

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **9/10 (1887)**

Heft 5

PDF erstellt am: **22.07.2024**

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.

Maximalbreite . . .	2765 mm	Locomotive mit 100	
Maximalhöhe (Kamin)	4175 "	mm kaltem Wasser	
Tender:		über der Feuerbüch-	
Länge ohne Puffer . . .	4245 "	decke	38200 kg
Länge mit Puffer . . .	4845 "	Tender:	
Maximalbreite (Fuss-		Leer	8800 "
tritt)	2880 "	Fassungsraum für	
Gesamtlänge d. Loco-		Wasser	9000 "
motive und Tender . . .	13135 "	Fassungsraum f. Kohle	3000 "
		Ausgerüstet	20800 "
		Locomotive und Tender:	
F. Gewichte.		Leer	43600 "
Locomotive leer . . .	34800 kg	Ausgerüstet	59000 "
Gewichtsvertheilung auf die			
Locomotivachsen		leer	mit Wasser
Laufachse		7 500 kg	8 400 kg
Vordere Kuppelachse		9 000 "	10 100 "
Triebachse		9 300 "	9 900 "
Hintere Kuppelachse		9 000 "	9 800 "
		Summa wie oben	38 200 kg

Zürich, 26. Januar 1887.

Hauter.

Miscellanea.

Drahtseilbahn auf den Bürgenstock. Auf die in unserer letzten Nummer enthaltene kurze Notiz über obgenannte Unternehmung sind wir mit zwei Zuschriften beehrt worden.

1. Mit einem Brief unseres Collegen, Ingenieur R. Abt, dato in Luzern, worin er u. A. schreibt: „Die Länge ist nicht 850 m, die Steigung nicht gleichmässig und nicht 55 %, die Spurweite nicht 70 cm; es ist keine Dampfmaschine und kein Gasmotor vorgesehen.“ Im Fernern beklagt sich Herr Abt über die dem technischen Inspectorat „unterschobene“ Aeusserung, betreffend die nicht ganz geradlinige und einspurige Anlage der Bahn und theilt mit, dass er sich desswegen mit dem Chef des schweiz. Eisenbahndepartements in Verbindung gesetzt habe.

2. Mit einem Schreiben des technischen Inspectorates folgenden Inhalts: „Die Notiz über die Drahtseilbahn auf den Bürgenstock („Schweiz. Bauzeitung“, 22. Januar 1887, Seite 27) hat zu einer Reclamation des Herrn Ingenieur Roman Abt Anlass gegeben. Wir nehmen daher keinen Anstand, hiemit Folgendes zu erklären:

„A. Die oben erwähnte Notiz ist nicht vom technischen Bahn-Inspectorat der Bauzeitung mitgetheilt worden.

„B. Das eigentliche Bauproject der betreffenden Drahtseilbahn ist noch nicht in definitiver Form dem schweizerischen Eisenbahndepartement zu Genehmigung vorgelegt worden, folglich ist die Prüfung und Begutachtung desselben durch das technische Inspectorat auch nicht abgeschlossen.“

Dem gegenüber erlauben auch wir uns zu erklären, dass die beanstandete Notiz directe weder vom technischen Inspectorat noch von irgend einem Beamten des Bundes herrührt, dass dieselbe aber trotzdem aus dem Bundesrathshaus stammt. Wir setzen voraus, dass dem Chef des schweizerischen Eisenbahn-Departements die bezügliche Notiz nicht so ganz unbekannt sein sollte, denn der Grundtext dazu ist unzweifelhaft in seiner eigenen Kanzlei verfasst und von ihm genehmigt worden. In der vom schweizerischen Bundesrath am 10. December 1886 erlassenen, vom Nationalrath am 17. und vom Ständerath am 23. gleichen Monats ratificirten Botschaft (vide Bundesblatt No. 52, Seite 1265 und folgende) heisst es nämlich wörtlich:

„Das projectirte Tracé besteht aus zwei geradlinigen Schenkeln, die in der Mitte durch eine Curve von 150 m Radius verbunden sind. Das technische Inspectorat des Eisenbahndepartements erachtet dieses Tracé für ungünstig gewählt, indem dasselbe in der Mitte der Bahn eine zu starke Ablenkung des Seils bedinge.

„Die Bahn erhält eine horizontale Länge von 850 m und eine gleichmässige Steigung von 55 %. Sie soll mit einer Spurweite von circa 70 cm und eingeleisig, jedoch mit der nöthigen Ausweichung in der Mitte erstellt werden. Das technische Inspectorat bezeichnet in seinem Bericht die einspurige Anlage als unzweckmässig und empfiehlt, wie bei den meisten (?) anderen Seilbahnen der Schweiz, auf der ganzen Länge zwei Geleise zu erstellen.

„Als Betriebsmotor war zunächst nur Wassergewicht vorgesehen, während in einem Nachtrag vom 27. November für den Fall, dass die Beschaffung des nöthigen Betriebswassers mit zu grossen Schwierigkeiten und Kosten verbunden sein sollte, zur Erzeugung der Betriebs-

„kraft ferner ein Gasmotor oder eine stationäre Dampfmaschine in Aussicht genommen ist.“

* * *

Die Aufregung des verehrten Chefs des schweizerischen Eisenbahndepartements über allfällige unerlaubte Berichterstattungen aus dem Bundesrathshaus ist also diesmal eine unberechtigte. Wenn aber wieder einmal in Bern eine solche Reihe unrichtiger Angaben gedruckt, vom Bundespräsidenten unterzeichnet und von beiden eidgenössischen Räten ratificirt werden, so mögen die dadurch Betroffenen in Zukunft an richtiger Stelle reclamiren und nicht bei der

Redaction der „Schweiz. Bauzeitung“.

Die Strasseneisenbahnen von Genf nach Bernex und nach Lancy, welche den HH. Dupont-Buèche und Genossen in Genf concessionirt wurden, können als eine Erweiterung des dortigen Strassenbahn(Dampframway)-Netzes betrachtet werden. In gleicher Weise, wie die im Sommer letzten Jahres concessionirte Schmalspurbahn Genf-Veyrier (Bd. VIII, No. 1 und 2) sollen auch diese Bahnen eine Reihe mehr oder weniger von Genf entfernter Ortschaften mit der Hauptstadt verbinden. Die Linie Genf-Bernex ist 6.6 km, die Linie Genf-Lancy 3.4 km lang. Spurweite 1 m. Auf beiden Linien kommen Steigungen von etwa 5 % und Minimalradien von 50 m vor. Die Concessionsbedingungen sind die bekannten. Sitz des Unternehmens ist Genf.

Theaterbrände. In einer interessanten statistischen Zusammenstellung, die der Feuerwehr-Techniker J. Gilardone in Hagenau kürzlich herausgab, wurde u. A. auch darauf hingewiesen, wie stark die Zahl der Theaterbrände seit dem grossen Unglücksfall beim Ringtheater in Wien im Abnehmen begriffen ist. Während im Jahr 1882 noch 25 Theaterbrände vorkamen, hat sich diese Zahl in den nachfolgenden vier Jahren successive auf 22, 10, 8 und 6 vermindert, wovon der Einfluss der seit 1881 überall ergriffenen, besonderen Schutzmassregeln unverkennbar hervorgeht.

Redaction: A. WALDNER
32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.

Vereinsnachrichten.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

Referat über die 6. Sitzung vom 19. Januar 1887.

1^o Berichterstattung des Herrn Prof. Fr. Bluntschli über die Preisbewerbung für ein Museum der schönen Künste in Genf.

Der Gefälligkeit der Genfer Stadtbehörden verdankt der Verein die heutige Ausstellung der preisgekrönten Entwürfe für ein Museum der schönen Künste in Genf, zu welcher Herr Prof. Fr. Bluntschli in entgegenkommender Weise das Referat übernommen hat. Hinsichtlich weiterer Mittheilungen über diese Concurrenz kann auf Bd. VII S. 144, 149, 156, 157 und Bd. VIII S. 30, 72, 98, 110, 119, 126, 131, 137 und 144 der „Schweiz. Bauzeitung“ verwiesen werden.

Der Herr Referent theilt in kurzen Zügen das Programm mit und hebt die Vorzüge desselben hervor bezüglich der Bestimmungen über die räumlichen Bedürfnisse, die sehr zweckmässig ohne nähere Detailirung gegeben wurden, so dass den Concurrenten viel Spielraum blieb.

Bezüglich des Masses der Anforderungen an Zeichnungen wird bemerkt, dass dieselben im Ganzen richtig waren, nur war es unnöthig, eine Façade im Masstab 1:100 zu verlangen, da dieser Masstab zu gross ist und den Concurrenten unnöthige Arbeit macht, es hätte der gleiche Masstab 1:200 auch für diese Façade genügt. Ferner würde es sich für spätere Fälle empfehlen, von den Concurrenten einen Situationsplan zu verlangen, eingezeichnet in den gedruckten Situationsplan des Programmes, da hiedurch eine raschere Orientirung ermöglicht wird. Die Haupträume in dem projectirten Gebäude sind für Malerei, Bildhauerei und decorative Künste bestimmt. Für die Gemälde-sammlungen sind die grossen Säle 11—12 m breit und mit Oberlicht verlangt, die Cabinete mit 5—6 m Wandfläche mit Oberlicht oder Seitenlicht; letzteres zieht der Herr Referent dem ersteren für die kleinen Räume vor. Für die Sculpturen sind Galerien mit einfallendem Licht von 45 ° für die decorativen Künste Säle oder Galerien mit seitlichem Licht gefordert. Im Erd- oder Untergeschoss sollen die Sammlungen von Gypsabgüssen, Ateliers für Reproduktionen etc. untergebracht werden, ebenso sollen im Gebäude an zweckmässiger Stelle 1—2 Säle für den Director und die Museumscommission, schliesslich eine Wohnung für den Abwart Platz finden.

Laut Programm waren zu dieser Concurrenz ausser Schweizern nur die fremden Architekten, welche in Genf wohnen, zugelassen; man