

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **7/8 (1886)**

Heft 12

PDF erstellt am: **08.08.2024**

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.

kehrs-Andrang einzelne Doppelzüge von 200 t ausgeführt werden, so dass überhaupt 10 bis 12 Züge pro Tag nach jeder Richtung auch für das Doppelte des durchschnittlichen Verkehrs ausreichen. Da nun die Abt'schen Locomotiven auf der Zahnschiene mit einer Geschwindigkeit von 12 km pro Stunde verkehren, so lässt sich der vorgesehene Verkehr auch auf einem Geleise bei 12 bis 15 stündigem Tagesdienst in aller Sicherheit abwickeln.

Im Nothfalle aber liesse sich durch diese Verbindung ebenso sicher innerhalb 24 Stunden ein Corps von 20 000 Mann von Lausanne nach Airolo transportiren.

Voranschlag. Die Baukosten für die 61 km lange eingleisige Bahn mit normaler Spurweite werden, sparsame Ausführung vorausgesetzt, von Herrn Abt auf rund 23 Millionen Franken veranschlagt, woran der Bund, die Cantone Wallis und Waadt, die Westbahn und die Gotthardbahn zusammen 10 Millionen Franken zu subventioniren hätten. Für eine genaue Berechnung der Baukosten fehlen vorläufig noch die näheren Vermessungsarbeiten. Bei einem jährlichen Verkehr von 150 000 Personen und 160 000 t Gütern hofft Herr Abt auf eine Brutto-Einnahme von 2 640 000 Fr., der 1 650 000 Fr. Betriebsausgaben gegenüber gestellt werden, so dass die Rein-Einnahme ungefähr eine Million Franken betragen würde.

Die Vortheile des Projectes fasst Herr Abt in folgende sieben Thesen zusammen:

1. Die Westbahn erhält dadurch in kürzester Zeit eine directe Verbindung mit Italien.
2. Die bisherige Sackbahn St. Moriz-Brieg wird eine internationale Durchgangslinie mit einem bedeutenden Transit-Verkehr, und zwar ebensowol nach Italien wie nach der Central- und Ostschweiz und weiter nach Nordosten.
3. Der Verlängerung von Brieg bis Airolo fällt nicht nur dieser Transit-, sondern ein bedeutender Local-Verkehr im Rhonethal und namentlich auch ein ganz gewaltiger Touristen-Verkehr zu, der heute schon besteht und nach dem Baue der Bahn noch viel grössere Dimensionen annehmen wird.
4. Durch Hereinziehung des Oberwallis in das schweizerische Eisenbahnnetz wird diesem Landestheil eine vielverheissende Zukunft eröffnet und ein neues Band geschaffen zu treuem Zusammenhalten für alle Zeiten.
5. Der Gotthardbahn, welche selbst die Frucht langer und schwerer Bemühungen gewesen und auch heute noch bei weitem nicht völlig erstarkt ist, sondern noch lange Zeit der Hilfe bedarf, entsteht statt eines gefährlichen Feindes und Concurrenten, ein mächtiger Bundesgenosse.
6. Die zur Wahrung unserer Stellung und Unabhängigkeit als politischer Staat von der hohen Bundes-Versammlung als nöthig erachtete Landesbefestigung am Südfusse des Gotthard erhält durch diese Linie erst ihre wahre und volle Bedeutung.
7. Endlich aber ist die einzig rationelle Lösung des Simplon-Ueberganges durchaus in keiner Weise präjudicirt, sie ist im Gegentheil durch das Erstarken der Westbahn mehr denn je ihrer Verwirklichung näher gerückt.

Preisbewerbung für ein Denkmal zur Erinnerung an den 500jährigen Gedenktag der Schlacht bei Sempach.

(Mit einer Tafel.)

Wir legen der heutigen Nummer eine Darstellung des mit dem ersten Preise gekrönten Entwurfes der Architecten Hirsbrunner & Baumgart in Bern für das Sempacher-Denkmal bei. Denselben ist vom Organisations-Comite der Jubiläumsfeier auch die Ausführung des Monumentes übertragen worden, was wir von Herzen begrüssen. Abänderungen an dem Entwurfe werden nur in ganz unbedeutendem Masse vorkommen, so dass die beiliegende Zeichnung ein getreues Bild des auszuführenden Denkmals gibt.

Als Baustelle ist der Kirchplatz in Sempach bestimmt. Der gegenwärtig auf demselben sich befindende Brunnen wird verlegt.

In Folge des sehr unebenen Terrains kommt das Denkmal auf eine mit Böschungen versehene Terrasse zu stehen. — Die Foundationen sowol, als auch der Kern im Unterbau werden aus Beton hergestellt. Das durch die Verfasser zur Ausführung vorgeschlagene und angenommene Material ist bläulicher Marmor (Schalenbank) aus den Brüchen des Herrn Bargetzi-Borer in Solothurn, mit aufgezogenen Schlägen und bouchardirt.

Auf der vordern und hintern Seite des Sockels sind zwei polirte Inschrifttafeln, wovon die vordere eine an die Schlacht beim Sempach erinnernde, die hintere eine auf die Jubiläumsfeier sich beziehende Inschrift aufnehmen wird. Auf den beiden andern Seiten befinden sich die vier Wappen der an der Schlacht bei Sempach theilhaftig gewesenen Kantone: Uri, Schwyz, Unterwalden und Luzern. Der Säulenschaft, welchen unten Lanzenschäfte, oben Lanzenspitzen zieren, trägt auf der vordern Seite Schwert und Schild mit Jahreszahl 1386, zudem die Namen Arnold von Winkelried und Peter von Gundoldingen; ein Eichenkranz umgiebt den Säulenhals. Auf dem Capitäl ruht als Wappenhalter Sempachs ein aufrechtstehender Löwe, das Schweizerwappen haltend, aus gleichem Material wie die Säule.

Zu der durch ein eisernes Geländer ringsum abgeschlossenen Terrasse des Monuments führt eine 2 m breite Freitreppe, bestehend aus 8 Stufen von Gotthardgranit.

Das Monument hat folgende Dimensionen:

Höhe von Terrasse bis incl. Löwe 10,35 m.

Der Löwe selbst hat eine Höhe von 2,05 m und ruht auf einer Basis von 0,90 m.

Die Säulenhöhe, incl. Basis und Capitäl beträgt 5,85, ihr unterer Durchmesser 1,07, die Basis 1,50 m.

Die Höhe des Unterbaues bis auf die zwei, das Monument umgebenden Treppenstufen 2,00 m.

Diejenigen der 2 Treppenstufen zus. 0,44 m.

Die Gesamtkosten belaufen sich auf rund 15,000 Fr., nämlich:

Erdarbeiten	Fr. 450. —
Betonarbeiten	1425. —
Steinhauerarbeiten, incl. Lieferung, Be-	
hauen, Transport und Versetzen	5478. —
Postamente des Umfassungsgeländers	630. —
Borduren zwischen den Postamenten	485. —
Freitreppe	322. —
Bildhauerarbeiten, Inschriften	610. —
Löwe mit Wappen	3600. —
Schlosser- und Schmiedarbeiten	1000. —
Unvorhergesehenes, Bauleitung etc.	1000. —
Total	Fr. 15000. —

Das Denkmal wird sofort in Angriff genommen und muss bis zum Tage der Jubiläumsfeier (9. Juli 1886) vollendet sein.

Patentliste.

Mitgetheilt durch das Patent-Bureau von Bourry-Séquin in Zürich.

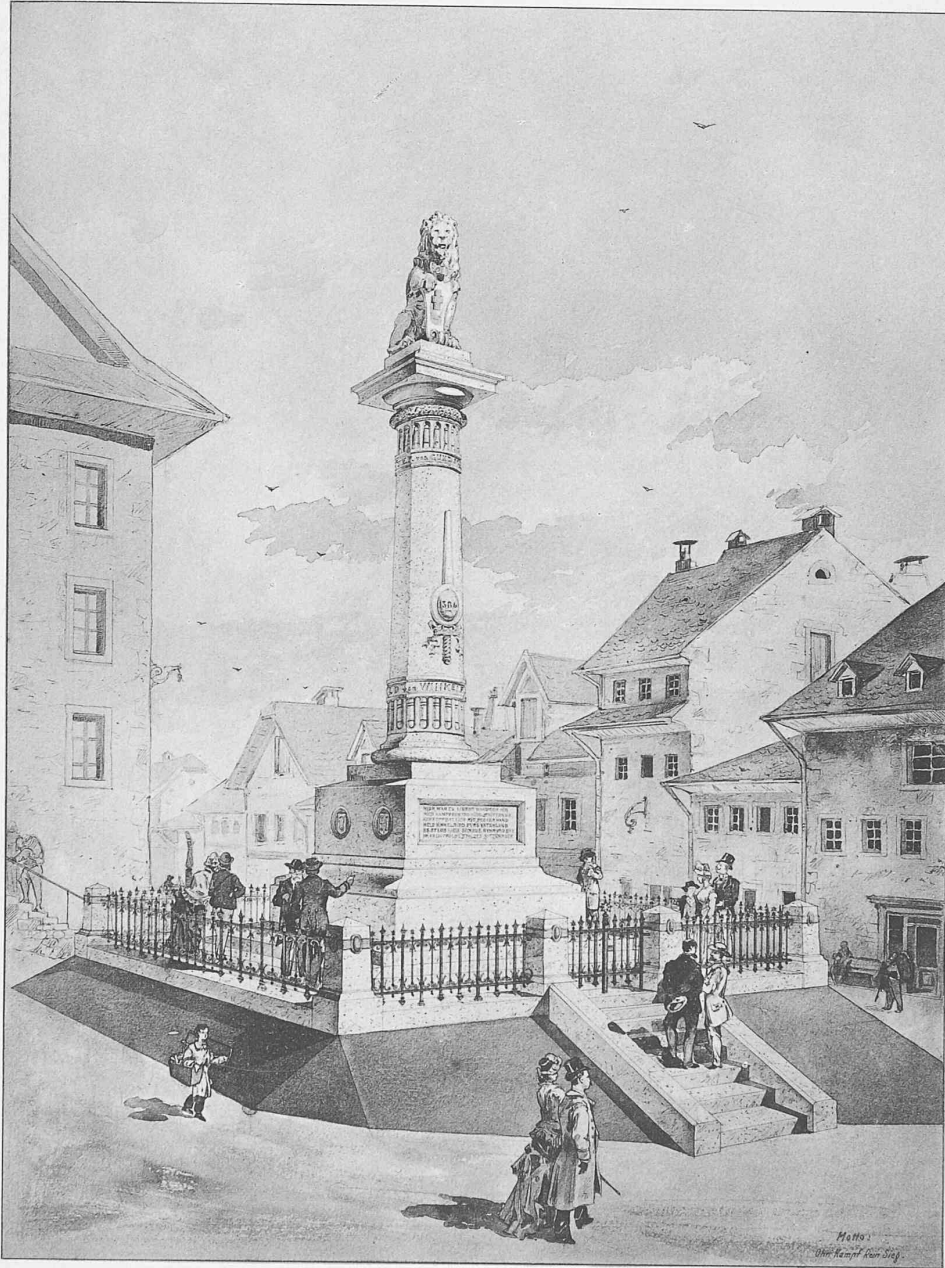
Fortsetzung der Liste in No. 8, VII. Band der „Schweiz. Bauzeitung“
Folgende Patente wurden an Schweizer oder in der Schweiz wohnende Ausländer ertheilt:

1886		im Deutschen Reiche
Januar 13.	Nr. 34 629	A. Millot in Zürich: Gebläseeinrichtung an Sichtemaschinen.
„ 13.	„ 34 679	Firma Schinz & Bär in Zürich: Regulirbares Schlagventil für hydraulische Widder
„ 27.	„ 34 783	Firma R. Alioth & Co. in Basel: Bewickelung einer dynamo-electrischen Maschine.
„ 27.	„ 34 827	F. Gut in Hottingen-Zürich: Contre-Bohr-ratsche.

Preisbewerbung für ein Monument zur Erinnerung an den 500jährigen
Gedenktag der Schlacht bei Sempach.

Entwurf von HIRSBRUNNER & BAUMGART, Architekten zu Bern.

Erster Preis.



Photogr. Aufnahme nach der Originalzeichnung.
Negativplatte von M. Vollenweider & Sohn in Bern.

Lichtdruck von J. Baeckmann.

Perspective.

Seite / page

74(3)

leer / vide /
blank