Objekttyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 22

PDF erstellt am: **02.06.2024**

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

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 rauhbearbeiteten mächtigen Granitsteinen cyclopisch zusammengefügten 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 Pflöcklingebelags zu verzeichnen. Statt des letzteren ist Wellenblech mit Beton in Anwendung gekommen, während für die Unterstützung der Schienen in der Regel I Eisen als Querschwellen den Haupt- oder Längsträgern aufgelegt sind; bei kleineren Bauwerken mit unbeschränkter Constructionshöhe ist auch das Schotterbett unter Benutzung von Zoreseisen 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. An Locomotiven:					
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
II. An Wagen:					
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 begreiflich scheint, die nicht automatische Vacuum-Bremse mit der selbstwirkenden Luftdruck-Bremse in erfolgreiche Concurrenz.

Die electrische Beleuchtung des Hell-Gate bei New-York, über deren Einrichtung wir s. Z. Bericht erstattet haben, bewährt 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 vortrefflich 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 vortrefflich functionirenden electrischen Locomotivlampe anhaftet. Sehr wahrscheinlich wird die electrische 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 Architecten.

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 15jährigen 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 und 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 24jähriger 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