

Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 9

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.

sind keine vorhanden, ausser den Contre-Curven bei der Kreuzung; diese erhalten einen Radius von 75 m.

An *Kunstbauten* sind vorgesehen: Ein *Tunnel* von ca. 40 m Länge, welcher auch die neuangelegte Strasse im Rohrdorf'schen Gute überführt. — Der *Einschnitt*, zum Theil mit Stützmauer; gemauerten *Abzugsgräben* längs der ganzen Bahn; ein *Wasserreservoir* am oberen Ende; und eine *eingemauerte Seilrolle*.

Hochbauten: Die Stationen werden möglichst einfach erstellt und dienen bloss zum Schutze der Angestellten und Passagiere beim Ein- und Aussteigen.

Rollmaterial: Zwei Personenwagen mit Raum für je 40 Personen im Maximum.

Der *Betrieb* soll im Allgemeinen derselbe sein, wie bei Territet-Glion und der Giessbachbahn; die zwei Wagen sind durch ein Drahtseil verbunden, welches über eine Seilrolle läuft. Die *bewegende Kraft* ist Wasser, welches in den absteigenden Wagen eingefüllt wird, um ihm das nöthige Uebergewicht zu geben.

Es dürfte sich, in Anbetracht des zu erwartenden lebhaften Verkehrs auf dieser Strecke, rathsam erweisen, diesen unteren Theil der Bahn von vornherein zweigeleisig anzulegen.

II. Die obere Abtheilung hat mit der unteren die Station beim Polytechnikum gemein, welche als Umstiegstation zu betrachten ist; sie wird auf eiserne Balken gestellt. — Die Bahn geht „à niveau“ über die Polytechnikums-Strasse, benutzt die Tannengasse mit 3% Steigung, kreuzt die Rämistrasse „à niveau“ und wendet sich in einer Contrecurve um die land- und forstwirtschaftliche Schule herum in den Schmelzberg; hier beginnt eine Steigung erst von 9,3%, dann von 17,48% bis zum Plateau von Beau-Séjour, wo eine Station placirt wird. Die Hochstrasse auf dem Plateau wird wieder „à niveau“ gekreuzt und letzteres mit 4,3% Steigung überschritten; endlich gelangt man vermittelst zwei Steigungen von 10,82 und 21% durch den Mittelberg bis zur Endstation auf dem Zürichberg.

	B.-Séjour	Höhe	Total
die wirkliche <i>Bahnlänge</i>	m 713,50	516,50	1230
die horizontale „	„ 710	510	1220
die <i>Höhendifferenz</i>	„ 60	57	117

Curven. Der Minimalradius von 75 m kommt nur bei der Ausweichestelle zur Anwendung, welche unterhalb der Station Beau-Séjour fällt, die beiden Curven bei der Rämistrasse erhalten 150 m Radius und sind durch eine Gerade von 30 m getrennt; der Bogen im Schmelzberg hat 300 m Radius. *Spurweite* gleich 1 m. Die Bahn ist gleichfalls *eingeleisig* mit einer Zahnstange für die Bremse in den starken Steigungen vom Schmelz- und Mittelberg.

Hochbauten. Einfache Stationen zum Schutze des Personals und des Publikums, ein Wagenschuppen und Maschinenhaus, letzteres aus Stein gebaut.

Kunstbauten sind auf dieser Strecke nur unwesentlich, da sich die Bahn ganz dem Terrain anschmiegt; kleinere Wasserableitungen und Dohlen, sowie Strassenübergänge.

Rollmaterial: Sechs Personenwagen mit Raum für je 40 Personen im Maximum und drei Gepäckwagen.

Als *bewegende Kraft* dient eine stationäre Dampfmaschine, welche die Gewichtsdiﬀerenz zwischen dem auf- und absteigenden Zuge ausgleicht.

Betrieb. Die Bahn wird als Seilbahn betrieben mit einem continuirlichen Seil, um auf den fast horizontalen Strecken die Wagen vorwärts zu bewegen. Sie hat somit einige Aehnlichkeit mit den in Bd. I, No. 3 dieser Zeitschrift beschriebenen Cabelbahnen. Durch ein System von Rollen wird das Seil gefasst und bewegt; unten wird es durch eine Spannrolle festgehalten, bei den Strassenübergängen auf Leitrollen durch einen engen Schlitz unter der Strasse geführt, so dass für gewöhnlich der Passanten- und Fuhrverkehr ungehindert stattfinden kann. — Für diese zweite obere Abtheilung der Bahn behalten sich die Concessionäre vor, eventuell an Stelle des Seilbetriebes, den Betrieb mittelst Zahnradlocomotive treten zu lassen.

Miscellanea.

Der Verein schweizerischer Bauunternehmer (vide No. 6 d. Bl.) hat am 19. dies seinen Vorstand wie folgt bestellt: HH. Passavant-Ise-
lin, Thonwaarenfabricant in Allschwyl bei Basel; Ritter-Egger, Bau-
meister in Biel, Hans Lüscher, Säger in Aarburg; Ing. Weinmann in

Winterthur; W. Schwarzenbach, Cementier in Zürich; J. H. Stapfer, In-
haber eines mech. Baugeschäftes in Horgen; Gräser-Schweizer, Kunst-
schlosser in Rheinau; Spenglermeister Busch in Zürich; Emil Frei in
Firma „Frei und Jacobs“ in Aussersihl und Redacteur J. H. Hux in
Zürich. Der Letztere wurde zum Generalsecretär des Vereins ernannt.

Gaskraftmaschinen. Am 30. Januar hat das deutsche Reichs-
gericht in Leipzig ein Urtheil gefällt, das für die Construction von Gas-
motoren von grosser Bedeutung ist. Nach demselben wurde der wesent-
lichste Theil der Patentansprüche der Deuzer Gasmotoren Fabrik zurück-
gewiesen, bezw. aufgehoben.

Eisenbahn von Maloja nach Samaden. Als Fortsetzung der im
December vorigen Jahres concessionirten Schmalspurbahn von Casta-
segna nach Maloja verlangen die HH. Baumeister Kuoni und Consorten
die Concession für eine Eisenbahn von Maloja nach Samaden im Ober-
Engadin.

Electriche Beleuchtung in Luzern. Die Herren Gebrüder Troller
& Co. in Luzern erhielten vom Stadtrath die Bewilligung zur Installation
einer electriche Beleuchtungsanlage in Luzern.

Der deutsche Verein für Fabrication von Ziegeln, Thonwaaren,
Kalk und Cement hält gegenwärtig seine Jahresversammlung in Berlin ab.

Concurrenzen.

Denkmal in Sempach. Auf eine an uns gerichtete Anfrage aus
Luzern. d. d. 25 Februar, können wir die beruhigende Zusicherung
geben, dass das C. C. des schweiz. Ing.- und Arch.-Vereins den auf
Seite 19 d. B. veröffentlichten Artikel 6 der Concurrenzbedingungen,
lautend: „Die Berechtigung zur Ausstellung der sämtlichen Projecte
nach erfolgter Beurtheilung durch die Jury bleibt vorbehalten“, dahin
interpretirt, dass unbedingt eine öffentliche Ausstellung stattfinden wird.

Städtisches Museum in Metz. Zur Erlangung von Entwürfen für
den Erweiterungsbau des städtischen Museums zu Metz wird vom dor-
tigen Bürgermeisterei-Amt eine öffentliche Preisbewerbung ausgeschrieben.
Termin: 1. Juni a. c. Es werden drei Preise im Gesamtbetrag von
4000 Mark vertheilt. Im Preisgericht sitzen fünf Verwaltungsbeamte und
vier Architekten, nämlich: Paul Wallot in Berlin, Ministerialrath Pavelt
in Strassburg, alt Stadtbaumeister Demogot und Dombaumeister Tornow
in Metz. Programm und Situationsplan können beim dortigen Bürger-
meistereiamt bezogen werden.

Rathhaus in Stollberg. Die Stadt Stollberg im Erzgebirge schreibt
unterm 12. dies zur Erlangung von Entwürfen für ein Rathhaus eine
öffentliche Preisbewerbung aus. Termin: 15. April. Preise 900 und
600 Mark. Näheres ist bei Herrn Stadtrath Schomberg daselbst zu
erfahren.

Necrologie.

† A. de Gottrau. — Le 18 Février est mort à Fribourg Monsieur
Antoine de Gottrau, peintre-artiste, membre de la société fribourgeoise
des Ingénieurs et Architectes. Mr. Gottrau a suivi les cours de l'école
des Beaux-Arts à Paris. Il fut élève du peintre bien connu Grosclaude
et a laissé quelques honnes toiles. — Mr. Gottrau était une physionomie
originale et sympathique. C'était le type de cet esprit patriarcal et hospi-
taller que l'on ne rencontre plus de nos jours!

Redaction: A. WALDNER

32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.

Vereinsnachrichten.

Société vaudoise des ingénieurs et architectes.

Dans le courant de décembre nous avons eu une exposition des
plans primés au concours pour une école supérieure de jeunes filles à
Lausanne.

MM. Bezencenet et Mauerhofer, auteurs des deux premiers projets
primés ont bien voulu donner toutes les explications nécessaires. Il est
à regretter que, cette fois encore, la Municipalité de Lausanne n'ait pas
cru pouvoir se conformer aux vœux formulés par la Société des ingé-
nieurs et des architectes suisses en nommant le jury à l'avance, afin de
le faire participer à l'élaboration du programme.

Une assemblée plus nombreuse se réunissait le samedi 18 février
dernier à l'Hôtel Beau-Site pour écouter un intéressant rapport de M.
John Landry, architecte à Yverdon, sur le concours ouvert en 1885 à
Zurich par MM. les frères Schindler pour obtenir des types de

maisons ouvrières pour une seule famille et dont le coût ne dépasserait pas frs. 4000*).

Sur la proposition de M. Landry il est décidé qu'une commission de 7 membres, dont le choix est laissé au comité, s'occupera d'examiner l'ouvrage de M. Schindler-Escher, „Klein, aber mein“. Dans le cas où les circonstances particulières à notre canton rendraient nécessaire certaines modifications, la commission serait chargée d'élaborer un nouveau type.

Grâce aux offres bienveillantes de M. Schindler-Escher nous serons à même de publier dans notre bulletin les types de maisons ouvrières primés au concours de Zurich.

M. Perey, ingénieur, présente le type adopté par la compagnie S. O. S. pour ses maisons de garde-voix. Ces petites constructions reviennent à frs. 4800 et sont très-appréciées de leurs habitants.

M. J. Landry cite l'article de la loi vaudoise sur la police des constructions disant que l'escalier conduisant à l'étage supérieur d'un bâtiment peut seul être en bois. D'après une décision récente du Conseil d'Etat, l'article devrait être interprété dans ce sens que l'escalier conduisant aux combles peut seul être en bois.

Cette décision fait ressortir les lacunes de la loi qui, faite dans l'origine pour les villes, fut plus tard étendue à tout le canton. Les chalets de nos montagnes par exemple sont construits entièrement en bois, il faudrait donc y faire les escaliers en pierre!

Le secrétaire: H. Verey.

Gesellschaft ehemaliger Studirender

der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.

Auf Antrag der für die Prüfung der Frage, betreffend die praktische Ausbildung von Maschineningenieuren bestellten Specialcommission (vide Bd. VI, S. 102), wurde nachfolgendes Circular, nebst Fragebogen, an Folgende versandt: Die Direction des eidg. Polytechnikums, die Professoren der mech.-techn. Abtheilung dieser Anstalt, das Central-Comité des schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins, die Mitglieder des Vereins schweizerischer Maschinenindustrieller, ferner an die Maschineningenieure der G. e. P. und des schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins, sowie an eine Anzahl inländischer und auswärtiger Maschineningenieure. Circular und Fragebogen lauten:

Tit.!

Von der Ansicht ausgehend, dass die Frage des Studienganges der Techniker überhaupt von allgemeinem Interesse und mit Rücksicht auf die äusserste Concurrenz und grossen Widersprüche der Gegenwart eine sehr eingreifende sei, hatte der Vorstand der G. e. P. die Behandlung derselben auf die Tractandenliste der letzten Generalversammlung in Luzern gesetzt und Herrn Waldner gebeten, die Discussion durch ein Referat einzuleiten. Der Redner beschränkte sich auf die Behandlung der Frage der practischen Ausbildung der Maschineningenieure und die

*) Voir vol. VII, No. 1 et 2.

Versammlung, durchdrungen von der hohen Wichtigkeit der Angelegenheit, beschloss nicht nur die Publication des Referates (siehe Bauzeitung Bd. IV, Nr. I vom 4. Juli 85), sondern beauftragte den Vorstand, die Angelegenheit noch einlässlicher zu studieren und eine Vorlage vorzubereiten.

In Ausführung dieses Beschlusses erlauben wir uns nun an Sie zu gelangen und Ihnen beiliegende Fragen zur Beantwortung zu unterbreiten. Wir glauben um so eher auf Ihre Aeusserung und gefällige Mithilfe rechnen zu dürfen, als ja jeder Practiker hierüber seine Erfahrungen gesammelt und seine Ansichten fixirt hat. Eine allgemein gültige Regel aufzustellen ist allerdings nicht möglich und liegt auch nicht in unserer Absicht, da der Charakter und die Anlagen eines Jünglings berücksichtigt werden müssen. Je nach dem zu erreichenden Ziele, d. h. je nachdem der angehende Maschineningenieur zum Voraus genau fixirt ist, für welche Branche und namentlich für welche Lebensstellung er sich vorbereiten muss, wird der Studiengang einen etwas verschiedenen Verlauf zu nehmen haben.

Aus diesen Andeutungen geht hervor, dass eine kurze Begründung der beantworteten Fragen sehr wünschbar ist. Wenn es ihnen also möglich wäre, uns Ihre Antworten bis Mitte März einzusenden und denselben eine kurze Begründung beizufügen, so würden Sie uns dadurch zu besonderem Danke verpflichten.

Hochachtungsvoll

Zürich, Januar 1886.

Der Präsident: Herm. Bleuler.
Der Actuar: H. Paur, Ingr.

Fragebogen

betreffend die

practische Ausbildung der Maschineningenieure.

Fragen.

1. Halten Sie für angehende Maschineningenieure eine practische Lehrzeit für nothwendig oder nicht?
2. Wenn ja, soll dieselbe vor, während (in sogenannten Lehrwerkstätten in Verbindung mit der technischen Hochschule), oder nach der polytechnischen Schule durchgemacht werden?
3. Wie lange soll die practische Lehrzeit dauern?
4. Wo und in welcher Eigenschaft soll der Betreffende diese Lehrzeit durchmachen?

Stellenvermittlung.

On cherche pour un grand établissement à l'Amérique du Sud un ingénieur-mécanicien, jeune, capable et travailleur, qui sera chargé de l'inspection générale des machines en fonction dans l'établissement.

Les frais de voyage seront payés d'avance: II^e classe pour les chemins de fer et I^{re} classe pour le passage en bateau. (441)

Auskunft ertheilt

Der Secretär: H. Paur, Ingenieur,
Bahnhofstrasse - Münzplatz 4, Zürich.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Behörde	Ort	Gegenstand
1. März	Frey & Haag	Biel	Renovation der protestantischen Kirche.
1. März	K. Sturzenegger, Metzger	Grabs (Ct. St. Gallen)	Neubau eines Wohnhauses.
4. März	Theod. Flury, Gemeindevorstand	Niederwil (Ct. Solothurn)	Maurer- und Gypserarbeiten zu vier Neubauten.
4. März	E. Vischer & Fueter	Basel	Neubau der Speisewirtschaft am Claragraben.
5. März	Joseph Ant. Frei	Schmitter (Ct. St. Gallen)	Neubau eines Schulhauses im Betrage von 25000 Fr.
6. März	Bau- & Decorations-Comite	Basel	Herstellung der Festhütte für das eidg. Turnfest 1886.
6. März	Die Orgelbaucommission	Schleitheim (Ct. Schaffhausen)	Ausführung einer neuen Kirchenorgel.
6. März	H. Aebi, Ingenieur des I. Bezirks	Interlaken	Strassenbau und die Widerlager der beiden Lüttschinerbrücken im Betrage von 30 100 Fr.
6. März	J. Zürcher, Ingenieur des II. Bezirks	Thun	Brückenbau über die Zulg im Dorfe Steffisburg im Betrage von 17 909 50 Fr.
7. März	Emil Thut, Gemeindevorstand	Ober-Entfelden (Ct. Aargau)	Umbau des Schuhfabrikgebäudes zu Schul- und Gemeindefwecken.
8. März	Aug. Hardegger	St. Gallen	Neubau der St. Peterskirche in Wyl im Betrage von 108 000 Fr.
8. März	R. Roller, Architect	Burgdorf	Erd-, Maurer- und Steinhauerarbeiten, Zimmermanns-, Dachdecker- und Spenglerarbeiten für einen Neubau.
10. März	Baucommission	Heiden (Ct. Appenz.)	Schulhausbau für den Bezirk Zelg. Näheres bei Hrn. Dietrich z. „Krone“ daselbst
13. März	Gemeindevorstand	Fluntern b. Zürich	Bau eines Friedhofhäuschens für den neuen Friedhof.

Druck von Zürcher & Furrer in Zürich.