Objekttyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **75 (1957)**

Heft 29

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

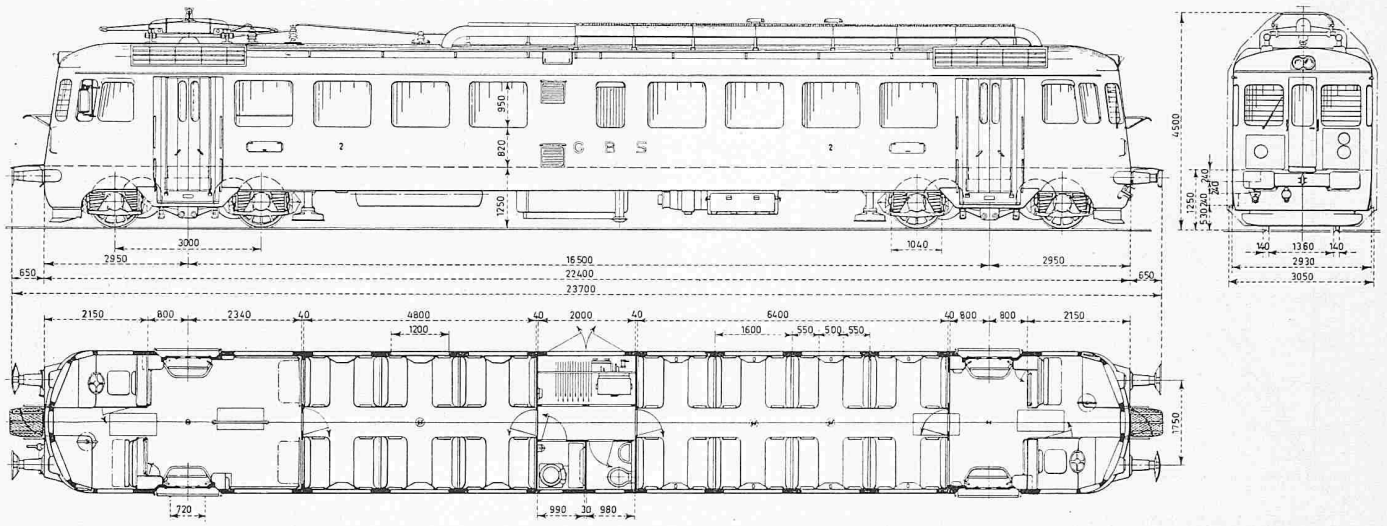

Bild 10. Personentriebwagen der Bern-Neuenburgbahn von 2000 PS. Prototyp für die geplanten Hochleistungs-Personentriebwagen, im besondern für Pendelzugdienst

licher Gepäckwagenparcours nicht identisch sind. Es gibt Personenzüge — und es wird sie immer mehr geben —, die keinen Gepäckwagen brauchen und andere, die sogar einen grossräumigen Gepäckwagen nötig haben. Demgegenüber braucht jeder Personenzug mindestens einen Personenwagen. Kombinierte Gepäck-/Personentriebwagen haben den Nachteil des reinen Gepäcktriebwagens. Ferner ist es nicht gut möglich, ein betrieblich und wirtschaftlich richtiges Mass für die Bodenfläche des Gepäckabteils festzulegen, weil der Anfall an zu transportierenden Gepäckstücken, Expressgut usw. von Zug zu Zug stark verschieden ist. Der Ein- und Auslad der Güter, mit dem unvermeidlichen Gepolter und den Erschütterungen stört die nebenan sitzenden Reisenden. Schliesslich leidet in Gepäck- und Gepäck-/Personentriebwagen die elektrische Apparatur durch Harnsäure usw. und durch die beim Gepäcktriebwagen notwendigerweise harte Federung. Im in Frage kommenden Leistungsbereich ist der Triebwagen natürlich etwas schwerer als die Lokomotive, jedoch bedeutend leichter als das Gesamtgewicht einer Lokomotive und eines Personenwagens. Der Unterschied der Beschaffungskosten eines Personenwagens plus einer Lokomotive gegenüber einem Personentriebwagen gleicher Leistungsfähigkeit beträgt etwa zwei Drittel der Kosten eines Personenwagens.

4. *Leichttriebzüge Typ ABFe 2/8* mit einem Triebdrehgestell und drei Laufdrehgestellen.

Solche Triebzüge sollen für geringes Verkehrsaufkommen verwendet werden. Erfahrungsgemäss ist die kleinste Zugeinheit, die sich auf unserem Netz im fahrplanmässigen Verkehr noch eignet, der Zweiwagenzug. Solche leichte Zweiwagenzüge sollen dem Verkehr auf Nebenlinien, und — in gewissen Fällen — auch auf Hauptlinien dienen, insbesondere für schwach frequentierte Züge ohne Nebenaufgaben. Sie werden gestatten, geringe Verkehrsaufkommen, die aus volkswirtschaftlichen Gründen berücksichtigt werden müssen, mit nicht allzu grossem Verlust zu befriedigen. Es handelt sich um möglichst leicht gebaute Triebzugkompositionen, bestehend aus Triebwagen mit nur einem Führerstand und Steuerwagen. Diese Leichttriebzüge sollen als Alleinfahrer oder mit einem zwischengeschalteten Vierachser verkehren. Die Triebmotor-Stundenleistung wird voraussichtlich rd. 1200 PS sein, die Höchstgeschwindigkeit 125 km/h. Schluss folgt.

WETTBEWERBE

Sekundarschulhaus im Löhracker in Aadorf. Fachleute im Preisgericht: Adolf Kraft, Kantonsbaumeister, Schaffhausen, Prof. Hans Studer, Zürich. Vier Entwürfe. Das Preisgericht empfiehlt der Schulvorsteherschaft, die Verfasser der Entwürfe 2 und 4, *Fritz Murlot,* Uzwil, und *Walter Burger,* Frauenfeld, zur nochmaligen Ueberarbeitung ihrer Entwürfe einzuladen und sie mit je 600 Fr. zu entschädigen. Die Entwürfe sind bis am 22. Juli im Handarbeitszimmer in der Turnhalle Aadorf ausgestellt, geöffnet täglich von 19 bis 21 h, sonntags von 9 bis 12 h.

OLMA-Messeareal St. Jakob, St. Gallen. Wettbewerb zur Gestaltung des Messeareals. Fachleute im Preisgericht: Hermann Baur, Basel; Prof. Hans Brechbühler, Bern; Prof. Dr. Hans Hofmann, Zürich; H. Guggenbühl, Stadtbaumeister, St. Gallen. J. Schader, Zürich; E. Schenker, Direktor der OLMA, St. Gallen; M. Finsterwald, Stadtingenieur, St. Gallen. 37 eingereichte Entwürfe. Ergebnis:

1. Preis (8000 Fr.) Leo Hafner, Alfons Wiederkehr, Zug, Mitarbeiter: H. Eggstein
2. Preis (6000 Fr.) G. Wirth und B. Davi, Zürich
3. Preis (5500 Fr.) Wolfgang Stäger, Zürich
4. Preis (5000 Fr.) R. G. Otto und W. Förderer, Basel

Ankauf (2300 Fr.) A. Hänni und S. Menn, Zürich
Ankauf (2200 Fr.) Karl Flatz, Zürich und Teufen
Ankauf (2000 Fr.) M. Hauser, Zürich; Emil Jauch und H. Müller (Mitarb.), Luzern; Eberhard Schiess, Teufen

Das Preisgericht empfiehlt der Bauherrschaft, die vier Preisträger zur weiteren Bearbeitung einzuladen. Ausstellung bis und mit 4. August 1957 in der OLMA-Halle, geöffnet je 10 bis 12 h und 14 bis 18 h.

Ueberbauung des Leeackers in Urtenen. Das Preisgericht, worin als Fachrichter F. Hiller, a. Stadtbaumeister, Bern, W. Krebs, Bern, H. Andres, Bern, H. Luder, Stadtbaumeister, Solothurn, und H. Müller, Burgdorf, mitwirkten, fällte folgenden Entscheid:

1. Preis (2000 Fr. mit Empfehlung zur Weiterbearbeitung) Rud. Werder und Edw. Rausser, Bern
2. Preis (1500 Fr.) Moser und Weber, Architekten, Bern
3. Preis (1000 Fr.) H. Daxelhofer, Bern, Mitarbeiter M. Ott und E. Rosset, Bern
4. Preis (500 Fr.) P. Indermühle, Bern, Mitarbeiter J. P. Decoppet und H. Hostettler, Bern

Feste Entschädigung von 1200 Fr. für alle Teilnehmer. Ausstellung bis 21. Juli im Gasthof Löwen, Jegenstorf.

Sekundarschulanlage in Aarberg. Das Preisgericht, worin als Fachrichter F. Hiller, a. Stadtbaumeister, Bern, M. Schluepp, Biel, und A. Schmalz, Murten, mitwirkten, fällte unter acht eingereichten Entwürfen folgenden Entscheid:

1. Preis (1200 Fr. mit Empfehlung zur Weiterbearbeitung) Gianpeter Gaudy, Biel
2. Preis (1000 Fr.) Otto Lutztorf, Bern, Mitarbeiter Jakob Stalder, Bern
3. Preis (600 Fr.) Henry Daxelhofer, Bern, Mitarbeiter M. Ott, Bern
4. Preis (500 Fr.) Ferrario und Schluep, Büren a. Aare

Feste Entschädigung von 800 Fr. für alle Teilnehmer.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:
Dipl. Bau-Ing. W. JEGHER, Dipl. Masch.-Ing. A. OSTERTAG
Dipl. Arch. H. MARTI