

Das Verwaltungsgebäude der Gotthardbahn in Luzern: Architekt: G. Mossdorf in Luzern

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **15/16 (1890)**

Heft 3

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-16367>

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.

selbständiger Uebertragung grosser Kräfte von 100 und mehr Pferden könnte die Complication eines besondern Motors zur Inangsetzung der Secundärmaschine in Anbetracht der übrigen grossen Vorzüge einer solchen Anlage mit in den Kauf genommen werden, dagegen ist es für die Verwendung von Wechselstrom-Kleinmotoren natürlich die erste Bedingung und viel wichtiger als selbst die automatische Regulirung, dass der Motor allein angeht. Die bekannte Westinghouse Electric Comp., welche in Nordamerika auf dem Gebiete der Wechselstromeinrichtungen leitend ist, veröffentlichte zu Anfang dieses Jahres eine Notiz, nach welcher es ihr gelungen sei, selbstgehende Wechselstrommotoren für constante Belastung bis zu 1/4 HP hinunter zu construiren; die Firma Ganz & Comp. soll unabhängig und fast gleichzeitig dazu gelangt sein, selbstgehende und bei variablem Kraftverbrauch selbst regulirende Kleinmotoren für Wechselstrombetrieb zu combiniren; doch sind bis jetzt über keines dieser beiden Systeme genaue Beschreibungen und Resultate bekannt geworden, abgesehen von einigen kurzen Angaben über Untersuchungen, welche Professor Dr. Kittler an einem 30 HP Ganz-Wechselstrommotor erhalten hat; es wäre daher sehr zu begrüssen, wenn die Ergebnisse der im November letzten Jahres von einer Expertencommission in Frankfurt a. M. vorgenommenen wissenschaftlichen Messungen publicirt würden, da dieselben ein abschliessendes Urtheil über den gegenwärtigen Stand der Wechselstrommotorentechnik erwarten lassen.

Entsprechen die neuen Motoren allen practischen Anforderungen, wie sie an Gleichstrommotoren gestellt werden, so ist dem Wechselstromsystem unbedingt der Vorzug gesichert vor demjenigen mit Gleichstrom, sobald es sich um Uebertragung electricischer Energie auf grosse Distanz und nachherige Vertheilung in Form von Kraft und Licht handelt. Denn durch die Anwendung der Transformatoren wird es möglich, für die Uebertragung sehr hohe Spannungen zu benutzen und doch den Consumenten Ströme von beliebiger niedriger Spannung und Intensität an jedem Punkt des Leitungsnetzes zum directen Betrieb von Electromotoren und Lampen abzugeben.

Das Verwaltungsgebäude der Gotthardbahn in Luzern.

Architekt: K. Mosdorf in Luzern.
(Mit einer Tafel.)
(Schluss.)

Die der heutigen Nummer beigelegte Tafel gibt eine perspectivische Ansicht vom Vestibul des Verwaltungsgebäudes der Gotthardbahn.

Die Treppe und Säulen, welche das Vestibul vom Corridor trennen, wurden in Granit von Wassen ausgeführt; die weissgraue Farbe dieses Gesteines mit seinem rauhen Gefüge bildet einen angenehmen Contrast zu den farbigen, matt glänzenden Wänden aus künstlichem Marmor (Stucco lustro). Diese gleiche Bekleidung haben die Wände der Haupttreppe erhalten.

Die Treppe ist freitragend construirt und aus dem feinkörnigen Stein von Brenno hergestellt; der Treppenpilar wurde als Candelaber gestaltet, welcher die Glocke für die electricische Beleuchtung trägt, er wurde in carrarischem Marmor mit feiner ornamentaler Durchbildung von Herrn Michelangelo Molinari in Clivio ausgeführt. Das reiche, kunstvoll in Schmiedeeisen von Herrn Johann Meyer in Luzern ausgeführte Geländer bildet einen schönen Schmuck dieser Treppe.

Die Gesamtkosten des Verwaltungsgebäudes beliefen sich auf 1,210,000 Fr., dabei kommt der Quadratmeter Foundation (Aushub, Pfählung und Betonirung) auf 54 Fr. und der Cubimeter des ausgeführten Baues, gerechnet vom Trottoir bis zum Dachgesims, auf 30,5 Fr., in welchem Preis Foundation, Heizung, Beleuchtung und Bauleitung inbegriffen sind.

Zur Erdmassen-Berechnung bei Strassen- und Eisenbahnbauten.

Von Prof. K. Zwicky in Zürich.

Zur Bestimmung der zwischen zwei Querprofilen aufzufüllenden, resp. abzutragenden Erdmasse bedient man sich in der Praxis der einen oder andern empirischen Formel, welche einen angenäherten Werth für das Volumen liefert.

Zweck dieser Zeilen ist nun die Prüfung jener Formeln auf ihre Genauigkeit.

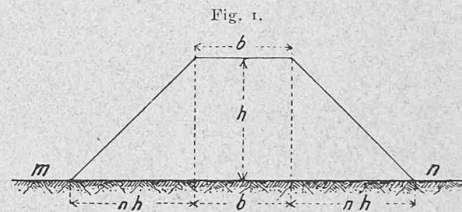
1. Flächeninhalt eines Querprofils.

Für die Construction der Querprofile sei gegeben die Planumbreite = b ; die Höhe b des Auftrages oder Einschnittes, in der Planummitte gemessen; die Neigung der Böschungen (n fache Anlage), die natürliche Terrainlinie $m n$. Nach der Neigung dieser letztern kann man dann folgende drei Fälle unterscheiden:

a) Terrainlinie $m n$ sei geradlinig und horizontal. Hier ergibt sich für den Querprofil-Inhalt F ganz einfach:

$$F = b h + n h^2.$$

Die Ausrechnung dieses Ausdruckes geschieht am bequemsten mittelst zwei Rechenschiebern; der eine liefert die Producte $b h$, der andere $n h^2$; da b und n für alle Querprofile constant sind, so kann immer dieselbe Einstellung benutzt werden:



b) Terrainlinie $m n$ gerade, aber geneigt. Dieser Fall kann auf einfache Weise auf den vorigen zurückgeführt werden. Ein Profil mit geneigter Terrainlinie ist stets grösser als das der mittleren Höhe b entsprechende mit horizontaler Terrainlinie. Zieht man nämlich durch den Axenpunkt E die Horizontale $C_1 D_1$, ferner $C_1 F$ parallel $B D$ und endlich durch F und C die Horizontalen FG und CH , so erkennt man:

$$ABDC = ABD_1 C_1 + \triangle CC_1 E - \triangle DD_1 E = ABD_1 C_1 + \triangle CC_1 F.$$

Nun ist aber:

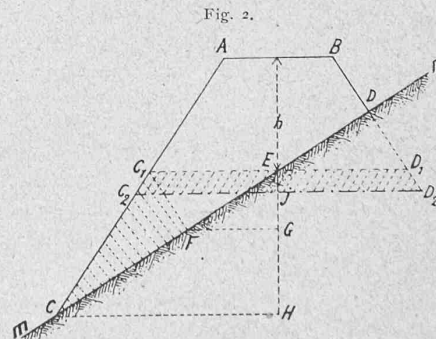
$$\triangle CC_1 E = \frac{1}{2} \cdot C_1 E \cdot EH$$

$$\triangle DD_1 E = \triangle C_1 E F = \frac{1}{2} \cdot C_1 E \cdot EG$$

$$\triangle CC_1 E - \triangle DD_1 E = \frac{1}{2} \cdot C_1 E \cdot GH = C_1 D_1 \cdot \frac{GH}{4}$$

Trägt man nun $\frac{GH}{4} = EJ$ auf, und zieht durch J die Horizontale $C_2 D_2$, so wird sehr annähernd

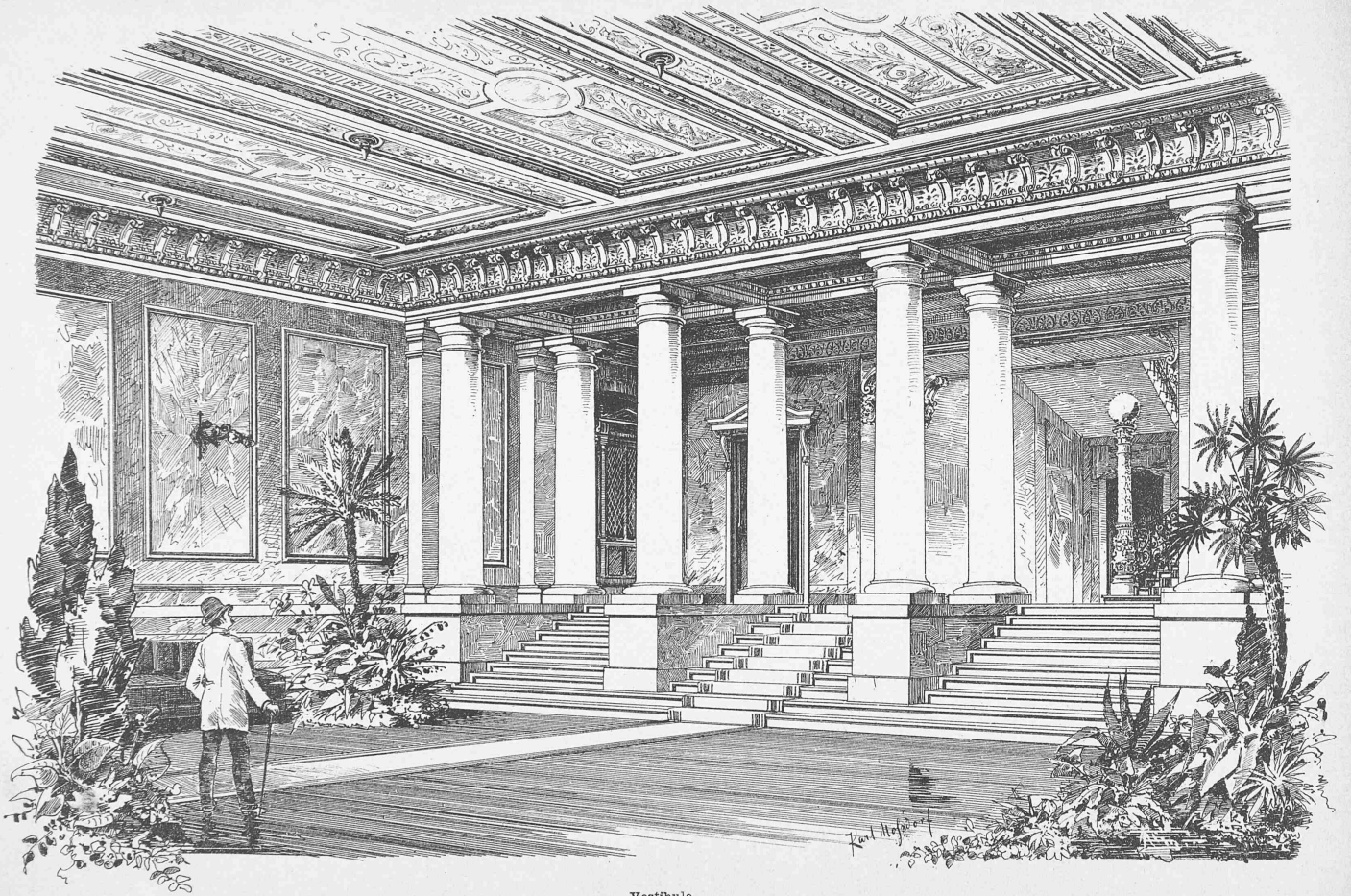
$$C_1 D_1 \cdot \frac{GH}{4} = \text{Trapez } C_1 D_1 D_2 C_2 \text{ und damit } ABDC = ABD_2 C_2$$



d. h. der Inhalt eines Querprofils von der Axenhöhe b mit geneigter Terrainlinie ist gleich demjenigen mit horizontaler Terrainlinie von der Höhe $b + \frac{GH}{4}$ (*).

*) Aus der Bedingung $ABDC = ABD_2 C_2$ folgt auch, wenn man AC und BD bis zu ihrem Schnittpunkt P verlängert,

$$\triangle CPD = \triangle C_2 PD_2,$$



Vestibule.

Verwaltungsgebäude der Gotthardbahn in Luzern.

Erbaut von G. MOSSDORF, Architekt.