

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **3/4 (1884)**

Heft 16

PDF erstellt am: **21.07.2024**

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.

INHALT: Zum Artikel: „Die stärkste Locomotive der Welt.“ Von Oberingenieur Maey in Zürich. — Die neue evangelische Kirche in Unterstrass bei Zürich. — Einheitliche Untersuchungsmethoden bei der Prüfung von Bau- und Constructionsmaterialien auf ihre mechanischen Eigenschaften. — Patentliste. — Miscellanea: Die Enthüllung des Culmann-

Denkmals. Le chemin de fer métropolitain de Paris. Aufzüge in Londoner Gasthöfen. Drahtseilbahn in Bern. Der Neubau der technischen Hochschule zu Berlin. — Concurrenzen: Bebauung der Kaiser Wilhelm-Strasse zu Berlin. — Vereinsnachrichten. Stellenvermittlung.

Zum Artikel:

„Die stärkste Locomotive der Welt“.

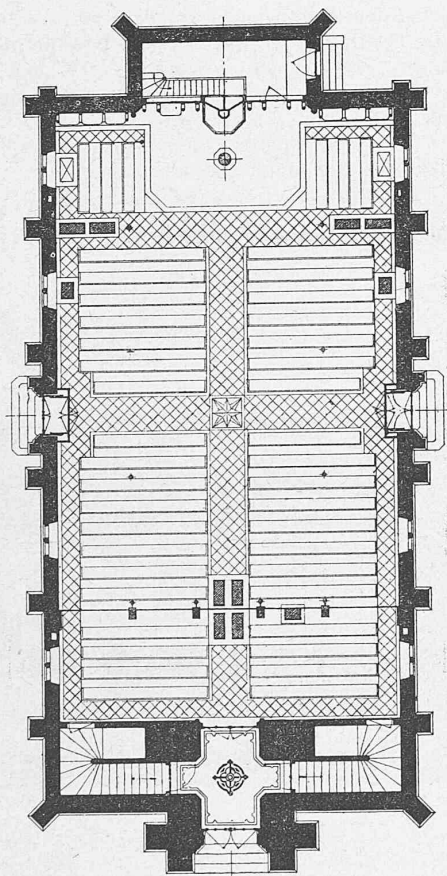
In No. 15 der „Schweizerischen Bauzeitung“ vom 11. d. M. hat ein Einsender die stärkste Adhäsionslocomotive

Schnellzüge in der Ebene nicht zu befördern im Stande sein.

Beide Systeme stehen sich deshalb, nach der Annahme des Einsenders, nicht gegenüber, sondern ergänzen sich und die Bedürfnissfrage entscheidet für die Wahl eines der Systeme.

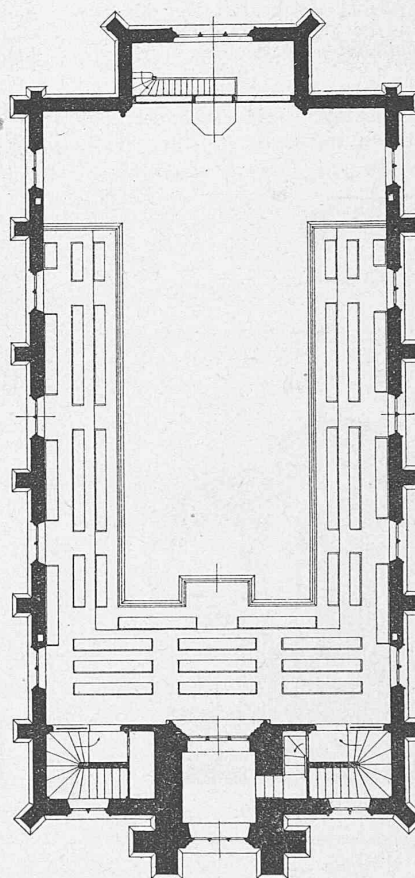
Evangelische Kirche in Unterstrass.

Grundriss unter der Empore.



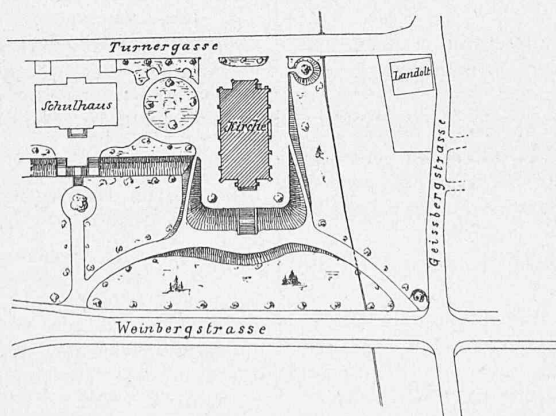
Masstab 1:250.

Grundriss über der Empore.



Masstab 1:250.

Situationsplan.



Masstab 1:2000.

der Welt, vom Erbauer „El Gobernador“ benannt, und für die Uebergänge über die Sierra Nevada bestimmt, mit der Abt'schen Zahnradlocomotive für die Harzbahn verglichen.

Dieser Vergleich ist im Allgemeinen aus dem Grunde unstatthaft, weil nur Gleiches mit Gleichem verglichen werden darf.

Die Adhäsionslocomotiven dienen für Flachbahnen, während die Zahnradlocomotiven für Bergbahnen bestimmt, als Specialität anzusehen sind.

Wenn die Adhäsionslocomotiven starke Steigungen nicht befahren können, so werden umgekehrt Zahnradlocomotiven

Die weitere Annahme, die Locomotive „El Gobernador“ sei zwar die grösste, aber nicht die stärkste Locomotive der Welt, darf bestritten werden.

Bekanntlich stellen die Amerikaner an die Schnelligkeit der Züge und für die Annehmlichkeit und Bequemlichkeit der Reisenden bei Weitem höhere Anforderungen als wir; auch stimmen die Bahn- und Betriebsverhältnisse mit den unsrigen in wesentlichen Punkten nicht überein. Die letzteren dürfen deshalb nicht ohne Weiteres mit einander verglichen werden, wie es geschehen ist.

In diesen Beziehungen weicht zunächst die Munition der ameri-