

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **85/86 (1925)**

Heft 16

PDF erstellt am: **13.09.2024**

### **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.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

wirtschaftlichen und in einem gewissen Grade auch aus militärischen Gründen bedauerlich gewesen. Die Furkabahn bildet das Hauptverkehrsmittel der Landschaft des Goms und wird auch dem Lokalverkehr des Urserentals und der Talschaft Tavetsch eine willkommene Förderung bringen. Das Eintreten des Bundes für ihre Fertigstellung darf daher in besonderer Masse auch als Beweis freundeidgenössischer Gesinnung gegenüber diesen Landesteilen und ihren Kantonen gewürdigt werden.“ —

\*

Man kann sich diesen innerpolitischen Erwägungen, bzw. menschlichen Beweggründen anschliessen, auch wenn man die Bauwürdigkeit der Furkabahn an sich nach wie vor bezweifelt. Wenn wir bei diesem Anlass nochmals an die Entstehung und das Unerfreuliche des Unternehmens erinnern, so geschieht dies nur, um die daraus zu ziehenden Lehren besser einzuprägen, Lehren, die man, wie die Geschichte der schweizer. Eisenbahn-Entwicklung bzw. Verkehrs-Politik schon wiederholt gezeigt hat, nur allzuleicht wieder vergisst. Wir haben damit zugewartet bis nach vollzogener Tatsache der Nachfinanzierung, um den Eindruck zu vermeiden, als wollten wir unsererseits diese stören; heute muss jedermann wünschen, dass die an die Rekonstruktion geknüpften Hoffnungen der beteiligten Kreise sich erfüllen mögen.

### Miscellanea.

**Die Wahl des Systems für elektrischen Vollbahnbetrieb in Norwegen.** Die norwegische Ingenieur-Vereinigung hat seinerzeit einen Ausschuss eingesetzt und mit der Aufgabe betraut, festzustellen, inwieweit der Zeitpunkt für den Uebergang der norwegischen Eisenbahnen auf elektrischen Betrieb nunmehr gekommen sei und inwieweit geplante Neubauten auf elektrischen Betrieb eingestellt werden sollten. Es war beabsichtigt, hierbei auch eine Uebersicht über die verschiedenen Systeme elektrischen Bahnbetriebes zu erhalten, über deren Vorteile und Mängel im Vergleich zum Dampfbahnbetrieb und endlich über das Verhältnis des elektrischen Bahnbetriebes zu der allgemeinen Elektrizitätsversorgung des Landes. Das Ergebnis dieser Erhebungen kam kürzlich in einer Sitzung der norwegischen Ingenieur-Vereinigung in Trondhjem zur Sprache. Wir entnehmen darüber der „Z.V.D.E.V.“ vom 29. Januar 1925 folgendes:

Es kommen drei Systeme elektrischen Eisenbahnbetriebes in Frage: Gleichstrom, Einphasenstrom, Dreiphasenstrom. Für jedes dieser Systeme haben sich bei aller Mannigfaltigkeit verschiedene Hauptzüge herausgebildet, die bei neuen Anlagen zu Grunde gelegt werden. Es bestehen zur Zeit 47 Anlagen für Gleichstrom mit zusammen 7800 km Geleiselänge, 78 Anlagen für Einphasenwechselstrom mit 10250 km und 7 Anlagen für Dreiphasenwechselstrom mit 1600 km, diese letzten hauptsächlich in Italien. Der Ausschuss ist zu dem Ergebnis gekommen, dass das Gleichstromsystem und das Einphasenstromsystem technisch als ungefähr gleichwertig zu betrachten seien, dass dagegen das Dreiphasenwechselstromsystem wegen der verwickeltern Leitungsanlage mehr hintanzusetzen sei. Für die schliessliche Entscheidung sind sodann mehr wirtschaftliche Gesichtspunkte massgebend. Vergleichsberechnungen zwischen den drei Systemen, auf Verhältnisse angewendet, die sich ungefähr den norwegischen angleichen, haben als günstigsten den unmittelbar hergestellten Einphasenstrom, in allernächster Folge den umgeformten Einphasenstrom, dann in grösserem Abstand den Dreiphasenstrom und als letzten den Gleichstrom ergeben. Der Ausschuss kommt somit zu dem Ergebnis, dass das Einphasenstromsystem, selbst wenn die andern Systeme in einzelnen Punkten gewisse Vorteile böten, technisch diesen mindestens gleichwertig, wirtschaftlich aber überlegen sei.

**Schutz von Strassenbrücken gegen Automobile.** Eiserne, fachwerkförmige Balkenbrücken mit untenliegender Fahrbahn sind in den letzten Jahren, infolge des rasch gestiegenen Automobilverkehrs, verschiedentlich beschädigt und sogar zum Einsturz gebracht worden, da die Schutzstreifen der Fahrbahn oft ganz ungenügend sind, und die Diagonalen und Vertikalen der Hauptträger nicht geeignet sind, dem Anprall der meist mit grosser Geschwindigkeit verkehrenden Fahrzeuge zu widerstehen. Namentlich in Nordamerika sind Brückeneinstürze infolge dieser Ursache wiederholt vorgekommen, sodass ernsthaft an die Frage des bessern Schutzes herangetreten werden muss. Nach „Eng. News-Record“ vom 29. November 1923 besteht die beste Lösung dieser Frage in der Anordnung viel höherliegender Trottoirs und breiterer Schutzstreifen als heute

üblich. Als kleinster Höhenunterschied zwischen Trottoir und Fahrbahn werden 38 bis 60 cm verlangt und ein Schutzstreifen von 30 bis 75 cm Breite als unerlässlich erachtet. Diese Masse, die natürlich auch die Kosten nicht unwesentlich erhöhen, werden wohl kaum ohne weiteres in die Praxis übergehen. Jedoch wird wohl auch bei uns mit der Zeit auf Brücken eine Erhöhung der Trottoirs über die Fahrbahn ins Auge gefasst werden müssen, es sei denn, dass man anderweitig, etwa durch stärkere Trottoir-Ausbildung, dem Durchbrechen auffahrender Fahrzeuge begegnet. Auch der Breite der Schutzstreifen dürfte bei uns in Zukunft vermehrte Aufmerksamkeit geschenkt werden. Die Automobile sind im Strassenverkehr zur derartigen Bedeutung gelangt, dass eine Rücksichtnahme auf die Besonderheiten dieser Verkehrsart sich aufdrängt. Jy.

**Ausfuhr elektrischer Energie.** Das Eidgen. Departement des Innern hat laut „Bundesblatt“ vom 8. April den Officine Elettriche Ticinesi eine weitere vorübergehende Ausfuhrbewilligung (V5) für 2000 kW bezw. max. 48 000 kWh erteilt, unter ähnlichen Bedingungen wie die Bewilligung V4 (vergl. Seite 188 lfd. Bandes, 5. April 1925). Die Kraftwerke Brusio werden die entsprechende Energiemenge weniger ausführen und dafür dem Albulawerk der Stadt Zürich zur Verfügung stellen. Dadurch wird eine Streckung der letzten Wasservorräte im Wägital und im Klöntalensee ermöglicht.

Ferner wurde der Officina elettrica comunale di Lugano die vorübergehende Bewilligung (V6) erteilt, über den Rahmen der bisherigen Bewilligungen für rund 10000 kW weitere 1000 kW (täglich max. 24 000 kWh) an die Soc. Varesina per imprese elettriche auszuführen. Damit soll der Soc. Varesina ausgeholfen werden, die wegen Dichtungsarbeiten ihr Staubecken, den Lago d'Elio, absenken muss. Eine Möglichkeit, die in Frage stehende Energie direkt oder indirekt der unter Energiemangel leidenden nördlichen Schweiz zuzuführen, besteht nicht. Die Bewilligung ist längstens bis 31. Oktober 1925 gültig.

**Deutsches Museum in München.** Am 7. Mai, dem 70. Geburtstag des Gründers des Deutschen Museums, Dr. Oskar von Miller, soll der Neubau des Museums auf der frühern Kohleninsel, jetzt Museumsinsel, seine Weihe erhalten. Ueber die Neubauten, deren Fertigstellung infolge der Kriegsjahre stark verzögert worden sind, haben wir s. Z. unter Beigabe von Plänen in Band 60, Seite 295 (30. November 1912) ausführlich berichtet. Die seit vielen Jahren in verschiedenen Gebäuden verteilten Sammlungen sind nunmehr im Neubau vereinigt. Vom 15. Mai an werden sie in diesem der Öffentlichkeit zugänglich sein.

**Schweizer Mustermesse.** Wir bringen hiermit in Erinnerung, dass die Schweizer Mustermesse in Basel heute 18. April ihre Tore öffnet. Sie dauert bis zum 28. April. Oeffentliche Besuchstage (für Nichteinkäufer) sind nur je Samstag und Sonntag.

**Das Bayrische Verkehrsmuseum in Nürnberg** wird am 22. d. M. feierlich eröffnet und ab Sonntag, 26. d. M. dem regelmässigen Besuch zugänglich sein. Je Montags (um 10 und 13 Uhr) finden „Führungen“ statt. Ein gedruckter „Führer“ soll demnächst erscheinen.

**Zum Stadtbaumeister von Biel** wurde gewählt Dipl.-Ing. Otto Schaub, der frühere Kantonsingenieur in Schwyz.

### Konkurrenzen.

**Bebauungsplan der Stadt Wetzlar.** (Band 83, Seite 274.) Von den 41 zu diesem Wettbewerb eingetroffenen Entwürfen sind fünf mit Preisen ausgezeichnet worden. Sämtliche Preisträger sind deutsche Staatsangehörige.

### Literatur.

**Selbstkosten und Erfolg in Buchhaltung, Nachrechnung und Vorrechnung.** Von Herbert Peiser. Herausgegeben vom Ausschuss für wirtschaftliche Fertigung, Berlin 1924. 44 Seiten 8°, Preis geh. 1,50 G.-M.

Herbert Peiser, der durch seine grundlegenden Arbeiten auf dem Gebiet des industriellen Kosten- und Rechnungswesens bekannte Obmann des Ausschusses für Selbstkostenwesen im A. W. F., aus dessen Feder auch der „Grundplan“ entstanden ist, hat hier eine Grundlage für das industrielle Rechnungswesen geschaffen, die sich durch eine bewundernswerte Klarheit und Grundsätzlichkeit auszeichnet. Diese Schrift kann jedem, der mit dem Problem der Selbstkosten-Ermittlung zu tun hat, zu eingehendem Studium empfohlen