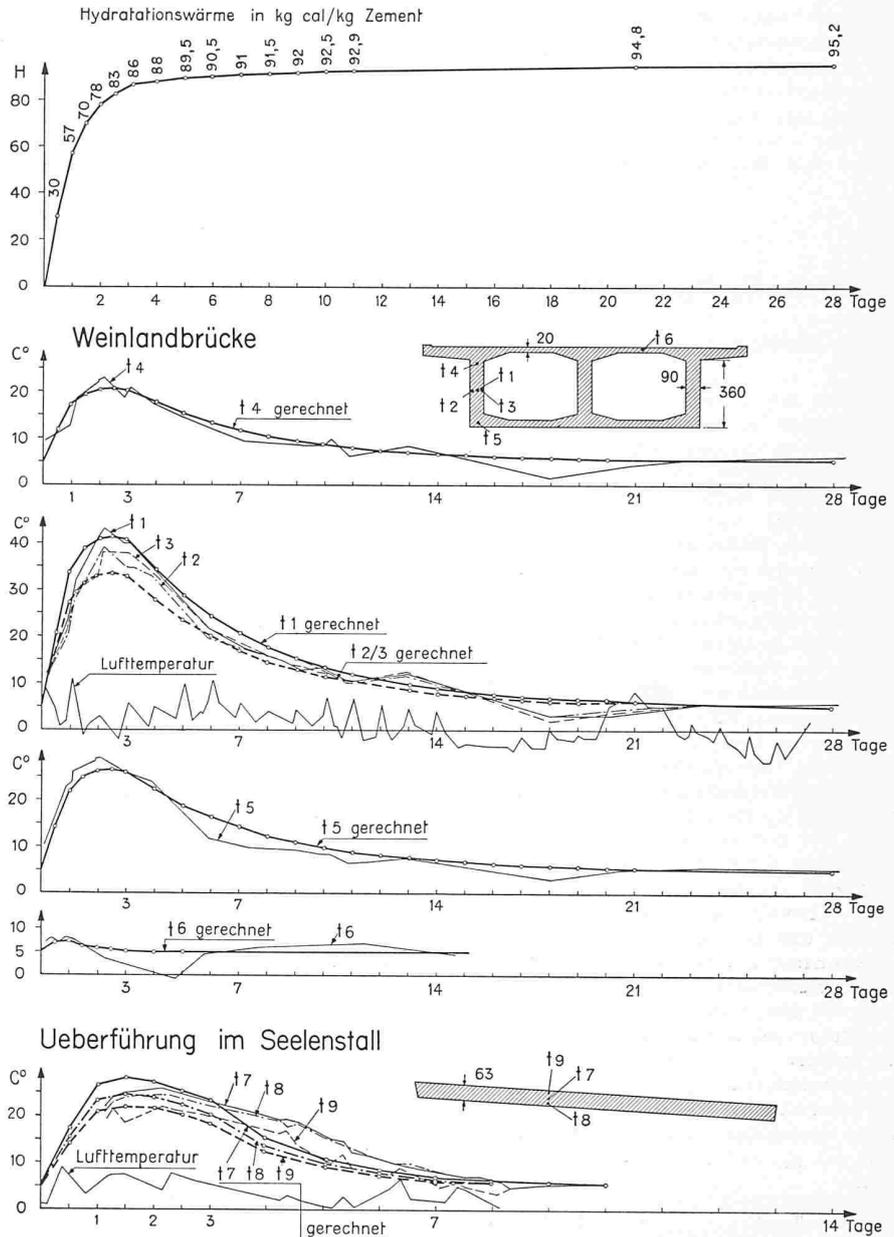


Bild 7. Gemessene und geschätzte (nach Voellmy) Temperaturen in einem Kastenquerschnitt und bei einer Plattenbrücke

## Gegen den Alkoholismus im Baugewerbe

DK 362.193:178

Die Erfahrungen öffentlicher wie privater Wohlfahrtseinrichtungen bestätigen, dass es kaum ein Gewerbe gibt, vielleicht abgesehen vom Gastwirtschaftsgewerbe, in dem die Alkoholgefährdung der Arbeiterschaft so offensichtlich zutage tritt wie im Baugewerbe. Bauarbeiter-Gewerkschaften, Bauunternehmer-Verbände, Behörden und gemeinnützige Kreise waren sich früher einig in der Notwendigkeit von Abhilfemassnahmen. Heute wird dieser Frage eine weit geringere Beachtung geschenkt, offenbar in der Auffassung, die Umstellung in den Lebensgewohnheiten weiter Bevölkerungsschichten habe auch den Alkoholismus unter den Bauarbeitern weithin zum Verschwinden gebracht. Wenn tatsächlich vieles besser geworden ist, so sind wir heute doch nicht so weit, dass man diesem Problem keine Beachtung mehr schenken müsste. Der Flaschenbierhandel auf Bauplätzen, der schon früher von den Sachverständigen als Krebsübel an der Arbeiterschaft bezeichnet wurde, blüht von neuem und erschwert die Abgabe gesunder alkoholfreier Qualitätsgetränke.

Der Architekt kann durch Beeinflussung des Bauherrn oder der Baufirma und diese durch Aufklärung des Arbeiters wesentlich dazu beitragen, den Alkoholkonsum auf Bauplätzen

einzuschränken. Erfreulicherweise ist dies bis heute auch schon verschiedentlich gemacht worden. Unter Umständen ist der Bauherr bereit, einen Beitrag an eine Teeaktion zu leisten, denn die Herabsetzung des Alkoholkonsums und damit die Erhaltung der Leistungskraft des Arbeiters spielt ja nicht nur für den Unternehmer, sondern auch für den Bauherrn eine Rolle. Die Kantonale Geschäftsstelle zur Bekämpfung des

Alkoholismus in Zürich 1, Obere Zäune 12, Tel. (051) 34 39 37, gibt ein Flugblatt für die Bauarbeiterschaft heraus, das in sachlicher Weise die Frage des Alkoholkonsums auf Bauplätzen und die Beeinträchtigung von Gesundheit, Leistung und Persönlichkeit behandelt. Ebenso werden darin Anregungen für alkoholfreie Getränke gemacht. Sie gibt solche Flugblätter gratis ab.

## Neue B<sub>0</sub>B<sub>0</sub>B<sub>0</sub>-Schmalspurlokomotiven der Rh. B. von 2400 PS Leistung

DK 621.335.2

Von A. Bächtiger, dipl. Ing., Landquart

Die vor einigen Jahren verstärkt einsetzenden Kraftwerkbauten im Kanton Graubünden haben zusammen mit der allgemeinen Verkehrsbelegung neue Bedürfnisse gebracht, die sich nach eingehenden Studien allein mit dem vorhandenen Rollmaterial nicht mehr bewältigen lassen. Neben andern Gütern sind vorwiegend auch grössere Zementmengen, in bestimmten Fällen gegen 1000 t pro Tag, von Landquart nach dem Engadin zu befördern, wofür die entsprechenden Wagen kürzlich angeschafft wurden. Daneben erwies es sich aber als notwendig, zwei neue und besonders leistungsfähige Triebfahrzeuge bereitzustellen. Bei der Wahl des geeigneten Typs waren im Rahmen der erwähnten Untersuchungen vielerlei Gesichtspunkte zu berücksichtigen.

Ein erstes Ziel bestand darin, mit einer Lokomotive allein die für die Kupplungen zulässigen grössten Anhängelasten führen zu können. Diese betragen beispielsweise, bei 46 km/h Fahrgeschwindigkeit in 35 ‰ Steigung (Albulalinie) rd. 250 t und in 45 ‰ Steigung (Küblis-Davos) noch rd. 180 t, was sowohl mit den vorhandenen B<sub>0</sub>B<sub>0</sub>- als den C' C'-Lokomotiven nur unter Einsatz von Vorspannlokomotiven erreichbar ist. Aus dem Verkehrsaufbau der Rhätischen Bahn zeigt sich, dass diese höchstzulässigen Anhängelasten auch in vielen Fällen des regulären Saisonbetriebes notwendig und ausnützlich sind. Das hierfür zwangsläufig sich ergebende erhöhte Lokomotivgewicht erscheint insofern annehmbar, als die ohnehin vorgesehene Rekuperationsbremse gerade bei vielmotorigen Einheiten Energierückgewinne bis gegen 30 ‰ verspricht.

Im weitern legten wirtschaftliche Überlegungen nahe, für Neubauten so viel als möglich bisher bei der Rhätischen Bahn verwendete moderne und bewährte Einzelstücke wieder

einzugliedern, womit sich zudem Lieferzeit und Preis günstig beeinflussen und die Betriebsrisiken weitgehend ausschliessen lassen. Betrieblich sind ebenfalls noch Verbesserungen gegenüber jetzt erwünscht, wie z. B. grössere Heizleistung für den Zug, rascher arbeitende Hauptstromsteuerung, nicht zu hoher Achsdruck usw.

Nach eingehenden gemeinsamen Aussprachen und Untersuchungen mit der Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur (SLM) für den mechanischen Teil sowie mit der AG. Brown, Boveri & Cie., Baden (BBC) und der Maschinenfabrik Zürich-Oerlikon (MFO) für den elektrischen Teil, ergab sich, dass ein Lokomotivtyp B<sub>0</sub>B<sub>0</sub>B<sub>0</sub>, d. h. ein Fahrzeug mit drei zweiachsigen Drehgestellen und in der Mitte durch ein Gelenk geteilten Lokomotivkasten den gestellten Bedingungen und insbesondere den Streckenverhältnissen der Rhätischen Bahn am besten entsprechen kann; kommen hier doch minimale Kurvenradien bis 100 m sowie zahlreiche Gefällsbrüche und rasch wechselnde Gleisüberhöhungen vor. Nach diesen Voraussetzungen beschloss der Verwaltungsrat im Jahre 1955 die Anschaffung von zwei solchen Lokomotiven (Betriebsnummern 701 und 702). Die Gesamtdisposition geht aus Bild 1 hervor.

### Mechanischer Teil

Der mechanische Aufbau der Drehgestelle entspricht demjenigen der schon seit Jahren anstandslos in Betrieb stehenden Lokomotiven B<sub>0</sub>B<sub>0</sub>, Reihe 601—610; einzig das mittlere Drehgestell zeigt gewisse Abweichungen im Zusammenhang mit der in Kurven nötigen grösseren Auslenkung, da das Kastengelenk nur Drehbewegungen in vertikaler Richtung erlaubt. Die als geschweisste Hohlträger gebauten Drehge-

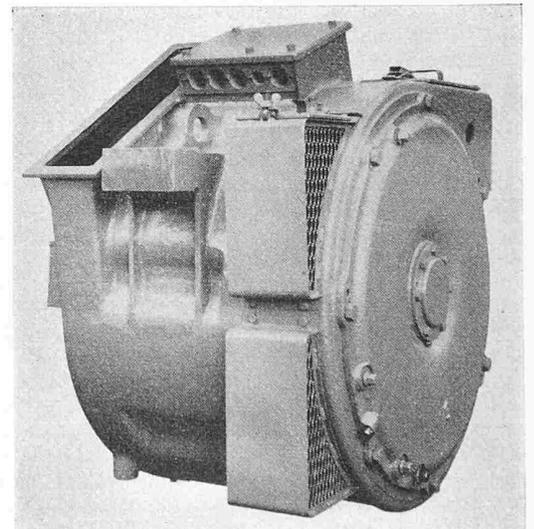
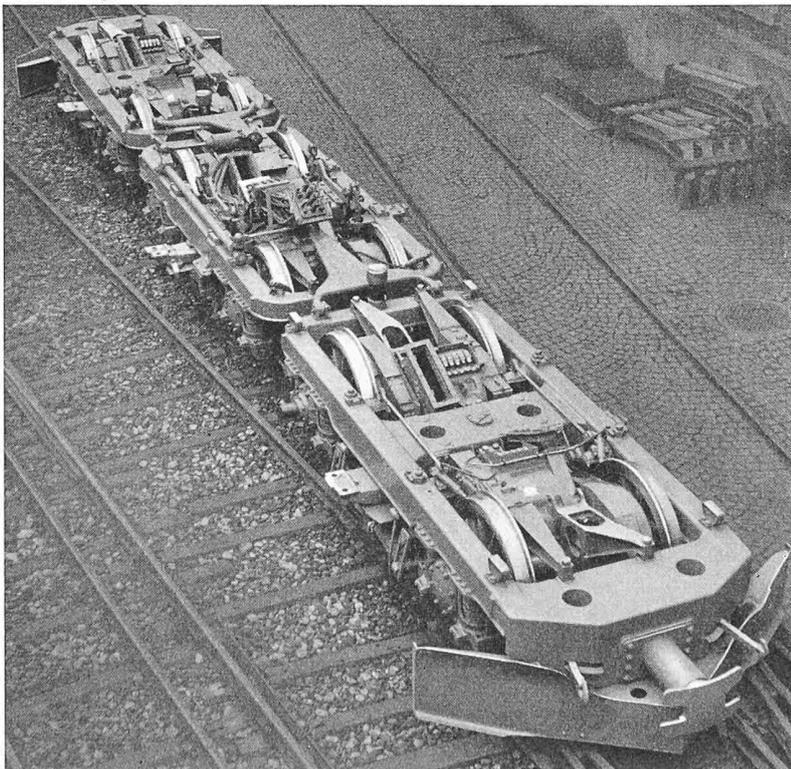


Bild 4. Antriebsmotor

Bild 2 (links). Drehgestelle