Zimmerschmuck im Freuler'schen Palaste in Näfels

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 5

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-15593

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Ursache des Einsturzes gefunden zu haben. Die Entstehung des Risses wird den Längsrippen, welche an den Cylindern angebracht waren, zugeschrieben und man glaubt, dass schon die Weglassung dieser Verstärkungen genügen würde, um in Zukunft ähnliche Unglücksfälle zu vermeiden. Desshalb sind für Anderton die Cylinder, allerdings nach verbesserter Construction, jedoch unter Beibehaltung des Gusseisens als Material neu hergestellt worden.

Die Tragfähigkeit der grössten Schiffe, welche durch die Schleuse bei Anderton gehen, beträgt 100 *t*, bei Fontinettes rechnet man auf 300 *t* und im Canal du Centre sogar auf 400 *t* Tragkraft der Schiffe. Man ist daher in Frankreich und in Belgien darauf angewiesen, schon mit Rücksicht auf die grössern Gewichte, welche daselbst zu fördern sind, vorsichtiger zu sein und namentlich dem Gusseisen nur dann Zutrauen zu schenken, wenn nach umfassenden Proben für den Betrieb dauernde Sicherheit gewährleistet wird. Wenn man berücksichtigt, dass der in Anderton zerstörte Cylinder während nahezu sieben Jahren gute Dienste geleistet hat und dann gleichwohl unter demselben Wasserdrucke, welchem er in dieser Zeit täglich wiederholt ausgesetzt war, eingestürzt ist, so kann man nur denjenigen Constructionen Zutrauen schenken, welche viel höhere Pressungen aushalten, als diejenigen, welche im Betriebe vorkommen. (Fortsetzung folgt.)

Zimmerschmuck im Freuler'schen Palaste in Näfels.

(Mit einer Tafel.)

Dem unter obigem Titel in letzter Nummer erschienenen Artikel lassen wir heute eine Tafel mit Detailzeichnungen der Nord- und Südwand des sogenannten Kinderzimmers nachfolgen.

Eine schmalspurige schweizerische Alpenbahn.

Im Herbst dieses Jahres soll die erste Theilstrecke der Schmalspurbahn von Landquart nach Davos, nämlich die Abtheilung Landquart-Klosters und im künftigen Jahre die gesammte Linie bis nach Davos dem Verkehr übergeben werden. Damit erhält der Canton Graubünden, der bis auf die kurze Strecke der Vereinigten Schweizerbahnen nach Chur, dem Eisenbahnverkehr ferne geblieben ist, eine erste längere Verbindung mit dem schweizerischen Schienennetz. Welche Sympathien diese erste bündnerische Eisenbahn in den betheiligten Thalschaften gefunden, welche Hoffnungen der blühende Curort Davos auf dieselbe gesetzt hat, ist bekannt.

Die im Bau begriffene Bahn wird zu den technisch interessantesten Bergbahnen Europas gezählt werden können, denn sie überschreitet, als Adhäsionsbahn gebaut und ohne künstliche Hülfsmittel, die respectabele Höhe von 1635 *m* über Meer.

Indess wird sie, einmal fertig und dem Betrieb übergeben, doch nur eine Sackbahn bleiben, die in erster Linie dem Welt-Curort Davos zu dienen und erst in zweiter Linie den Localverkehr im Prättigau zu vermitteln hat.

Es lag daher der Gedanke einer Weiterführung der Bahn nahe und dieser Gedanke, so kühn er auch erscheint, ist bereits im ersten Stadium der Verwirklichung begriffen.

Soeben vernehmen wir, dass der Concessionär der Landquart-Davoser-Bahn Herr W. S. Holsboer in Davos bei den schweizerischen Bundesbehörden um die Gewährung der Concession für eine Meterspurbahn von Davos nach Samaden eingekommen ist. Dadurch soll der Curort Davos mit dem Oberengadin, dessen Fremdenverkehr in den letzten Jahren ausserordentlich zugenommen hat, verbunden werden.

Von Samaden nach Maloja und von letzterem Orte bis nach Castasegna an der italienischen Grenze im Bergell bestehen bereits Concessionen, so dass nach deren Ausführung das letzte Glied der Verbindungskette mit dem italienischen Eisenbahnnetz eingefügt und das Rheinthal in der That durch eine allerdings nur schmalspurige Alpenbahn mit Italien verbunden wäre.

Doch kehren wir zu dem genannten Projecte Davos-Samaden zurück, dessen Anlage wir in Folgendem beschreiben wollen.

Für die Strecke von Davos bis zu dem in's Oberengadin einmündenden Sulsanna-Thal sind zwei Varianten vorgesehen.

Die erstere sieht einen Centralbahnhof Davos, der sowohl der Landquarter Linie, als auch der projectirten Bahn dienen soll, vor. Derselbe liegt 1560 *m* hoch auf der Prader-Wiese beim Schiabach. Von dort an senkt sich die Bahn mit 22,1 und 5,1 ‰ und sucht bei Bolgen ihren Uebergang über das corrigirte Landwasser um mit der geringen Steigung von 5,8 ‰ die auf dem Wildboden anzulegende Station Frauenkirch-Clavadel (1550 *m* über Meer) zu erreichen. Nun wendet sich die Bahn nach Südosten, dem sanft ansteigenden Sertigthal zu, indem sie dem nach Südwesten gerichteten Abhange des Thales, immer etwa 10 bis 30 *m* über dem Sertigbache liegend, mit einer Steigung von 45 ‰ die 1842 *m* über Meer gelegene Station Sertig-Dörfli erreicht. Etwa 1,5 *km* weiter, beim Wasserfall liegt 1890 *m* hoch der Eingang zum Tunnel unter dem Sertigpass. Die Lage der Station Sertig-Dörfli, deren Anlage schon aus Betriebsrücksichten geboten erscheint, ist noch nicht genau bestimmt, die Strecke von dort bis zum Tunneleingang hat nur 17,3 ‰ Steigung und hält sich in der Thalsohle, um das lawinenreiche Gehänge oberhalb Sertig-Dörfli zu vermeiden. Die Länge des Tunnels beträgt 8100 *m*, wovon die ersten 6000 *m* in der Steigung von 20,7 ‰ und die weitern 2100 *m* in dem schwachen Gefälle von 2 ‰ liegen, das vielleicht um einige Promille zu erhöhen sein wird, falls sich ungünstige Wasserverhältnisse zeigen sollten. Die Herstellung desselben soll von beiden Seiten in Angriff genommen werden, wobei die auf der Sertig-Seite leicht zu fassende Wasserkraft gute Dienste leisten kann. Als Bauzeit sind 3 bis 4 Jahre angenommen. Der Tunnel culminirt mit 2014 *m* über Meer, während der Tunnelausgang auf Cote 2010 *m* liegt.

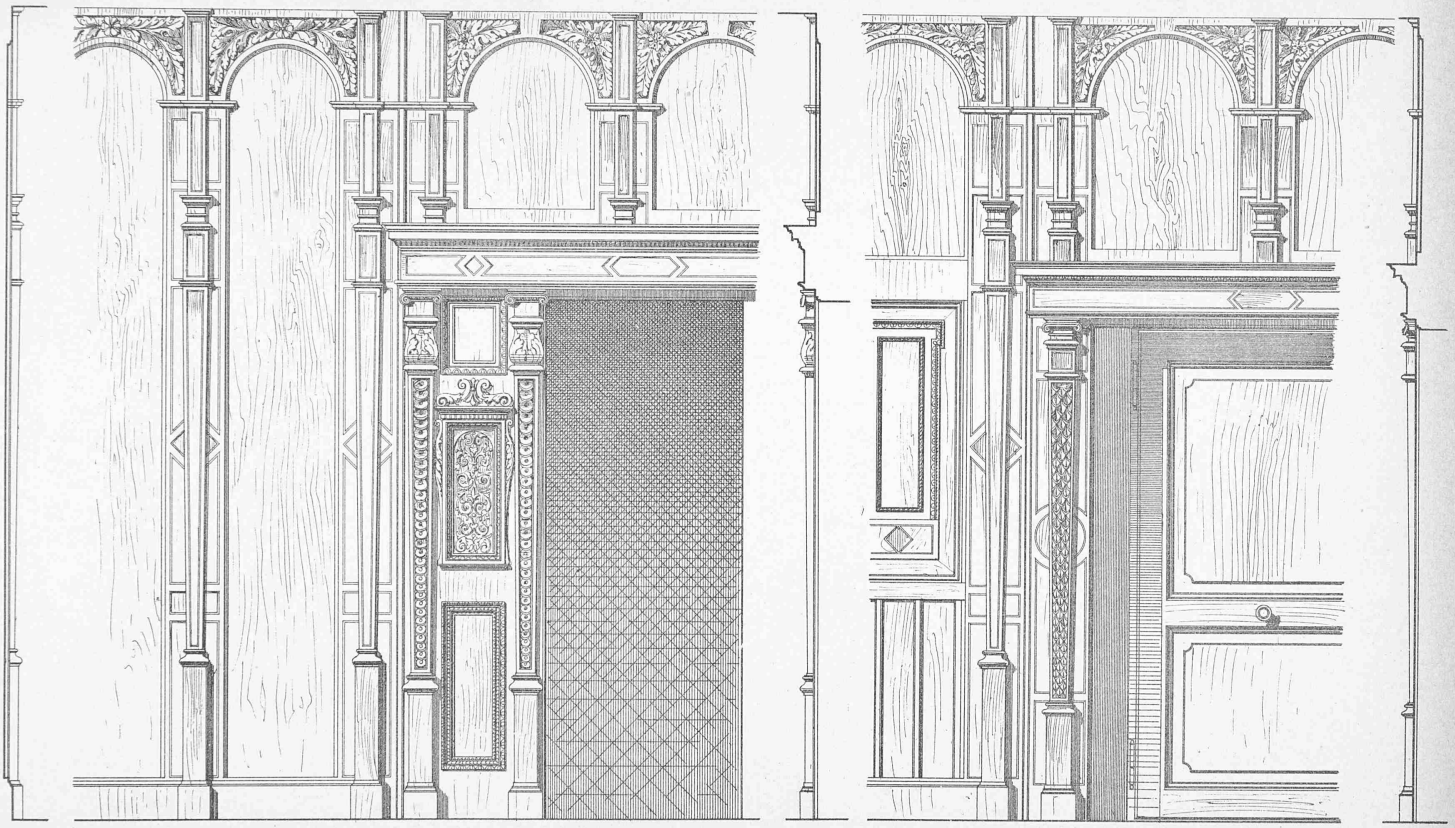
Die zweite Variante verlässt Davos-Dörfli auf der Höhe von 1564 *m* über Meer und zieht sich dem östlichen Abhange des Dischma-Thales folgend zuerst in geringerem Ansteigen von 15,6 ‰, nachher in Steigungen von 44,7 und 41,5 ‰ nach dem Dürrboden, wo auf der Höhe von 2010 *m* der Eingang des 6590 *m* langen unter dem Scaletta-Pass durchgehenden Tunnels liegt. Der Culminationspunkt des Tunnels befindet sich genau in der Mitte desselben auf der Cote von 2026 *m*, von wo er nach beiden Seiten ein Gefälle von 5 ‰ hat. Der Tunnel-Ausgang im Sulsanna-Thal ist in Folge dessen gleich hoch wie der Eingang (2010 *m*) gelegen.

Hier, beim Tunnelausgang vereinigen sich die beiden Varianten und die Bahn mündet nun in das fast unbewohnte und lawinenreiche Sulsannathal. Daselbst bedarf sie besonderer Schutzvorrichtungen. In welchem Masse die meist aus Holz herzustellenden Gallerien in Anwendung kommen, eventuell wie viel davon durch Tunnels zu ersetzen wären, kann erst durch spätere, auf Grundlage genauer Aufnahmen vorzunehmende Studien bestimmt werden. Die Bahn durchläuft das Sulsanna-Thal auf möglichst kurzem Wege mit constantem Gefälle von 45 ‰, das auch ziemlich genau demjenigen der Thalsohle entspricht.

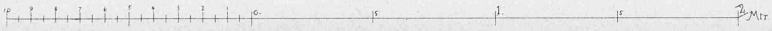
Mit Rücksicht auf den Personen- und Waaren-Verkehr nach dem Unter-Engadin ist die Einmündung in das Haupt-Thal und der Bahnhof Sulsanna ziemlich tief thalabwärts verlegt worden, sonst wäre eine Einmündung mehr oberhalb, in der Nähe von Scanfs möglicher Weise eher geboten gewesen. Von hier an bestehen für die Anlage der Eisenbahn bis nach Samaden technisch keine erheblichen Schwierigkeiten mehr. Das Ober-Engadin bietet bekanntlich auf dieser Strecke dem Bahnbau eine ziemlich breite ebene Thalsohle mit Steigungen von 4 bis 5 ‰ dar; einzig zwischen Madulein und Ponte findet sich eine Steigung von 8 ‰. —

Freulerscher Palast in Näfels.

Detail vom Kinderzimmer.



Aufgenommen & gez. von H. Fietz.

Photo-Lithogr. von J. Erni.

Nord-Wand. 1:20 *Süd-Wand.*