Widmer, Rudolf

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **23/24 (1894)**

Heft 15

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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.

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

http://www.e-periodica.ch

ihren Zweck so vollkommen erfüllt, dass eine Entgleisung beim besten, bezw. schlimmsten Willen unmöglich ist, die Weiche mag stehen, wie sie will, auch wenn beide Weichenzungen zwischen die Räder der passierenden Fahrzeuge kommen.

Erfinder dieser sehr sinnreich erdachten und wertvollen Neuerung ist Herr S. Rogozca in Pitesti, Beamter des Bahnunterhaltungsdienstes der rumänischen Eisenbahnen, auf deren Netze bereits seit mehreren Jahren Weichen, mit dieser Sicherheitsvorrichtung versehen, und zwar in den Hauptgeleisen für Personen- und Schnellzüge im Betriebe sind und unter den in Rumänien herrschenden, höchst ungünstigen klimatischen und namentlich Schneeverhältnissen sich jederzeit auf's Beste bewährt haben, wie aus den vorgelegten Zeugnissen der Direktion dieser Bahn hervorgeht.

Die Direktion der V. S. B., die Wichtigkeit der Erfindung erkennend, gestattete dem Erfinder in entgegenkommender Weise und im Interesse der eigenen, sowie sämtlicher übrigen schweizerischen Bahnen, seine Neuerung an einer Weiche des Bahnhofes Rorschach in der dortigen Werkstätte ausführen und anbringen zu lassen, und es fand am 8. ds. vor dem Direktor und den Oberbeamten des Betriebes die Probe statt, welche das Versprochene glänzend bestätigte. Es wurde wiederholt mit Lokomotiven und angehängten Wagen über die halbgeöffnete Weiche, während faustgrosse Steine beidseitig zwischen Zunge und Stockschiene lagen, oder der Weichenhebel fortwährend umgelegt wurde, mit Geschwindigkeiten bis zu 44 *km* per Stunde gefahren, ohne dass das Lokomotivpersonal mehr als einen leichten Stoss, ungefähr wie beim Befahren eines nicht gut liegenden Schienenstosses, empfand.

Es ist zu hoffen, dass diese Neuerung auf den schweizerischen Eisenbahnen in weitem Umfange eingeführt und dadurch die Betriebssicherheit wesentlich gehoben wird, dank dem Erfinder und dem Entgegenkommen der Direktion der V. S. B.

Eiger-Bahn. Ueber die Motive, welche den in unserer vorletzten Nummer mitgeteilten Beschluss der Wengernalpbahn-Generalversammlung veranlasst haben, erhalten wir von kompetenter Seite folgenden Aufschluss. Herr Guyer-Zeller gab die Zusicherung, sofern ihm von der Bundesversammlung die Konzession für sein Jungfraubahn-Projekt erteilt wird, mit der Ausführung desselben schon nächstes Frühjahr zu beginnen. Das Guyer-Zellersche Jungfraubahn-Projekt zweigt ähnlich, wie das unsern Lesern bekannte Eigerbahn-Projekt von der Station Wengern-Scheidegg ab und sucht vom Eiger aus, auf allerdings noch nicht erforschtem Terrain, das Massiv und die Spitze der Jungfrau zu erreichen. Der Wengernalpbahn-Gesellschaft ist es vor Allem daran gelegen, dass die Frequenz ihrer Linie durch eine daran anschliessende Hochgebirgsbahn vermehrt werde, und es kann derselben ziemlich gleichgültig sein, ob diese bloss auf den Eiger oder auf Eiger und Jungfrau führe. Da nun vorausgesetzt wird, Herr Guyer-Zeller, der mit den ausländischen Geldmächten in naher Verbindung steht, werde die zehn Millionen Franken für sein Projekt eher aufbringen, als die Konzessionäre des Eigerbahn-Projektes die vier Millionen für das ihrige, so lag es im Interesse der Wengernalpbahn-Gesellschaft, Herrn Guyer-Zeller nicht hindernd in den Weg zu treten. Von ähnlichen Gesichtspunkten sind auch die Konzessionäre des Eigerbahn-Projektes geleitet worden, die, um den Bau einer Hochgebirgsbahn zu ermöglichen, sich bereit erklärt haben, Herrn Guyer unter gewissen Bedingungen den Vorrang zu lassen.

Statistik der Theaterbrände. Bekanntlich hatte der im vorigen Jahre verstorbene Ingenieur August Fölsch eine Statistik der Theaterbrände herausgegeben und noch im Jahre 1889 eine Liste veröffentlicht, welche etwa 900 Theaterbrände behandelte. Der Testamentsvollstrecker des Genannten, Herr Baupolizei-Inspektor Ohlshausen in Hamburg, hat nun das gesamte von Fölsch gesammelte Material dem Architekten Herrn Edwin O. Sachs in London (S. W. Waterloo Place) übergeben, welcher seit 1890 dasselbe Gebiet bearbeitet. Herr E. Sachs teilt uns mit, dass er das von Fölsch begonnene Werk fortsetzen werde und er ersucht zu diesem Zwecke, alle auf diesen Gegenstand bezüglichen Angaben ihm zu übermitteln, wogegen er sich bereit erklärt, an ihn gelangende, darauf bezügliche Anfragen zu beantworten.

Berner Brückenbau-Angelegenheit. Gegen den in unserer letzten Nummer mitgeteilten Beschluss des Stadtrates ist eine Initiativbewegung eingeleitet und es sind zu diesem Zweck der Gemeindebehörde schon vor acht Tagen 779 Unterschriften abgegeben worden. Anfangs dieser Woche betrug die Zahl der eingelaufenen Unterschriften bereits 1673 statt der erforderlichen 500. Es kann somit diese Angelegenheit, welche die Einwohnerschaft Berns schon seit Jahren bewegt, noch immer nicht zum Abschluss kommen.

Postgebäude in Freiburg. Da die bestehenden Baulichkeiten der Freiburger Post den Anforderungen des Verkehrs und der Verwaltung nicht mehr genügen, so ist nach einer Besichtigung derselben durch die Kommissionen des National- und Ständerates ein Neubau in Aussicht genommen. Voraussichtlich dürften nach endgiltiger Entscheidung der Angelegenheit die erforderlichen Neubauten auf dem, mit dem Gebäude-Komplex des „Hôtel des Bains" bebauten Platze errichtet werden.

Liebfrauenkirche in Zürich. Am 7. d. Mts. fand die feierliche Einweihung dieser in Bd. XXIII, Nr. 7 u. Z. beschriebenen, von Arch. A. Hardegger erbauten katholischen Kirche statt.

Exposition universelle de Lyon 1894. Auch die *Compagnie de l'Industrie électrique* in Genf ist bei dieser Ausstellung mit einem „Grand Prix" ausgezeichnet worden.

Konkurrenzen.

Anlage eines Stauwehrs. Der Gemeinderat von Aarau schreibt zum Zwecke der Erlangung von Entwürfen für die Anlage eines Stauwehrs beim Einlauf des Gewerbekanals Aarau eine Ideen-Konkurrenz aus. Der Termin ist, obschon es sich nur um ein generelles Projekt nebst Kostenberechnung handelt, unseres Erachtens zu kurz bemessen, indem die Entwürfe schon am 20. dieses Monats eingesandt werden müssen. Dem Preisgericht sind 1000 Fr. zur Verteilung an die Verfasser der besten Entwürfe zugewiesen. Das Preisgericht ist nicht genannt, jedoch wird angegeben, dass dasselbe aus kompetenten Fachmännern bestehe, deren Namen den Bewerbern zur Kenntnis gebracht werden sollen. Die Herstellungskosten sind auf 60 000 Fr. angesetzt. Den Bewerbern stehen ein Lageplan im Masstab von 1 : 1000, sowie die erforderlichen Profile nebst den nötigen Angaben zur Verfügung; dieselben können von Herrn Ingenieur J. J. Schmid in Aarau bezogen werden.

Die konzessionierte Stauhöhe beim Kanal-Einlauf beträgt 371,40 *m* bei einem Wasserstand am Aarauer-Pegel von 4,11 *m*. Der Nullpunkt desselben hat die Höhenquote 370,50 *m*. Es ist eine Flossgasse von 20 *m* Breite anzubringen. Die totale Länge der Wehrkrone soll 85 *m* betragen. Beim Pegelstand von 4,11 *m* führt die Aare eine Wassermenge von 90 m^3 per Sekunde, davon beansprucht die Wasserkraftanlage 22 m^3. Dem generellen Projekt soll eine genaue Berechnung der Wehrkrone zu Grunde liegen, und es ist die Stauweite beim Pegelstand 4,11 *m* anzugeben.

Bei der Projektierung ist darauf Rücksicht zu nehmen, dass die Senkung des Wasserspiegels der Aare unterhalb des Kanal-Einlaufes, welche infolge der Korrektionsarbeiten bei der Wöschnau eingetreten ist, voraussichtlich auch nach der Ausführung des Wehres noch fortdauert, und es ist auch die Senkung des Wasserspiegels unterhalb des Wehres zu berücksichtigen, welche infolge der Ableitung von 22 m^3 durch den Kanal eintritt. Die rechtsseitigen Uferbauten sind nach dem höchsten Wasserstand der Aare zu richten; als Maximal-Wassermenge sind 1100 m^3 anzunehmen.

Elektrische Strassenbahnen in Lugano. Mit Eingabetermin bis zum 30. dieses Monates schreibt der Verwaltungsrat der Stadt Lugano einen unbeschränkten Wettbewerb aus zur Erlangung von Entwürfen für ein Netz von elektrischen Strassenbahnen in Lugano. Das Netz teilt sich in drei Strecken, die von Lugano ausgehend nach Paradiso, Molino Nuovo und Cassarate führen. Es werden Uebernahmsangebote entgegengenommen für den Unter- und Oberbau, die Wagen-, Motoren- und Materiallieferung, sowie auch für die Lieferung der erforderlichen elektrischen Kraft. Die bezüglichen Pläne und Vorschriften können im Hause Airoldi, Piazza Giardino zu Lugano, eingesehen werden.

Nekrologie.

† Rudolf Widmer. Am 6. d. Mts. starb unerwartet rasch an den Folgen eines Hirnschlages, Ingenieur Rudolf Widmer-Cramer von Horgen, erst 42 Jahre alt. Nach Absolvierung der mechanisch-technischen Abteilung des eidg. Polytechnikums im Jahre 1872 war Rudolf Widmer in verschiedenen Stellungen bei der N. O. B., später in Paris, dann als Betriebsinspektor der Markolsheimer-Bahn und als Betriebsdirektor der Pfalzburger-Strassenbahn thätig. Im Jahre 1891 kehrte er wieder in die Schweiz zurück, er bekleidete zuerst die Stelle des Betriebschefs der Waldenburgerbahn und in den letzten Jahren diejenige eines Ingenieurs der hiesigen Wasserversorgung.

† Moritz Bargetzi-Amiet, Mitglied der Sektion Solothurn des Schweiz. Ing.- und Arch.-Vereins, ist am 30. September nach langer Krankheit im Alter von 69 Jahren gestorben.

Redaktion: A. WALDNER
32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.