

# Seequaiproject in Zürich

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **14/15 (1881)**

Heft 11

PDF erstellt am: **05.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-9449>

## **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.

INHALT: Seequaproject in Zürich. — Progrès de l'éclairage électrique. — Die Durchführung der Peterstrasse vom Weinplatz zum Pelikanplatz in Zürich nach dem Projecte von Alex. Koch, Architect. — Mittheilungen aus der eidg. Anstalt zur Prüfung von Baumaterialien. Von Prof. L. Tetmajer. — Aus dem Bericht über die Arbeiten an der Gotthardbahn im August 1881. — Revue: Elektrische Eisenbahnen; Sicherheitskuppelungen an Eisenbahnfahrzeugen. — Concurrenzen: Concurrenz für den Bau eines Krankenhauses in Sophia. — Miscellanea: Schweizerische Landesausstellung in Zürich; Allgemeine deutsche Ausstellung für Hygiene und Rettungswesen in Berlin 1882. — Literatur: Handelsadressbuch des Cantons Zürich. — Einnahmen schweizerischer Eisenbahnen.

### Seequaproject in Zürich.

Trotz der grossartigen Agitation, welche noch in letzter Stunde gegen dieses (in Bd. XIV, Nr. 26 unserer Zeitschrift beschriebene und durch einen Plan veranschaulichte) Project in Scene gesetzt wurde, hat die am 4. dies stattgehabte, ausserordentlich zahlreich besuchte Stadtgemeinde mit 1576 Stimmen von 1949 Anwesenden die stadträtliche Vorlage angenommen. Auch die beiden betheiligten Ausgemeinden Riesbach und Enge haben sich gleichzeitig mit Einstimmigkeit für die Annahme des Projectes erklärt, so dass nun endlich nach jahrelanger Arbeit und nach Ueberwindung zahlreicher Hindernisse ein Werk zur Ausführung gebracht werden kann, das der Stadt Zürich zur Ehre und zukünftigen Generationen zum Wohle dienen wird.

Das hauptsächlichste Object des Unternehmens, die *Quaibrücke*, wird nun wohl mit aller Beschleunigung in Angriff genommen werden. Am 5. dies ist die Eingabefrist für die Concurrenzentwürfe abgelaufen. Dass die Betheligung an der Concurrenz keine zahlreiche sein werde, war schon auf Grund der eigenartigen Bedingungen vorauszusehen. Dank der Freundlichkeit von zwei an der Concurrenz Betheligten war es uns vergönnt, von ihren Projecten *vor der Einlieferung* Einsicht zu nehmen. Dieselben sind bis ins geringste Detail mit grosser Sorgfalt und Ausführlichkeit behandelt, so dass die Möglichkeit einer sofortigen Ausführung der Baute unmittelbar nach erfolgtem Zuschlag derselben als gesichert erscheint.

Bekanntlich sind die Fundationen die schwierigste Partie dieser Brückenanlage, indem dieselben in Folge des aus Schlamm und Sand bestehenden Baugrundes bis auf eine Tiefe von circa 26 m unter den Mittelwasserstand des Sees zu reichen haben. Dieser kostspieligen Anlage begegnet das eine Project durch Versenkung von röhrenartigen Pfeilern, während das andere die Brückenpfeiler auf einen circa 10 m unter dem Wasserspiegel liegenden Pfahlrost stellt, der von 16 m langen Pfählen getragen wird.

Sehr erwünscht wäre es, wenn allen Denjenigen, welche am letzten Sonntag so mannhaft für das Unternehmen eingestanden sind, durch eine recht bald erfolgende öffentliche Ausstellung der Pläne ermöglicht würde, sich ein Bild von der zukünftigen Brücke zu machen. Wenn dann durch diese Ausstellung auch die Zweifler und Allzüngstlichen, die der Sache nicht recht trauen wollten, wenigstens die Ueberzeugung gewinnen würden, dass — was die Brücke anbetrifft — nicht ohne gründliches Studium vorgegangen wurde, so möchten wir dies als einen wirklichen Gewinn betrachten.

Wir sind überzeugt, dass dem gewiss berechtigten Verlangen nach einer Ausstellung der Pläne von Seiten der betheiligten Gemeinden gerne zuvorgekommen wird.

Nachdem nun durch den Beschluss vom letzten Sonntag die ganze Ausschreibung erst jetzt auf einen definitiven Boden gestellt worden ist, so fallen nun auch die Gründe dahin, welche dafür geltend gemacht wurden, die Ausschreibung abweichend von dem bei Concurrenzen üblichen Usus vorzunehmen und es scheint uns, dass das Fehlende jetzt nachgeholt werden sollte. Vor Allem wird es sich um die Bestellung eines Preisgerichtes handeln. Hinsichtlich derselben wäre es wünschbar, dass, wenn es die disponible Zeit irgendwie erlaubt, hierbei Vorschläge des zürcherischen Ingenieur- und Architecten-Vereins, der sich bisher mit der ganzen Angelegenheit so eingehend beschäftigt hat, eingeholt würden. Dadurch wäre der Beweis geleistet, dass, wenn auch die Umstände bisher zu einem etwas unregelmässigen Verfahren geführt haben, doch den Wünschen der betheiligten Kreise möglichst nachgekommen wird.

Ob dann die oben angeregte Ausstellung *vor* oder *nach* dem Urtheil des Preisgerichtes stattfinden soll, scheint uns ziemlich irrelevant, denn es darf von vornherein angenommen werden, dass die HH. Preisrichter sich durch eine allfällige von der öffentlichen Meinung kundgegebene Vorliebe für das eine oder das andere Project in ihrem Urtheil nicht beeinflussen lassen werden.

### Progrès de l'éclairage électrique.

D'après une communication récente de M. Preece à la Société des arts à Londres on peut relever quelques faits intéressants, ci-après, lesquels se rapportent à l'emploi de la lumière électrique.

L'Angleterre possède maintenant trois phares avec installation de lumière électrique; ce sont ceux de Souther-Point, South-Foreland et du Lizard.

Presque tous les cuirassés anglais possèdent aussi un éclairage électrique; l'„Inflexible“ et le „Minotaur“ entre autres qui sont tous récents, possèdent deux machines électro-dynamiques de Brush qui alimentent 16 foyers pouvant fonctionner ensemble ou séparément. Ces foyers sont établis dans le réduit, dans la machine, dans les chambres de chauffe, sur la passerelle de manœuvre, dans le compartiment des torpilles, dans les soutes à projectiles, dans les cabines et à la tête des mâts.

Comme stations de chemins de fer on peut citer à Londres les stations de Paddington, de Waterloo-Bridge, de Charing-Cross, de Bricklayer's-Arms, de Liverpool-Street, de Saint-Enoch, Victoria-Station, Queenstreet et Cannonstreet. — La plus intéressante de ces stations comme éclairage est jusqu'à présent celle de Cannonstreet qui est éclairée par huit foyers de 6000 bougies chacun, soit par une lumière totale représentant 48 000 bougies! Les foyers sont suspendus à la charpente de la halle à 12 mètres au-dessus des quais, et il y a en plus deux foyers plus petits à l'extérieur de la halle. — L'électricité est amenée par deux circuits; un pour cinq foyers et chaque circuit est commandé par une machine Gramme de grand modèle. — Les foyers sont des lampes à arc de système Broekie. — Enfin l'éclairage des docks se fait maintenant aussi en grand avec l'électricité.

Comme application de la lumière électrique à une ville entière on peut citer la ville de Wabash dans l'Indiana (Etats-Unis). C'est une petite ville comptant 5000 habitants et elle est maintenant éclairée *tout entière* par quatre foyers placés sur le dôme du palais de justice. Cette ville occupe un cercle de un kilomètre de rayon; elle est bâtie régulièrement et ses maisons de style anglo-américain sont basses. L'éclairage est ainsi meilleur qu'avec une dépense en gaz cinq fois plus élevée; car à 800 mètres des foyers lumineux on peut encore parfaitement voir l'heure à sa montre et à 120 m on peut lire les caractères les plus fins des journaux. Il se projette aussi de fortes ombres, comparativement à la lumière, mais dans ces ombres on se voit encore au moins aussi bien qu'au milieu entre deux bees de gaz placés à la distance ordinaire dans les rues. Les quatre foyers absorbent un travail de sept chevaux vapeur et coûtent annuellement 5000 fr. y compris l'intérêt du prix d'établissement du système électrique.

A New-York la lumière électrique devra être divisée naturellement; elle s'étend maintenant dans un espace de 2,5 kilomètres carrés et on prend les dispositions nécessaires à l'installation de *cinq milles* foyers pour l'éclairage des rues.

Pour terminer citons encore les docks de Montréal (Canada) qui emploient 17 foyers avec cinq kilomètres de fils et une machine Brush absorbant seize chevaux vapeur, et plusieurs manufactures qui ont dépensés jusqu'à 15 000 et 20 000 fr. pour s'éclairer avec la lumière électrique et qui arrivent avec cela à économiser 8000 à 13 000 fr. par an; tout en payant l'installation en deux ou trois ans, en ayant cinq fois plus de lumière et en pouvant distinguer la nuit les couleurs, comme en plein jour et tout en évitant la viciation et l'échauffement de l'air dans les ateliers.

Ces quelques renseignements prouvent combien la lumière électrique a fait de progrès ces derniers deux ans.

F. F.—d.