

Vom Lötschbergtunnel

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **53/54 (1909)**

Heft 2

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-28080>

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.

Die Monthey-Champéry-Bahn.

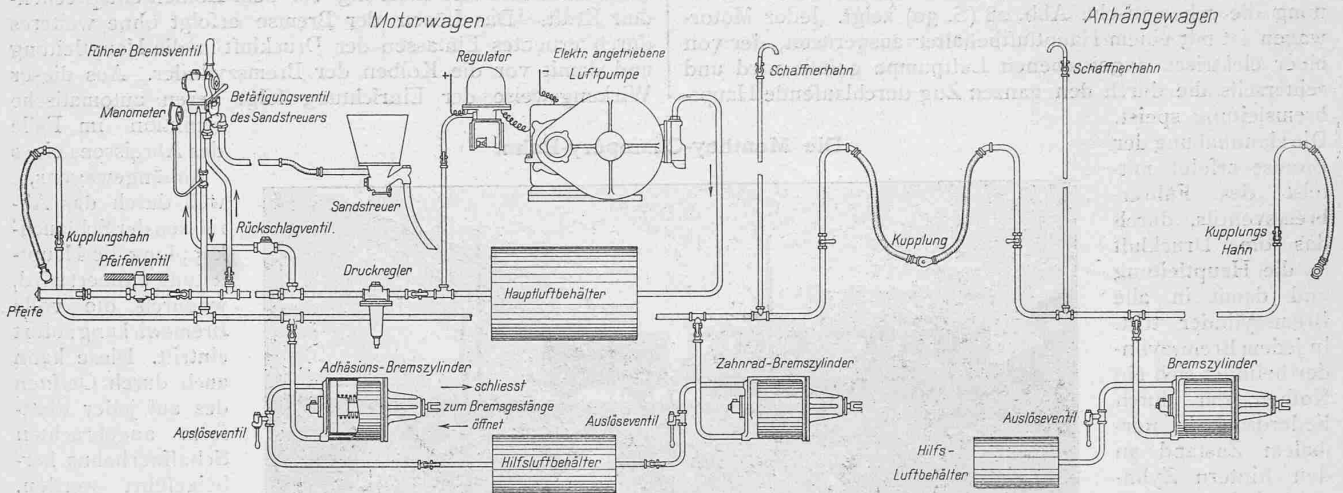


Abb. 28. Anordnung der automatischen, kontinuierlichen Differential-Druckluft-Westinghouse-Kleinbahnbremse.

gende Signalpfeife sowie die Sandstreuer zu erwähnen. Der Ventilhebel zu letztern ist derart mit dem Führerbremsventil verbunden, dass bei Vollbremsung auch der Hebel des Sandstreuerventils mitgenommen und diese in Tätigkeit gesetzt werden.

Die gesamten mechanischen und elektrischen Einrichtungen der Bahnanlage haben sich sowohl anlässlich der eingehendsten Abnahmeversuche durch die Kontrollorgane des schweiz. Eisenbahndepartements wie auch im seitherigen Betriebe vorzüglich bewährt.¹⁾

Vom Lötschbergtunnel.

Nach unserer letzten Notiz vom 12. Dezember v. J. wird erst jetzt wieder weiteres über die schwebende Frage der Fortführung der Arbeiten auf der Nordseite bekannt. Im «Bund» liest man:

«In den letzten Tagen des alten Jahres wurden Konferenzen abgehalten zwischen der Berner Alpenbahngesellschaft und der Bauunternehmung, um über die Fortsetzung des Tunnelbaus zu beraten. Dabei gewann die Ansicht die Oberhand, dass das alte Tracé zu verlassen sei, da man sich mit einer Umgehung der kritischen Stelle unter dem Gasterntal leichter aus der schwierigen Lage ziehen könne. Für die Abänderung des Tracé spricht auch der Umstand, dass die Bohrungen der Gesellschaft von Nordhausen, die das Terrain unter dem Gasterntal sondieren sollten, sehr langsam vor sich gehen. Man musste weitere Röhren beschaffen und dazu eine lange Wasserleitung erstellen. Es wird sich nun fragen, ob die Bohrungen in absehbarer Zeit wirklich zu einem abschliessenden Ergebnis gelangen können, sonst wird man auf alle Fälle den Umweg wählen, für den die Unternehmung verschiedene Projekte ausarbeiten liess. Nach denselben würde die Umgehungslinie eine Verlängerung des Tunnels von etwa 1 Kilometer ausmachen.»

Wir verweisen hinsichtlich des bisherigen Verlaufes der Angelegenheit auf unsere seit der Katastrophe vom 24. Juli v. J. gebrachten verschiedenen Mitteilungen.²⁾

Miscellanea.

Das Wittelsbacher Gymnasium in München, ein durch das kgl. Landbauamt in München in der Zeit vom Herbst 1906 bis Herbst 1907 am Mars-Platz errichteter dreistöckiger Putzbau in schlichten Formen, zeichnet sich durch malerische Gruppierung der Gebäudemassen aus, die sich an drei Strassen um einen nach Osten offenen rechteckigen Hof legen. Die Schulzimmer erhalten in der Hauptsache einseitige Südostbeleuchtung. Mit Rektor- und Abwartwohnung und einer auch für festliche Anlässe zu benützenden Turnhalle von 420 m² Grundfläche erreicht das Gebäude einen umbauten Raum von rund 34 400 m³, gemessen vom Kellerboden bis Oberkante Hauptgesims. Die Gesamtkosten erreichten einschliesslich rund 91 000 Fr. für Nebenanlagen und 60 000 Fr. für innere Einrichtung rund 810 000 Fr. oder 23,50 Fr. für den m³ umbauten Raumes. Hiezu ist zu bemerken, dass als Bodenbelag Eichenriemen zur Verwendung kamen,

¹⁾ Die fotogr. Aufnahmen stammen von F. Fumex in Monthey.

²⁾ Band LII, Seite 66, 81, 145, 156, 172, 200, 243, 268, 296 u. 321.

ferner, dass das Gebäude mit Niederdruckdampfheizung, elektrischer Beleuchtung und Zentraluhrenanlage für alle Unterrichtsräume, sowie mit ausgedehnter Wasserversorgung und marmornen Trinkbrunnen ausgestattet ist.

Das Bonner Stadtbild in Gefahr. Der Rheinische Verein für Denkmalpflege und Heimatschutz hat in derselben Sitzung, in der er Schritte zu tun beschloss, um den Verkauf historischer rheinischer Schlösser zu verhindern, auch Stellung genommen zu der geplanten Hochlegung der Staatsbahn in Bonn. Durch sie würde die Stadt im Zentrum in zwei Teile geschnitten; das Stadtbild würde in seinen schönsten Partien vernichtet, und vor allem der berühmte Durchblick vom alten Schloss (der Universität) bzw. vom Kaiserplatz durch die Poppelsdorfer Allee zum Poppelsdorfer Schloss und dem Kreuzbergkloster, dieser Blick, der nicht nur von einziger Schönheit ist, sondern auch die Erinnerung an die altberühmte kurfürstliche Anlage vor allem lebendig hält, seiner Wirkung beraubt werden.

Internationale Ausstellung für Reise- und Fremdenverkehr in Berlin 1911. Die Zentralstelle für die Interessen des Fremdenverkehrs in Berlin beabsichtigt in den Ausstellungshallen beim zoologischen Garten daselbst vom 18. März bis zum 15. Mai 1911 eine internationale Ausstellung zu veranstalten, in der die Vorzüge und Sehenswürdigkeiten aller für den modernen Fremdenverkehr in Frage kommenden Reiseziele, Verkehrseinrichtungen zu Wasser und zu Lande usw. zur Darstellung gelangen sollen. Sofern die einzelnen Staaten Kollektivausstellungen bilden, soll die Ausstellung nach Staaten geordnet werden. Eine Prämierung der ausgestellten Gegenstände ist nicht in Aussicht genommen.

Die Erweiterung des Türkenschanzparkes in Wien um rund 11,5 ha durch Angliederung der ehemaligen Sandstätten ist vom Wiener Gemeinderat beschlossen und der hierfür vorgesehene Betrag von rund 800 000 Fr. bewilligt worden. Die alten Sandgruben sollen zumteil zugefüllt und das ganze Gelände durch Anlage von Fahr- und Fusswegen, von grossen Rasenplätzen und Baumbeständen und einer geräumigen Quellengrotte zu einem unveräusserlichen öffentlichen Park umgestaltet werden.

Grosse Waggon- und Lokomotivbestellungen in Preussen. Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat den Wagenbauanstalten Aufträge auf Lieferung von 1135 Personen-, 309 Gepäck- und 865 Güterwagen, ferner den Lokomotivfabriken Auftrag auf die Lieferung von 570 Lokomotiven überwiesen. Die Waggonlieferung hat einen Gesamtwert von 44 Millionen M., die Lokomotivlieferung einen solchen von 38½ Millionen M.

Die Akkumulatoren-Doppelwagen der preuss. Staatsbahnen, von denen wir auf S. 201 des vorigen Bandes einige Einzelheiten wiedergegeben haben, sollen sich im Dienst vorzüglich bewähren. Ihre zulässige Höchstgeschwindigkeit ist von 50 auf 60 km/Std. erhöht worden, doch soll im Allgemeinen die Geschwindigkeit von 50 km/Std. beibehalten werden. Bereits werden die Wagen mit Vorteil zum Ersatz von sog. Tramzügen benutzt.

Konkurrenzen.

Neue Rheinbrücke in Rheinfelden. Der Gemeinderat von Rheinfelden eröffnet, mit Einlieferungstermin vom 30. April d. J., einen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen und eventuellen Angeboten für eine an Stelle der bestehenden Brücke zu erbauende neue Brücke über den