

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 22

PDF erstellt am: **12.07.2024**

### **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.

Concurrenz für ein Museum der schönen Künste in Genf.

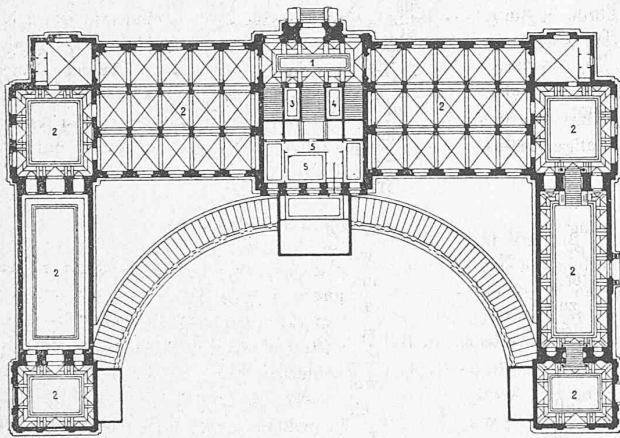
In Fortsetzung unserer Veröffentlichungen über diese Preisbewerbung lassen wir heute eine Darstellung der beiden Hauptgrundrisse des Entwurfes von Architect Alex. Koch in London folgen, uns vorbehaltend in den nächsten Nummern

die prämiirten Entwürfe derjenigen Concurrenten, welche „das Terrain des Casemates“ als Bauplatz ausgewählt haben, zu publiciren.

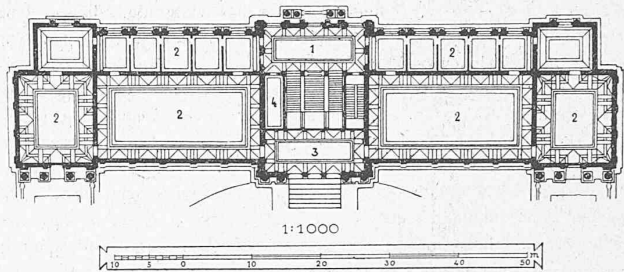
Entwurf von Architect Alexander Koch von Zürich in London.

Zweiter Preis. Motto: „600 000 Fr.“

Grundriss vom Erdgeschoss.



Grundriss vom ersten Stock.



Legende zum Erdgeschoss: 1 Vestibul. 2 Gallerien. 3 Casse. 4 Loge des Portiers. 5 Wohnung des Hauswarts.

Legende zum ersten Stock: 1 Vestibul. 2 Gallerien. 3 Gallerie; darüber Commissionszimmer und Zimmer des Directors.

Patentliste.

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

Fortsetzung der Liste in Nr. 17, VIII. Band der „Schweiz. Bauzeitung“. Folgende Patente wurden an Schweizer oder in der Schweiz wohnende Ausländer ertheilt:

| 1886    |                | in Deutschen Reiche                             |   |
|---------|----------------|---|---|
| Septbr. | 1. Nr. 37 261  | Mermod frères, St. Croix:                       | Neuerung an Sicherheitsvorrichtungen für Spielwerke. (Zusatz zum Patent Nr. 33 516).                  |
| "       | 1. " 37 226    | J. J. Bourcart in Zürich:                       | Einrichtung zum Spinnen und Zwirnen unter gleichzeitiger Aufwindung des Gespinnstes oder Gezwirns.    |
| "       | 8. " 37 342    | G. Daverio in Zürich:                           | Abkühlung von Mahlwalzen.   |
| "       | 29. " 37 530   | F. Saurer & Söhne in Arbon:                     | Halter für Stoffwalzen an Stickmaschinen.   |
| "       | 29. " 37 532   | F. Saurer & Söhne in Arbon:                     | Fadenanzugvorrichtung für Schiffchen-Stickmaschinen.  |
| 1886    |                | in Oesterreich-Ungarn                           |   |
| Mai     | 12.            | E. Buss, St. Gallen und E. Müller, Arbon:       | Doppelpumpe.  |
| "       | 12.            | J. Walzer, Chaux-de-Fonds:                      | Taschenuhr mit Roulettespielvorrichtung.  |
| "       | 13.            | Escher, Wyss & Cie., Zürich:                    | Neuerungen an Hochdruckturbinen mit tangentialen Einlauf.   |
| 1886    |                | in Belgien                                      |   |
| Juli    | 23. Nr. 73 943 | A. Kaiser, Fribourg:                            | Mécanisme-compteur pour véhicules.  |
| "       | 23. " 73 951   | J. J. A. Aubert, Lausanne:                      | Compteur d'électricité.   |
| "       | 28. " 74 025   | F. Borel et E. Paccaud, Cortaillod et Lausanne: | Système de compteur électrique.   |
| "       | 30. " 74 046   | G. Lunge et L. Rohrmann, Zurich:                | Appareils destinés à faire agir les gaz, les liquides et les corps solides les uns sur les autres.    |
| "       | 31. " 74 053   | H. Kron, Zurich:                                | Pile défileuse, raffineuse etc., pour la fabrication de papier.                                       |
| 1886    |                | in England                                      |   |
| August  | 5. Nr. 10 037  | G. Lunge und L. Rohrmann, Zürich:               | Verbesserungen an Apparaten um die Absorption von Gasen durch flüssige oder feste Körper zu bewirken. |

| August  | 12. Nr. 10 315 | R. Hegnauer, Aarau:                      | Verbesserungen in der Methode und Mittel um Hüte und Hutmaterial zu färben. |
|---------|----------------|--|---|
| 1886    |                | in den Vereinigten Staaten               |   |
| Septbr. | 7. Nr. 348 645 | J. Walzer, Chaux-de-Fonds:               | Spiel-Verbindungen an Taschenuhren.   |
| "       | 21. " 349 624  | K. Abt. Bünzen:                          | Zahnschiene für Eisenbahnen.  |
| "       | 21. " 349 418  | J. U. Aebi und J. Mühlethaler, Burgdorf: | Maschine zum Schälen und Mahlen von Getreide.                               |
| "       | 28. " 350 012  | M. V. Nencki, Bern:                      | Production von Salol.   |

Miscellanea.

**Die Kinzigthahlbahn.** Am 4. dies fand die Betriebsübergabe der 34 km langen Strecke Freudenstadt-Schiltach-Wolfach statt, durch welche eine directe Verbindung zwischen dem württembergischen und badischen Eisenbahnnetze geschaffen und einem der schönsten Theile des Schwarzwaldes der directe Verkehr mit dem Rhein eröffnet worden ist. Die 25 km lange Theilstrecke Freudenstadt-Alpirsbach-Schiltach, über welche wir nach dem Centralblatt der Bauverwaltung einige Mittheilungen geben wollen, wurde von Württemberg erstellt, während der Bau der Reststrecke durch die Grossherzoglich badische Eisenbahnverwaltung erfolgte. Die gewählte Linie sucht von ihrem Ausgangspunkte an unter Einhaltung sanfter Gefälle möglichst bald das Kinzigthal zu gewinnen, in dessen obern Theil sie nach dem 390 m langen Tunnel bei der Station Lossburg, etwa 7 km von Freudenstadt entfernt, gelangt. Unter Anwendung der Gefälle 1:45 bis 1:43 schmiegt sich alsdann die Bahn an das steil abfallende, von mehreren tief eingeschnittenen Seitenthälern unterbrochene linksseitige Berggehänge an, bis sie nach weiteren 9 km bei Alpirsbach die Thalsole erreicht. Von hier bis Schiltach bewegt sich die Linie grösstentheils in geringer Höhe über dem Hochwasserstand der Kinzig, machte aber in dem engen Thale, das manchmal kaum für Fluss und Strasse Raum hat, eine erkleckliche Anzahl von Verlegungen derselben, sowie die Durchtunnelung hervorspringender Bergköpfe nöthig. Die Bahn trägt von Lossburg an allenthalben das Gepräge einer Gebirgsstrecke, indem nahezu 12 km in der Steigung 1:45 bis 1:43 und etwa 4 km in der von 1:60 bis 1:100 liegen, auch häufig zu dem angenommenen kleinsten Halbmesser von 350 m gegriffen werden musste. Die Gesamtsenkung der Bahn von der Höhe der Station Freudenstadt mit 663,5 m über Meer bis Schiltach beträgt 339,1 m, womit sich ein Durchschnittsgefälle von 1:73 ergibt. In geognostischer Hinsicht führt die Bahn von dem Wellendolomit durch die Buntsandsteinformation

in das Todtliegende und bis zum Granit, in welchem die letzten 10 km liegen. Da vielfach mächtige, mit Lettenschichten durchzogene wasserführende Schuttmassen den Felsen aufgelagert sind, so wurden bei dem Bau bedeutende Sickerungsanlagen und Dammfussbefestigungen nöthig. Von den zahlreichen Weg- und Flussüberbrückungen sind hervorzuheben: der 34 m hohe, einschliesslich der Ortpfeiler gegen 250 m lange Viaduct über das Lauterthal bei Freudenstadt, dessen 5 Oeffnungen mit durchgehenden Fachwerkträgern überspannt sind, Sodann der 12 m hohe Farbmühlen-Viaduct bei Alpirsbach mit 3 zusammen 77 m weiten Oeffnungen und ebenfalls durchgehendem eisernem Oberbau, endlich 5 weitere Kinzigbrücken zwischen Alpirsbach und Schiltach mit gesammten lichten Weiten von 25—60 m. Die Steine zu den Kunstbauten sind meistens derjenigen Formation entnommen, welche jeweilig durchfahren wird, und es machen insbesondere die aus raubbearbeiteten mächtigen Granitsteinen cyclopisch zusammengefügte Mauerwerke einen vortheilhaften und kräftigen Eindruck. Das Gefühl der Unzerstörbarkeit erwecken nicht weniger die Uferbefestigungen der zahlreichen Kinzigcorrectionen, welche aus einem ebenfalls cyclopisch zusammengesetzten Steinsatz und Pflaster, zum Theil unter Anwendung von Portlandcement, erstellt sind. Tunnel zählt die Bahn sieben, mit Längen von 80—390 m; dieselben erhielten sämmtlich eine 50—60 cm starke Vormauerung, da das Gebirge — Buntsandstein bezw. Granit — sich nicht als zweifellos witterungsbeständig zeigte. Bezüglich des Oberbaues der Brücken ist als neu bei den württembergischen Bahnen die Vermeidung hölzerner Schwellen, sowie des Dielen- und Pflockklingelbels zu verzeichnen. Statt des letzteren ist Wellenblech mit Beton in Anwendung gekommen, während für die Unterstüzung der Schienen in der Regel T-Eisen als Querschwellen den Haupt- oder Längsträgern aufgelegt sind; bei kleineren Bauwerken mit unbeschränkter Constructionshöhe ist auch das Schotterbett unter Benutzung von Zoresisen durchgeführt. Der Oberbau der Bahn besteht aus Stahlschienen mit eisernen Querschwellen. Bei den Hochbauten ist gewöhnlich der Sockel aus Buntsandstein ausgeführt, während die übrigen Wände aus Fachwerk erstellt, mit Backsteinen ausgeriegelt und ausserhalb auf Brettervertäfelung verschindelt sind. Die Gebäude sind so der Waldlandschaft angepasst und rufen den Eindruck angenehmer Wohnlichkeit hervor. Die Kosten der etwa 24 km langen Baustrecke wurden seinerzeit zu 11 100 000 Mark (13 900 000 Fr.) oder zu einem kilometrischen Betrage von 463 000 Mark (580 000 Fr.) veranschlagt, und zwar unter der Voraussetzung einer durchweg einspurigen Anlage. Da indessen in Folge zahlreicher Bewerbungen bei der Vergebung hohe Abgebote erzielt worden und unvorhergesehene Ereignisse nicht eingetreten sind, so dürfte sich der vorgesehene Aufwand erheblich vermindern. Baden hatte die Strecke Hausach-Wolfach schon früher dem Verkehr übergeben, während das 9 km lange, von dem verstorbenen Oberbaurath Gerwig projectirte Theilstück Wolfach-Schiltach gleichzeitig mit der württembergischen Linie Schiltach-Freudenstadt eröffnet wurde.

**Zur Bremsfrage.** In England vollzieht sich in den letzten Jahren eine bemerkenswerthe Aenderung in der Verwendung der am meisten gebräuchlichen Systeme continuirlicher Bremsen. Während noch vor wenigen Jahren die Luftdruckbremse und unter diesen speziell die Westinghouse-Bremse sich der grössten Beliebtheit erfreute, scheint derselben durch die Vacuum-Bremse ein gefährlicher Concurrent erwachsen zu sein, namentlich seitdem es gelungen ist, gut functionirende automatische Vacuumbremsen herzustellen. Es geht dies aus folgenden Zahlen, die dem bezüglichen Berichte des „Board of Trade“ entnommen sind, hervor. Es wurden neu eingerichtet:

| In den Jahren             | 1881 | 1882 | 1883 | 1884 | 1885 |
|---------------------------|------|------|------|------|------|
| <i>I. An Locomotiven:</i> |      |      |      |      |      |
| Westinghouse-Bremsen:     | 325  | 245  | 202  | 166  | 441  |
| Vacuum-Bremsen:           | 324  | 443  | 526  | 769  | 804  |
| wovon automatisch:        | 184  | 348  | 462  | 317  | 465  |
| „ nicht-automatisch:      | 140  | 95   | 64   | 452  | 339  |
| <i>II. An Wagen:</i>      |      |      |      |      |      |
| Westinghouse-Bremsen:     | 3585 | 3106 | 2009 | 1123 | 939  |
| Vacuum-Bremsen:           | 2840 | 2526 | 2401 | 4121 | 4873 |
| wovon automatisch:        | 1901 | 1692 | 2158 | 1818 | 2109 |
| „ nicht-automatisch:      | 930  | 834  | 333  | 2303 | 2764 |

In den letzten zwei Jahren tritt sogar, was uns nicht recht greiflich scheint, die nicht automatische Vacuum-Bremse mit der selbstwirkenden Luftdruck-Bremse in erfolgreiche Concurrenz.

**Die electriche Beleuchtung des Hell-Gate bei New-York,** über deren Einrichtung wir s. Z. Bericht erstattet haben, behält sich nicht. Die Besitzer der meisten grossen Dampfer, welche das Hell-Gate passiren,

haben sich gegen den Nutzen des 50 000 Kerzen starken Lichtes ausgesprochen, indem sie ausführten, dass man innerhalb der erleuchteten Fläche allerdings vortreflich sehen könne; sobald aber das bezügliche Gebiet überschritten sei, so schade der grelle Gegensatz zwischen Licht und Dunkel einer richtigen Steuerung durch das enge Fahrwasser. Es zeigt sich hier der nämliche Uebelstand, der auch der sonst vortreflich functionirenden electriche Locomotivlampe anhaftet. Sehr wahrscheinlich wird die electriche Beleuchtung des Hell-Gate nach zweijährigem Betrieb wieder eingestellt.

**Eidg. Polytechnikum.** An Stelle des Herrn Jura-Bahn-Director Marti und des verstorbenen Herrn Dr. Tschudy hat der Bundesrath die Herren Tièche und Riniker in den eidg. Schulrath gewählt. Diese Behörde ist nun wie folgt zusammengesetzt; Präsident: Herr Dr. Kappeler, Vizepräsident: Herr Oberst Bleuler, Mitglieder die Herren: Oberingenieur Meyer, Professor Dufour, Prof. Dr. Gnehm, Oberförster Riniker und Architect Tièche. Mit Ausnahme des Herrn Schulrathspräsidenten und des Herrn Professor Dufour sind nun alle Mitglieder des Schulrathes ehemalige Studirende des eidg. Polytechnikums.

### Concurrenzen.

**Grabmal für Franz Liszt.** Unseren Mittheilungen über diese Preisbewerbung in No. 20 tragen wir nach, dass die Bausumme auf 5000 und die Preise auf 300, 200 und 100 Mark festgesetzt wurden.

**Interimskirche in Halle a. S.** Für Entwürfe zu einer in Holzfachwerk zu errichtenden und zu späterer Wiederverwendung an anderer Stelle geeigneten, 20 000 Mark kostenden Kirche mit 360 Sitzplätzen, schreibt der dortige Kunstgewerbe-Verein eine Preisbewerbung aus. Termin: 3. Januar 1887. Für Preise stehen nur 300 Mark zur Verfügung.

**Schulhaus in Leobschütz.** Der dortige Magistrat schreibt eine Preisbewerbung aus für Pläne zu einem Elementarschulhaus. Termin: 15. Februar 1887. Preise: 1000, 300 und 200 Mark. Das Preisgericht besteht aus drei Architekten.

### Necrologie.

† **Johannes Scherr.** Das eidg. Polytechnikum hat durch den am 21. dies erfolgten Tod von Professor Dr. Johannes Scherr einen schweren Verlust erlitten. Seit 1860, also länger als ein Vierteljahrhundert, wirkte der Verstorbene als Docent an der Freifächer-Abtheilung unserer technischen Hochschule. Sein Vortrag war fesselnd und interessant und wir glauben nicht, dass je einer seiner zahlreichen Zuhörer während desselben Langeweile verspürt hat. Scherr verstand es, namentlich die geschichtlichen Episoden, die er geschickt in die Schilderung ganzer Zeit-Abschnitte einzuflechten wusste, zwar allerdings oft auf Kosten der historischen Treue, in so prägnanter Darstellungsweise vorzutragen, dass die Zuhörerschaft förmlich von ihm hingerissen wurde. Seine literarischen Werke sind allen Gebildeten so bekannt, dass es überflüssig erscheinen würde sie hier speciell zu erwähnen. Scherr war einer der vielen trefflichen Männer Deutschlands, welche die Wirren des 48er Jahres der Schweiz geschenkt haben. Als Sohn eines Lehrers in Hohenrechberg am 3. October 1817 geboren, musste er einer am 18. August 1849 über ihn verhängten 15 jährigen Zuchthausstrafe entfliehen und in der Schweiz Schutz suchen. Wenn unser Land seine hohen Fähigkeiten zu würdigen wusste, so hat er uns dies reichlich vergolten durch sein umfassendes Wirken und durch die Anhänglichkeit, die er der Schweiz bewahrt hat. Scherr war seit mehr als einem halben Jahr ernstlich krank; monatelang schleppte er sich zwischen Tod und Leben hin, bis eine Herzlähmung seinen Leiden ein Ziel setzte. In feierlich academischer Weise vollzog sich am letzten Mittwoch die Begleitung des Todten nach seiner letzten Ruhestätte auf dem Centralfriedhof. In der Fraumünsterkirche sprachen Pfarrer Haggenmacher und Professor Stiefel, der Studentengesangverein verlieh der Todtenfeier durch seine Gesänge eine erhebende Weihe. Am nämlichen Tag, an dem Professor Scherr seinen schweren Leiden erlag, verschied in Lausanne ein anderer ehemaliger Lehrer unseres Polytechnikums:

† **Eugen Rambert,** Professor der französischen Literatur. Der Verstorbene war am 6. April 1830 in Lausanne geboren. Er machte seine Studien daselbst; später ging er nach Paris und England, wurde jedoch bald, als 24-jähriger Mann, an die Academie seiner Vaterstadt berufen, wo er bis 1860 wirkte. Von 1860—1881 war Rambert Professor der französischen Sprache und Literatur am eidg. Polytechnikum, das er verliess, um einem neuerdings an ihn ergangenen Rufe an die Lausanner Academie zu folgen. Rambert starb plötzlich an einem Schlag, ohne sich vorher erheblich unwohl gefühlt zu haben. Allen