

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **13/14 (1889)**

Heft 17

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.

Fives Lilles ausgestellt. Diese eigenthümliche Construction ist im Princip eine Balanciermaschine, nur ist das mittlere Balancierlager nicht auf einer festen Säule angebracht, sondern auf einer verticalen Lenkerstange, die sich natürlich beim Gange der Maschine selbst bewegt. Der Besucher erhält bei Besichtigung derselben den Eindruck als ob sie nur zu Versuchszwecken gebaut worden wäre und eigentlich gar nicht in die Ausstellung gehöre. Sie ist als gekoppelte Zweicylindermaschine construirt. Als weitere Betriebsmaschinen dieser Abtheilung finden wir die schon früher erwähnte *Sulzer-Maschine*, eine solche der *Maschinenbaugesellschaft Anzin* und der *Maschinenbaugesellschaft Belfort, Mühlhausen, Grafenstaden*. Eisenbahntechniker finden auf der südwestlichen Giebelseite sowohl im Erdgeschoss als auf der Galerie Eisenbahnmaterial oder Modelle von solchem*). Sehr sehenswerth ist auch die Ausstellung der Ingenieurarbeiten auf der südlichen Ecke der ersten Etage der Galerie und möchten wir besonders auf ein ausgestelltes Project aufmerksam machen, das zum Zwecke hat, Paris ähnlich wie London mit unterirdischen Bahnen zu versehen. Die Realisirung dieses Projectes werden alle diejenigen begrüßen, welche an der letzten Ausstellung Gelegenheit hatten die Unzulänglichkeit der Pariser Verkehrseinrichtungen zu studiren.

Auf der südöstlichen Längsseite, nach der Ecole militaire hin, befinden sich ausserhalb der Maschinenhalle die Generatoren, die den Dampf liefern für die verschiedenen Betriebsmaschinen der Ausstellung. Es sind die Anlagen von *Balcock & Wilcox, Jay de Pille, Roser, Naeyer, Ducommun, Belleville, Fives-Lilles*, die Anlage von *Megy-Echeverria & Bazan* zum Betrieb des fahrbaren Krans in der Maschinenhalle, und diejenige von *Dulac & Fontaine*. Auf der nördlichen Längsseite, zwischen der Ausstellung der Cl. 41 und der Maschinenhalle sind in besondern Gebäuden untergebracht: Die Betriebsmaschinen für die electrischen Beleuchtungsanlagen der Halle, ausgeführt von *Lecouteux & Garnier, dem Syndicat international des électriciens* und der *Gesellschaft Gramme*.

Es sind dies complete Anlagen mit Dampfmaschine, Kessel eventuell auch Dynamomaschinen.

Nachtrag. Wir werden nachträglich darauf aufmerksam gemacht, dass sich in der Ausstellung für Müllereimaschinen von Herrn Wegmann in Zürich nicht nur einer, sondern eine ganze Serie von Porzellanwalzenstühlen befinden und dass unter der Bezeichnung „Convertisseur“ ein Auflös- oder Ausmahlwalzenstuhl verstanden sei. Besonders hervorzuheben ist ein einpaariger Walzenstuhl mit bisher unmöglichen Walzendimensionen von 1 m Länge und 0,350 m Durchmesser. Eine Schälmaschine war nicht ausgestellt, dagegen eine neu construierte Centrifugalsichtmaschine mit inneren Schöpfern des Mahlgutes. Der Diamantdrehapparat ist zum Gebrauch für Müller bestimmt.

Wettbewerb für eine neue protestantische Kirche im Bläsiquartier zu Basel.

IV (Schluss.)

Unsere Berichterstattung über diese Preisbewerbung abschliessend geben wir auf nebenstehender Seite eine Darstellung des mit dem vierten Preise ausgezeichneten Entwurfes von Architect *Joh. Vollmer* in Berlin.

Bündnerische Eisenbahnbestrebungen.

Kaum hat der Canton Graubünden sein ausgedehntes Strassennetz, mit einem Kostenaufwande von nahezu 20 Millionen Franken, vollendet, so tritt die gebieterische Aufgabe an ihn heran, Eisenbahnen zu bauen, wenn nicht einzelne

*) Ueber die Ausstellung von Eisenbahnmaterial wird in dieser Zeitschrift ein besonderes Referat erscheinen.

Thalschaften in wirthschaftlicher Hinsicht vom Cantone abgetrennt und andere in ihren Erwerbsquellen wesentlich beeinträchtigt werden sollen.

Es ist nicht mehr der Traum einer grossen Alpenbahn, sondern die Erstellung von Thalbahnen, welcher die Gemüther bewegt, und es gehen alle Bestrebungen dahin, den diesseitigen Cantonstheil mit dem Engadin zu verbinden.

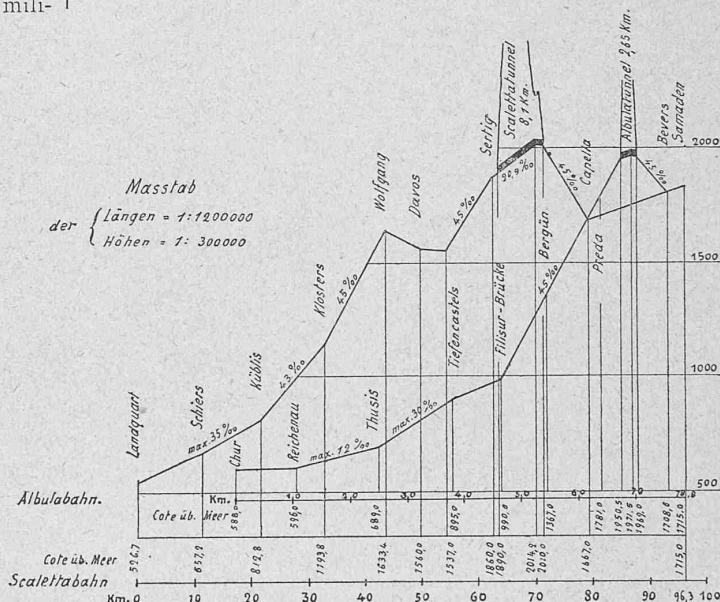
In letzter Zeit sind hiefür zwei Projecte aufgetaucht. Das eine führt von Landquart nach Davos und über den Scalettapass, mit einem 8,1 km langen Tunnel, nach dem Engadin — berührt somit die Peripherie des Cantons und dient hauptsächlich den Interessen des obern Prättigau und Davos —, während das andere von Chur aus den Rheinlauf verfolgt bis Thusis, von dort nach Filisur und über den Albula nach Samaden führt.

Diese Linie geht mitten durch den bevölkertsten Theil des Cantons. Sie ist auch die Route, die der Fremdenstrom nach dem Engadin bis dahin mit Vorliebe gewählt hat.

Beide Projecte betreffen Localbahnen mit 1 m Spurweite, die vermöge ihrer Ausdehnung und der zu über-

Vergleichendes Längenprofil

der Scaletta-Bahn: Landquart-Davos-Samaden 66,3 km
„ Albula-Bahn: Chur-Filisur-Samaden 78,8 km.



windenden Höhenunterschiede weit über die bisher in der Schweiz ausgeführten Bahnen ähnlichen Charakters hinausgehen.

Die Bahnstrecke Landquart-Davos ist im Bau begriffen und wird im Laufe des nächsten Sommers vollendet. Da sie sich bis zu einer Höhe von 1633 m ü. M. erhebt, darf man auf die Resultate des Winterbetriebes gespannt sein. Sie werden einen Masstab abgeben zur Beurtheilung der bei der Fortsetzung über den Scaletta zu überwindenden Betriebsschwierigkeiten. Der Concessionär hat sich nämlich von vorneherein zum Winterbetrieb verpflichtet und hofft mittelst Anlage von Gallerien und Verbauungen denselben bewältigen zu können.

Diese zweite Strecke Davos-Samaden ist ebenfalls als Adhäsionsbahn mit 45 ‰ Maximalsteigung und 100 m Minimalradius einswellen nur nach der Karte im Masstabe von 1:50000 projectirt und veranschlagt. Die „Schweiz. Bauzeitung“ hat in Band XIII Nr. 7 und 8 Näheres darüber berichtet.

Seitens des Concessionärs wird dieses Project lebhaft portirt. Es ist gelungen, das Interesse hervorragender Finanzleute auf dasselbe zu richten und es wird in gut unterrichteten Kreisen eine Finanzierung nicht für unmöglich gehalten. Ob aber bei ruhiger Erwägung der Verhältnisse und namentlich nach einem Vergleich mit der Albualinie die nöthigen Geldmittel sich finden lassen, dürfte noch fraglich sein.

in Rouen stellt eine mächtige horizontale Compound-Ventilmaschine, System Tandem, aus. Das colossale Schwungrad bildet zugleich eine Riemenscheibe für einen 1 m breiten Riemen. Daneben befindet sich eine Balanciermaschine von 100 HP, System Woolf, mit veränderlicher Steuerung. Lehrreich und interessant ist die Ausstellung des französischen Vereins von Dampfkesselbesitzern.

Wir können hier die Wirkung verschiedenster Dampfkesselexplosionen an den gesammelten Bruchstücken erkennen, sowie die schädlichen Wirkungen des Kesselsteins. Möge jeder Dampfkesselbesitzer, der diese Ausstellung besucht, zur Einsicht gelangen, dass eine sorgfältige und genaue Ueberwachung der Dampfkessel das sicherste Mittel gegen Explosionsgefahr ist. Der Besichtigung werth finden wir ferner die Ausstellung von Turbinen der Firma F. Royer in Epinal mit einer einfachen und scheinbar practischen Klappenregulirung (System Joly). Die Turbinen sind alle Girard-Turbinen mit innerer, radialer oder axialer Beaufschlagung und theils mit verticaler, theils mit horizontaler Axe.

Für denjenigen, der sich für Festigkeitsversuche interessirt, hat B. Trayvou in Lyon (ehemals Béranger) sehr sehenswerthe Apparate ausgestellt. Bei der Prüfung eines Stabes auf Zugfestigkeit wird die Verlängerung desselben durch electrische Contact- und Mikrometerschrauben gemessen. Eine zweite, schwächere Maschine gibt die Bruchkraft direct auf einem Zifferblatt an.

Jos. Farcot in St. Queen hat sein

pr. cm^2 und 42 Touren pr. Min. eine Leistung von 1500 HP ergeben. Ein mächtiges Schwungrad von 10 m Durchmesser und 1,50 m Breite dient als Kraftregulator. Eine kleine schnellgehende Maschine arbeitet mit 600 Touren pr. Min.

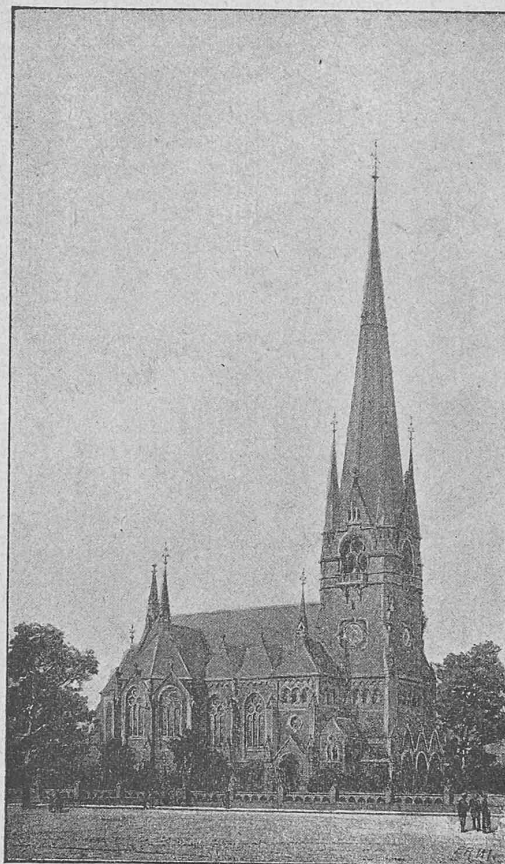
Grössere Anlagen stellen ferner aus die Firmen H. Lecouteux & Garnier in Paris und Victor Brasseur als Vertreter der Corliss-Wheelock Maschinengesellschaft in America. Die letztere Ausstellung enthält Maschinen von 100, 290 und 620 HP, System Corliss.

Zu erwähnen sind noch die hydraulischen Pressen von Morane in Paris. Pressen gleicher Construction wurden beim Bau des Eiffelthurmes verwendet; dann die Krane und Hebe Maschinen von Caillard im Havre und Verlinde in Lille. Guyenet in Paris lieferte ebenfalls Hebe Maschinen zum Bau des Eiffelthurmes und hat solche hier ausgestellt. In der Nähe der südwestlichen Treppe ist ein Heissluftmotor System Benier von der Gesellschaft für Heissluftmotoren ausgestellt. Der Motor soll nach dem Preiscourant eine sehr geringe Kohlenmenge consumiren.

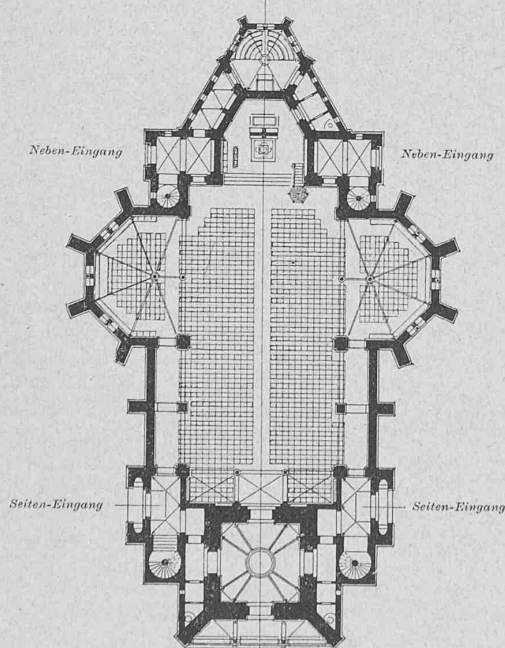
Das westliche Viereck enthält eine Ausstellung von Webmaschinen, Stickereimaschinen, Spinnmaschinen und Werkzeugmaschinen. — Von den erstern wollen wir nur diejenigen hervorheben, die zur Herstellung von Vorhangstoffen dienen; denn da die Maschinen in Thätigkeit sind so haben wir Gelegenheit die hübschen Arbeiten zu bewundern. Eine Rarität von einer Betriebsmaschine Firma Casse & fils in

Wettbewerb für eine neue protestantische Kirche im Bläsiquartier zu Basel.

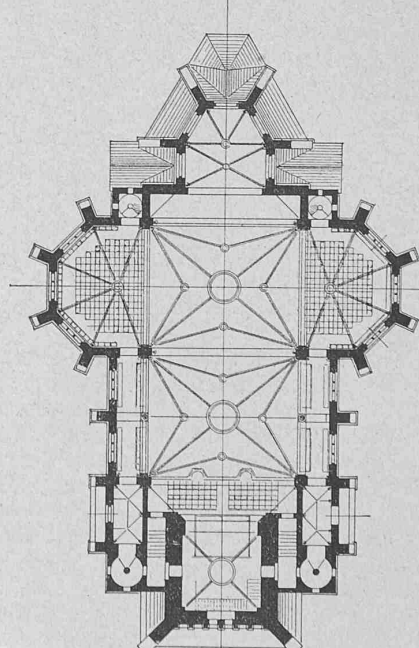
Vierter Preis. — Motto: „Bruchstein“. — Arch. J. Vollmer in Berlin.



Perspective.



Grundriss unter der Empore.



Grundriss über der Empore.

1 : 600.

eigenes Steuerungssystem verlassen und ist zu einer vervollkommenen Corlisssteuerung übergegangen*). Die ausgestellte Maschine soll bei einem Admissionsdruck von 6 kg

*) Farcot trat 1836 zum ersten Mal mit seiner Schleppschiebersteuerung auf. An der Ausstellung von 1878 hatte er aber bereits schon die oben angegebene Steuerung adoptirt.