Das "Schlössli" in Tamins: umgebaut von Architekt Fritz Stehlin in Basel

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **55/56 (1910)**

Heft 7

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-28664

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

sind. Jeder Wagen besitzt zwei kräftige vierrädrige Laufwerke, die auf der untern Flansche der I-Schienen fahren, und eine zweitrommelige Seilwinde mit Schneckenradvorgelege aus Phosphorbronze und Stahl. Das Laufwerk erhält seinen Antrieb durch zwei Fahrmotoren, die Winde durch einen Hubmotor; sämtliche Motoren in staubdichter und wetterfest gekapselter Ausführung. Die zur Steuerung des Wagens erforderlichen Kontroller und Schalter sind in einem Führerkorb untergebracht.

Zur Aufnahme der zu befördernden Materialien dienen teils eiserne Kübel, teils Plattformwagen. Die mit Laufrollen versehenen Kübel sind leicht auf dem Boden verfahrbar und lassen sich bequem und schnell in das Gehänge, in dem sie drehbar gelagert sind, befestigen.

Die Stromzuführung zu den Wagen geschieht durch eine einpolige blanke Schleifleitung, die an der unteren Flansche der Laufschiene befestigt ist. Die Weichen sind mit der patentierten elektrischen Blockierung nach System Bleichert versehen, welche die Zuleitung desjenigen Stranges, nach welchem hin die Weiche offen steht, stromlos macht, sodass das Befahren offener Weichen unmöglich ist. Die Weichen selbst sind Schiebeweichen, die der Wagenführer sich selbst mittels Seilzügen in die der gewünschten Fahrrichtung entsprechende Stellung umlegt.

Als allgemeine Angaben für Förderkraft und Kraftverbrauch seien nachfolgende Zahlen angeführt. Für lose geschüttetes Material finden Gefässe von 250 bis 2500 *l* Inhalt Verwendung, Kübel von 5, 7, 10 und 15 *hl* Inhalt sind gebräuchlich. Bei Wagen ohne Windwerk beträgt die Nutzlast meist 800 oder 1500 *kg*. Die Wagen mit Winde werden meist für Nutzlasten von 550, 800 und 1200 *kg* hergestellt. Die gangbarsten Hubgeschwindigkeiten betragen hierbei 9 bis 16 *m/min*, die Fahrgeschwindigkeiten 1 bis 1,5 *m/sek*.

Die angeführten Beispiele dürften genügen, um ein kleines Bild davon zu geben, wie ausserordentlich vielseitig das Anwendungsgebiet der Elektrohängebahn ist. Als ein besonderer Vorzug, der sich aus ihrer Konstruktion ergibt, muss noch hervorgehoben werden, dass sich derartige Anlagen, sowohl was Linienführung, als auch was Förderleistung anbetrifft, sehr leicht erweitern lassen, da Abzweigungen ohne weiteres an die vorhandenen Geleise angeschlossen und zur Erhöhung der Leistung neue Wagen eingestellt werden können. Die erste Anlage braucht somit nur für den augenblicklichen Bedarf bemessen zu werden.

Das „Schlössli" in Tamins.

Umgebaut von Architekt *Fritz Stehlin* in Basel.

(Mit den Tafeln 25 bis 28.)

II.

Im Anschluss an unsere Darstellungen in der letzten Nummer lassen wir heute einige Bilder der Innenräume des „Schlössli" folgen.

Das neue Haus ist mit allem modernen Komfort, mit Warmwasserheizung, Kalt- und Warmwasser-Versorgung, elektrischem Licht usw. ausgestattet. Die Vorliebe des Besitzers für alte Kunstschätze und dessen schöne und künstlerisch wertvolle, mit feinem Geschmack ausgesuchte Sammlungen gaben den Grundton für die Ausgestaltung der Innenräume, die samt und sonders einschliesslich der Küche architektonisch durchgebildet sind. Alle Beschläge, sowie sämtliche Beleuchtungskörper wurden auf Grund besonderer Zeichnungen des Architekten angefertigt. Einige Stücke der festen innern Ausstattung sind alt, so z. B. die Oefen und die grosse Cheminée im Esszimmer. Ueber alle Einzelheiten geben die Bilder der Tafeln 25 bis 28 Aufschluss.

Die Bauarbeiten wurden in den Jahren 1906 und 1907 ausgeführt. Herr Architekt N. Gillardon in Chur besorgte unter der beständigen Leitung und Aufsicht des ausführenden Architekten die Bauführung.

Ueber Anlage von Fischpässen.

Von Ingenieur *S. Bitterli*, Rheinfelden.

Die einschlägige Literatur hat gestützt auf praktische Versuche, wir möchten fast sagen gerade noch frühzeitig genug, um bei den zur Zeit im Bau befindlichen Wasserwerken noch berücksichtigt werden zu können, eine wesentliche Bereicherung erfahren. In den „Annales des Travaux publics de Belgique", XIV. Band, 2. Lieferung, (April 1909) hat *G. Denil*, Oberingenieur für Brücken- und Strassenbau in Brüssel, eine umfangreiche Arbeit niedergelegt [1]), die weitgehende Beachtung verdient. Nachfolgend sei ein Auszug aus der Druckschrift von G. Denil zur Kenntnis der Leser unseres schweizerischen Fachorgans gebracht.

Trotzdem die ehemals so blühende Fischerei in der Maas und in der Ourthe unter dem ungünstigen Einfluss von Flusskorrektionen, Stauwehranlagen, der für die Schifffahrt errichteten Bauten, der Verunreinigung durch industrielle Abwasser usw. sehr gelitten hat, werden in der Maas jährlich noch viele Tausende von Salmen gefangen. Deshalb wird dem Ingenieur die Aufgabe zugewiesen, zur Ueberwindung der künstlich geschaffenen Hindernisse wirklich brauchbare Fischtreppen anzulegen und durch systematische Untersuchungen und unter konsequenter Benützung von Versuchsergebnissen dem gesteckten Ziele näher zu kommen. Bezüglich der biologischen Angaben über die Fische (speziell berücksichtigt sind in der Publikation der Salm, der Maifisch, das Neunauge, der Aal und nur summarisch die übrigen Flussfische) sei auf die Literatur über die Fauna des Wassers verwiesen.

Im dritten Kapitel seiner Arbeit gibt Denil *allgemeine Regeln* für die Anlage von Fischleitern. Wir finden da auch bereits Bekanntes, u. a. auch die Arbeit von Gerhardt über Fischwege und Fischteiche. Der Inhalt dieses Kapitels sei in folgenden Sätzen wiedergegeben:

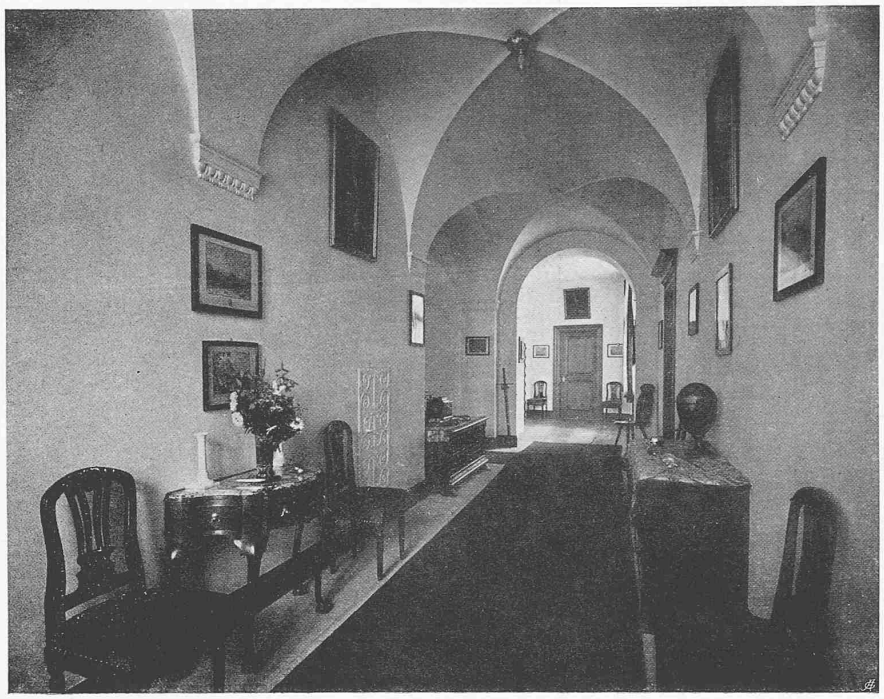
1. Die Fischtreppe muss in einen Kolk endigen, der möglichst unmittelbar in den Talweg des Wassers des Flusses einmündet. Doch wo der natürliche Talweg des Wassers durch künstliche Anlagen, z. B. Kraftwerkanlagen, eine wesentliche Veränderung erleidet, wo dann ferner infolge des grossen Unterschiedes in der Wasserführung der Flüsse (beispielsweise betrug die Differenz vom Minimum bis zum Maximum des Pegels Basel im Jahre 1909 4,26 *m*) zeitweise der Talweg nicht nur im natürlichen Flussbette, sondern auch im künstlichen Gerinne mit sehr veränderlicher Richtung und Stärke in Frage kommt, bereitet die Verbindung der in der Regel nicht zum voraus bestimmbaren Talwege mit den unteren Zugängen zu den Fischtreppen, grosse Schwierigkeiten, oft grössere als diejenigen baulicher Natur.

2. Auf Grund von Beobachtungen in Angleur wird angegeben, dass der Salm auf eine Länge von mindestens 14 *m* noch eine Wassergeschwindigkeit von 3,15 *m/sek* schwimmend zu überwinden vermag. Diese Leistung kann jedoch nur dann erzielt werden, wenn

3. der Fischpass als solcher in Bezug auf den vom Fisch in kürzester Strecke zurückgelegten Weg zu diesem symmetrisch angeordnet wird. Der Fisch darf also von ungleichmässig strömendem Seitenwasser nicht abgelenkt werden. Die Durchführung dieses Grundsatzes bedeutet einen vollständigen Bruch mit dem bisherigen gerne angewandten Wildbachsystem, das nur bei geringer Neigung der Rinne gute Resultate aufweist. Offenbar ist die Anwendung des Wildbachsystemes auf die Tatsache zurückzuführen, dass die Fische (Salmoniden) die Wildbäche zu beherrschen vermögen. Selbstverständlich darf aber dieses System dadurch nicht etwa zum einzig wirksamen Fischweg gestempelt werden.

4. Von Lavollée ist die für den Salm zum Durchschwimmen nötige Wassertiefe auf 0,50 *m* angegeben. An verschiedenen Orten wurde schon beobachtet, dass sich

[1]) 140 Druckseiten, 103 Figuren im Text, 5 Planbeilagen und Ansichten der Wehranlagen von Angleur, Lhonneux & Tilff an der Ourthe.



DAS „SCHLÖSSLI" IN TAMINS

des Herrn Major

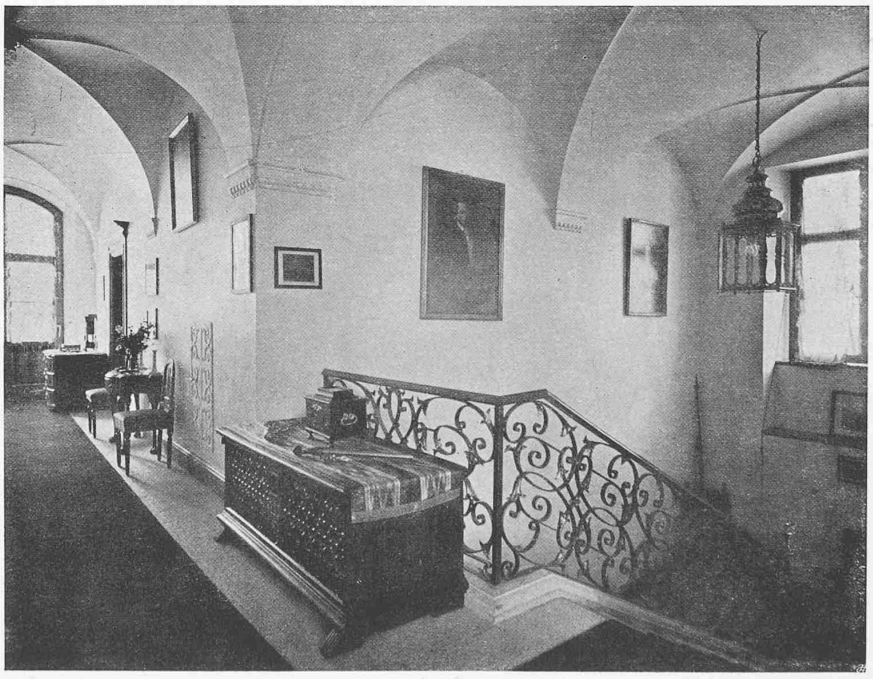
Rud. Bass-v. Albertini

Umgebaut 1907 durch

Arch. FRITZ STEHLIN, Basel

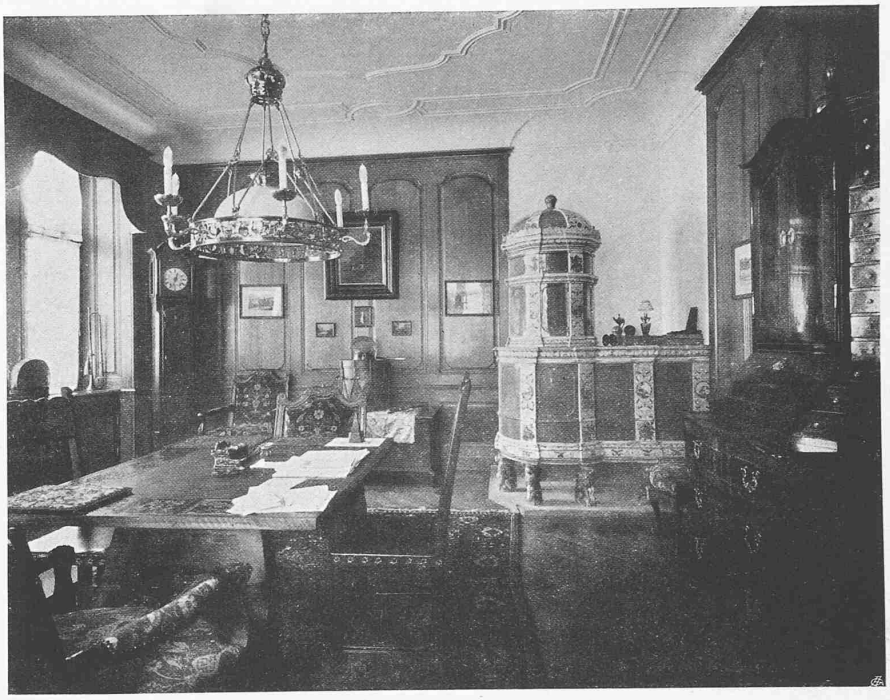
Gang und Treppenhaus

im I. Stock



Aufnahmen von Lienhard & Salzborn, Chur

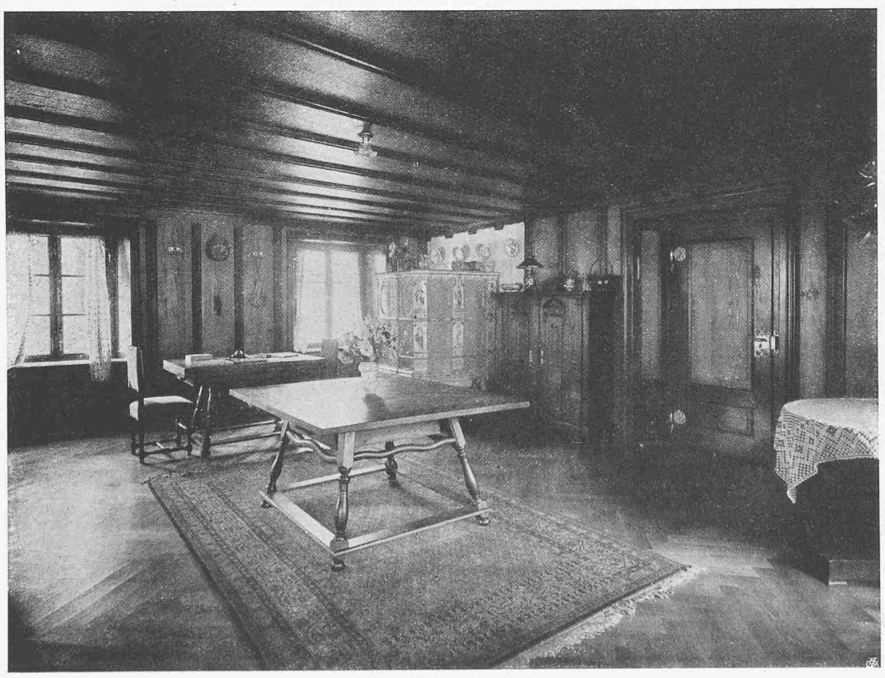
Aetzung von C. Angerer & Göschl, Wien



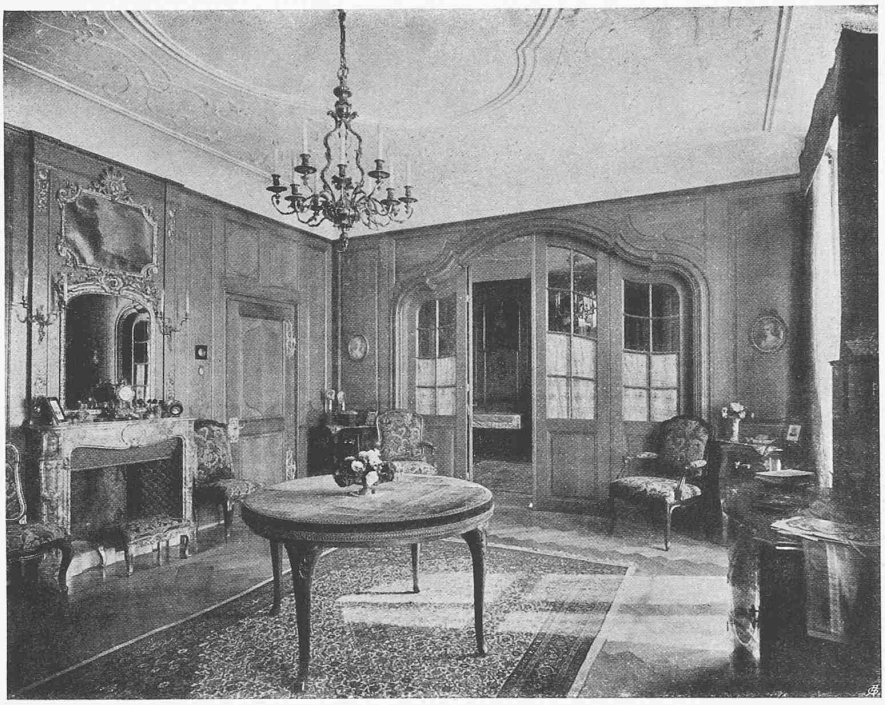
Herrenzimmer im I. Stock

DAS „SCHLÖSSLI" IN TAMINS

Umgebaut durch FRITZ STEHLIN, Architekt in Basel

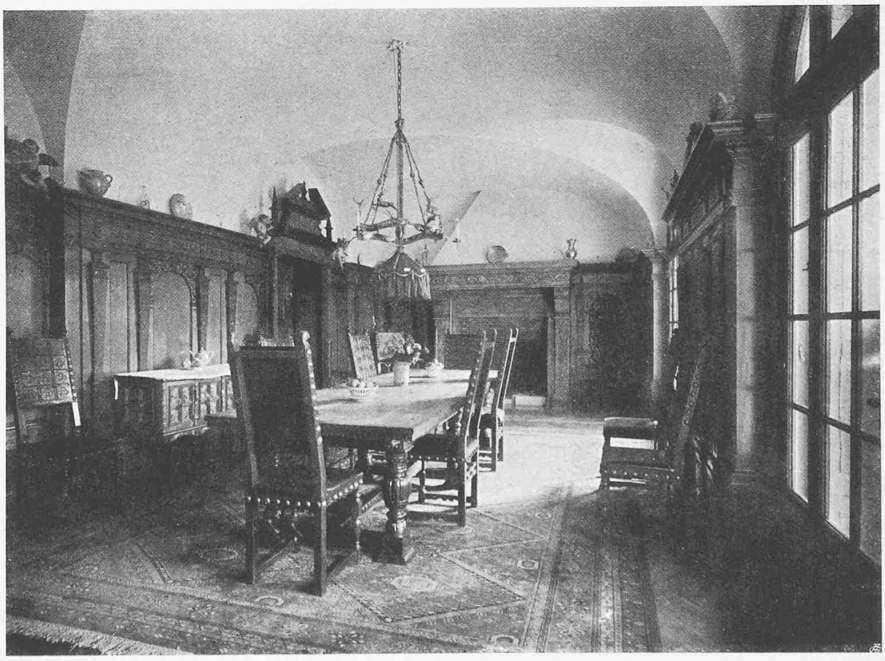


Kinderzimmer im Nebenhaus

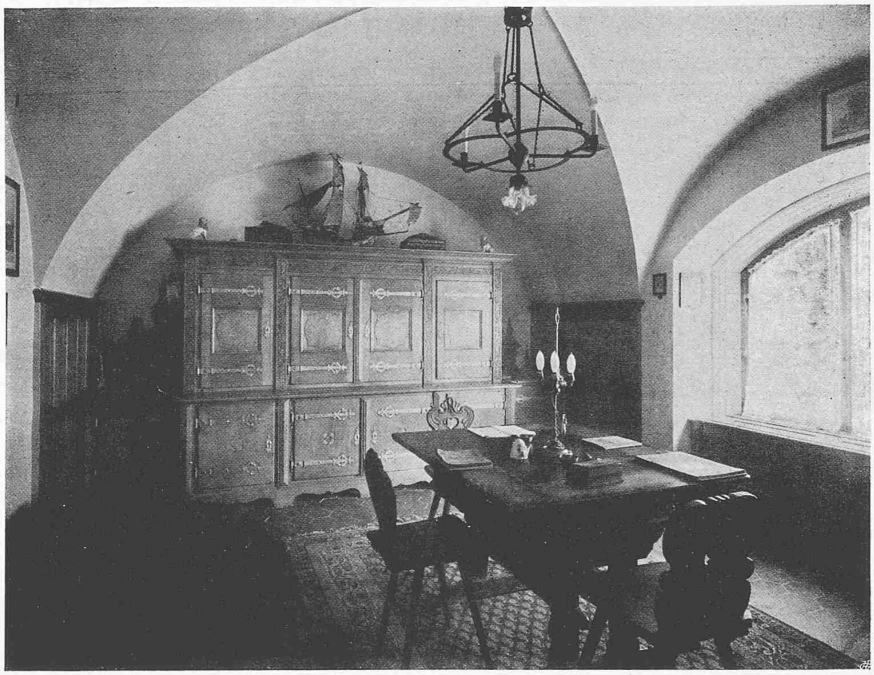


Salon im I. Stock

DAS „SCHLÖSSLI" IN TAMINS
Umgebaut durch FRITZ STEHLIN, Architekt in Basel



Esszimmer im Erdgeschoss



DAS „SCHLÖSSLI" IN TAMINS

Umgebaut durch FRITZ STEHLIN, Architekt in Basel

Archiv im Erdgeschoss des Nebenhauses

Aufnahmen von Lienhard & Salzborn, Chur

Aetzung von C. Angerer & Göschl, Wien

JEAN FREY, ZÜRICH. 18324