

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 31/32 (1898)
Heft: 7

Artikel: Landhäuser und Villen
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-20735>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.01.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

wöhnliche Doppelnähte ausgeführt. Die Nietungen sind hydraulisch unter Blechschluss hergestellt.

Der Tender ist zweiachsrig, wird jedoch bei den spätern Ausführungen behufs Verminderung der Achsbelastungen und angemessener Vermehrung der Vorräte durch einen dreiachsigen ersetzt.

Die Maschine ist ausgerüstet: Mit der Westinghousebremse (auf Trieb- und Tenderräder wirkend), dem Hausschälter'schen Geschwindigkeitsmesser, dem Gresham'schen Dampfstrahl-Sandstreuer und der Einrichtung zur Dampf-abgabe für die Wagenheizung.

Im übrigen ist die Bauart aus den Textfiguren und der vorliegenden Tafel ersichtlich.

Die Hauptverhältnisse sind folgende:

Lokomotive:

Durchmesser des Hochdruckcylinders . . .	500 mm
„ der Niederdruckcylinder . . .	540 „
Kolbenhub	600 „
Triebraddurchmesser	1520 „
Lauftraddurchmesser	850 ¹⁾ „
Radstand der Triebachsen	3900 „
Totaler Radstand	6310 „
Mittlerer Kesseldurchmesser	1450 „
Rostfläche	2,3 m ²
Anzahl der Siederöhren	238
Äusserer Durchmesser derselben	45 mm
Innerer „ „	41 „
Länge derselben zwischen den Rohrwänden	3800 „
Heizfläche der Siederöhren (wasserberührte)	128 m ²
Direkte Heizfläche	12,3 „
Totale „ „	140,3 „
Dampfdruck	14 Atm.
Gewicht der Lokomotive leer	49500 kg
„ „ „ voll ausgerüstet	54800 „
Grösstes Adhäsionsgewicht	44500 „
Maximalgeschwindigkeit	75 km/Std.

Tender (dreiachsrig):

Raddurchmesser	1030 mm
Inhalt der Wasserkasten	11,70 m ³
Inhalt der Kohlenkasten	5000 kg
Gewicht, leer	12 300 „
„ ausgerüstet	29 000 „

Dienstgewicht von Lokomotive und Tender 83 800 kg
 Gesamtradstand „ „ „ „ 12,360 m
 Gesamtlänge über Puffer 16,000 „

Ueber Leistungen und Brennmaterialverbrauch während des ganzen Betriebsjahres 1897 giebt nachstehende Tabelle Aufschluss:

Lok. J.-S. A ³ T 231 (301)	1897	
	Sommermonate Juni-August	Ganzes Jahr
Fahrleistung	29 830 km	70 158 km ²⁾
Durchschnittliche Belastung	180 t	177 t
Brennmaterialverbrauch,	333,9 t	850,1 t
wovon Saarkohlen	82 0/0	87 0/0
» Briquettes	18 0/0	13 0/0
Durchschnittlicher Verbrauch:		
Per Lokomotivkilometer	11,19 kg	12,11 kg
» beförderten Dekatonnen-Kilometer	0,621 kg	0,684 kg

Die dreicylindrige Probelokomotive Nr. 301 hat bis jetzt den gehegten Erwartungen in jeder Beziehung entsprochen. Die erzielten Betriebsergebnisse sind derart befriedigende, dass sie die Verwaltung der Jura-Simplon-Bahn veranlassen, vorläufig weitere 25 Lokomotiven dieser Bauart in Auftrag zu geben. Die Lieferung hat bis zum Sommerdienst 1899 zu erfolgen. Von der successiven In-

¹⁾ Das in der Zeichnung (Tafel) angegebene Mass von 1030 mm für den Lauftraddurchmesser bezieht sich auf die erste Maschine; für die folgenden Maschinen ist dasselbe auf 850 mm reduziert worden.

²⁾ Die Gesamtleistung von Oktober 1896 bis Ende 1897 beträgt 77 158 Lokomotivkilometer.

dienstsetzung einer grossen Anzahl dieser äusserst leistungsfähigen, den neuesten Fortschritten der Technik entsprechenden Lokomotiven sind für den Fahrbetrieb der Jura-Simplon-Bahn, namentlich auch auf verkehrsreichen, einspurigen Linien, wie z. B. Basel-Delle, wesentliche Erleichterungen und gleichzeitig Ersparnisse zu erwarten.

Bern, im Januar 1898.

Landhäuser und Villen.

J.

Aus den alle Zweige der Baukunst umfassenden Skizzenblättern der „Architektonischen Rundschau“ haben die Herausgeber dieser in Fachkreisen wohlbekannten und geschätzten Zeitschrift Einzelausgaben veranstaltet, welche eine 100 Tafeln enthaltende Sammlung von Darstellungen der in früheren Jahrgängen erschienenen Landhäuser und Villen eröffnet.¹⁾

Die mit Sorgfalt ausgewählten Beispiele aus diesem Gebiete der baukünstlerischen Thätigkeit sind nicht nur auf Ausführungen in Deutschland beschränkt; auch Oesterreich, Frankreich, Italien, England, die Schweiz und Nordamerika sind durch bemerkenswerte Bauten in der Sammlung vertreten, die ein interessantes Bild architektonischen Schaffens mit dem Vorzug anregenden Studienmaterials verbindet. Von allen Gebäuden werden Gesamtansichten und in klarer Darstellung bearbeitete Grundrisse, teilweise auch einzelne Fassaden gegeben. Den Abbildungen geht ein kurz gehaltener, erläuternder Text voraus, dessen Angaben meist nur die wichtigsten Punkte der Bauausführung betreffen. Ueber die in heutiger Nummer aus jener Veröffentlichung wiedergegebenen zwei Villen (S. 50) wird folgendes mitgeteilt:

Villa Schwartz in Berlin. Architekt: *H. Griesebach* daselbst. — Die Architekturteile des Baues sind aus rotem Sandstein hergestellt, die Mauerflächen geputzt, das Dach mit Schiefer gedeckt, Thüren und Fenster, sowie alle Täferungen und Holzdecken sind in amerikanischem Cypressenholz ausgeführt. Mehrere Decken wurden mit frei auftragener Stuckarbeit geschmückt. Dieser soliden und reichen Ausstattung entspricht die verhältnismässig hohe Bausumme von 225 000 Fr.

Villa des Herrn Dr. Schlitz in Heilbronn. Architekten: *Kayser & von Grossheim* in Berlin. — Für die Anlage sind wesentlich Rücksichten auf Wohn- und Berufszwecke massgebend gewesen. Die äussere Erscheinung des Hauses sollte sich an die in Heilbronn vorhandenen Wohnhäuser aus der Zeit der deutschen Renaissance anschliessen, unter Vermeidung jedes weitergehenden Aufwandes. Die Strassenfront ist in Sandstein ausgeführt, während bei den Garten- und Seitenfronten das gewöhnliche Mauerwerk in Erscheinung tritt. Das Innere des Hauses hat eine dem Stil entsprechende, einfache Ausstattung erhalten.

(Schluss folgt.)

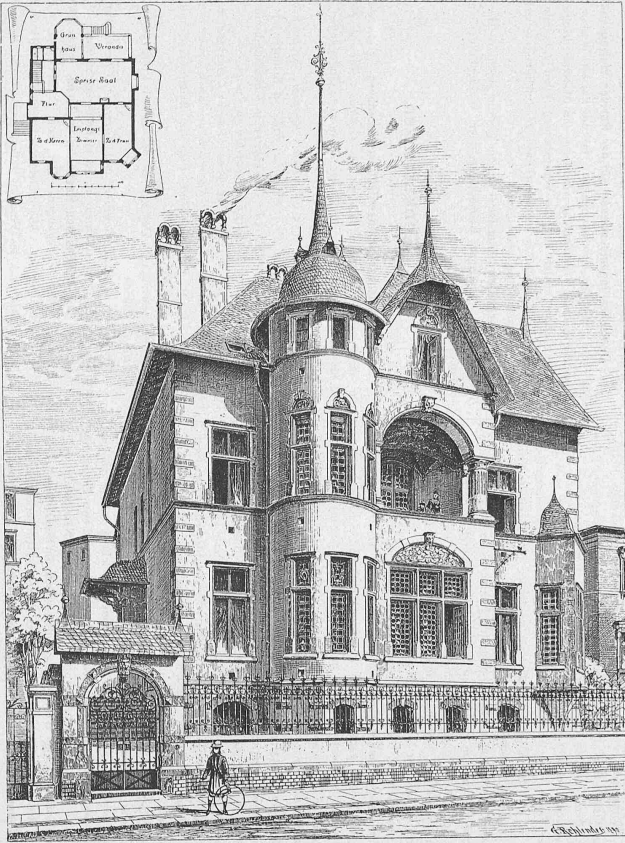
Miscellanea.

Belastungsversuche an einer eisernen Brücke in Tervueren (Brüssel). Anknüpfend an unsere früheren Mitteilungen²⁾, sind wir durch die Gefälligkeit von Obering. Prof. *Vierendeel* vorläufig in den Stand gesetzt, unseren Lesern nunmehr kurz die Ergebnisse der Belastungsversuche mit dessen neuem Brückensystem vorzuführen. Zur bessern Orientierung über diese neue Bauart diene die beigegebene, kleine perspektivische Ansicht eines Brückenendes, aus welcher ersichtlich ist, dass die Haupttragwände nur aus den beiden Gurtungen und lotrechten Pfosten bestehen, unter Fortfall geneigter Streben. Die Ecken sind an den Stellen, wo Gurtungen und Pfosten] zusammenstossen, abgerundet und die ganzen Aussparungen mit Winkeleisen und Flachbändern gesäumt. Einzelheiten der Konstruktion sind aus der Figur (S. 49) deutlich erkennbar. Die so entstehende, leiterähnliche

¹⁾ Einzelausgaben der «Architektonischen Rundschau»: Landhäuser und Villen. Stuttgart 1897. J. Engelhorn. Preis 12 M.

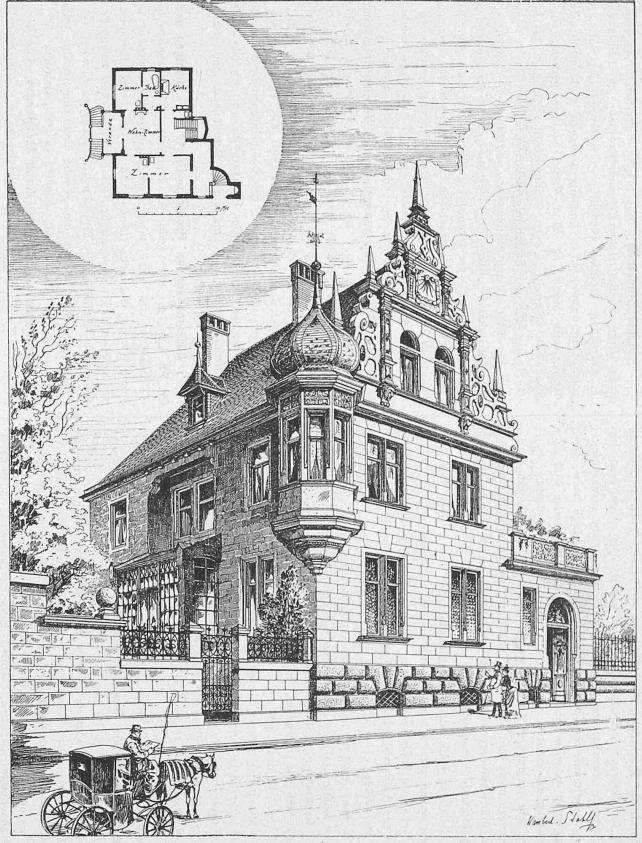
²⁾ Bd. XXX S. 99.

Villa Schwartz, Lichtensteinallee Nr. 4 in Berlin.
Architekt: H. Griesebach in Berlin.



Einzelansgaben der „Architekt. Rundschau“.

Villa des Herrn Dr. Schlitz in Heilbronn.
Architekten: Kayser & von Grossheim in Berlin.



Verlag von J. Engelhorn, Stuttgart.

Landhäuser und Villen.