

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **21/22 (1893)**

Heft 22

PDF erstellt am: **11.07.2024**

### **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.

bieten. Die neuen Züge bestehen aus fünf vierachsigen Drehgestellwagen. Die einzelnen Wagen sind, ähnlich wie dies bei den Luxuszügen der Paris-Lyon-Méditerranée-Bahn geschieht, durch Uebergangsbrücken, welche durch Lederbälge umrahmt und geschützt sind, verbunden, so dass die Passagiere während der Fahrt aus einem Wagen in den anderen übergehen können. Bei grossem Verkehr wird der Zug um einen Wagen und eine Maschine verstärkt. Die Wagen sind 16,11 m lang und ähneln äusserlich den zur Zeit bestehenden Schlafwagen. Jeder Wagen besitzt zwei Waschräume. Die Wagen werden durch Gasintensiv-Lampen erleuchtet, auch die Heizung ist so vorteilhaft eingerichtet, dass mit Leichtigkeit eine normale Wärme von 10° C. erzielt werden kann. Im hinteren Teil des vorletzten Wagens befindet sich der Küchen- und Buffetraum; zum Kochen wird Gas verwendet. Die Buffets werden an Restaurateure vergeben. Zur Bedienung befindet sich in jedem Zuge ein Kellner, der durch eine elektrische Klingelanlage nach jedem Wagen berufen werden kann. — Nur ein Schaffner und ein Zugführer begleiten den Zug. Letzterer hat seinen Platz im Packwagen, Ersterer im Vorraum des letzten Wagens. In jedem Wagen befinden sich Raucher-, Nichtraucher- und Frauen-Coups. Jeder Zug hat 126 nummerierte Plätze, wovon 24 bis 30 auf die I. Klasse entfallen. In sämtlichen Coups befinden sich bewegliche oder Klappische. Bestimmte Plätze können nur gegen eine Vormerkungsgebühr von 1 Mark eine halbe Stunde vor Abgang des Zuges am Billetschalter gekauft werden. Diese verkauften Plätze werden alsdann im Zuge mit einem Schild „belegt“ versehen und der Käufer erhält eine Platzkarte, die mit der Fahrkarte vorgezeigt werden muss.

**Elektrische Strassenbahn oder Pferdebahn?** Ueber diese zeitgemässe Frage hat kürzlich Obergeringieur Hugo Köstler im niederösterreichischen Gewerbeverein zu Wien einen Vortrag gehalten, in welchem er namentlich die Bedeutung hervorhob, welche den elektrischen Eisenbahnen für den Lokalverkehr in Grosstädten zukommt. Gegenüber den Pferdebahnen haben die elektrischen Eisenbahnen den Vorteil grösserer Geschwindigkeit, sicheren, ruhigeren Fahrens, rascheren Anhaltens, leichteren Ueberwindens von Steigungen bis auf 10%, abgesehen von den zahlreichen sanitären Vorzügen, die wir hier nicht speziell alle aufzählen wollen. Da elektrische Eisenbahnen mit Luftleitung zu allen diesen Vorzügen noch denjenigen des billigeren Betriebes gegenüber den Pferdebahnen haben, so erscheint es ganz unbegreiflich, warum eine Reihe von Pferdebahngesellschaften nicht sofort zum elektrischen Betrieb übergehen. Der Grund liegt unseres Erachtens hauptsächlich darin, dass die Uebergangsperiode mit ganz bedeutenden Unkosten verknüpft ist, die nur durchaus gut situierte Pferdebahngesellschaften auf sich zu laden in der Lage sind. In manchen städtischen Gemeinwesen verhalten sich auch noch die massgebenden Behörden ablehnend gegen den elektrischen Betrieb, teils deshalb, weil sie Befürchtungen hegen über die Verunstaltung des Strassenbildes und über die angebliche Gefährlichkeit, die mit dem elektrischen Betrieb verknüpft sein soll, obschon durch eine Reihe ausgeführter elektrischer Strassenbahnen durch stark frequentierte, schön bebaute Strassenzüge thatsächlich erwiesen ist, dass diese Befürchtungen grösstenteils unbegründet sind.

**Der Nordostsee-Kanal auf der Weltausstellung in Chicago.** In der deutschen Abteilung der Weltausstellung zu Chicago befinden sich sehr übersichtliche und trefflich ausgeführte Darstellungen des Nordostsee-Kanals, nämlich ein 7,5 m langer und 1,5 m breiter Reliefplan der ganzen Anlage in dem allerdings etwas unrundern Masstabe von 1:16667, ferner Reliefpläne im 1:2000 der Schleusenanlagen bei Holtenua und Brunsbüttel, Querprofile im 1:400, eine Darstellung der Brücke bei Grünenthal und endlich ein vollständiges Modell der Schleusenanlage bei Holtenua im 1:50, das als ein Meisterstück mechanischer Kunstfertigkeit die Bewunderung der Ausstellungsbesucher erregt. In einer der Schleusenammern befindet sich ein ebenso sorgfältig ausgeführtes, bis in alle Detail gehendes Modell der Kreuzer-Corvette „Prinzess Wilhelm“. — Bei dem ersterwähnten Uebersichts-Reliefplan sind der Anschaulichkeit wegen die Höhen gegenüber den Längen um das Fünffache verzerrt.

**Besänftigung der Wellen durch Oel.** Als Ergänzung der in Nr. 18 und 20 u. Z. unter obigem Titel erschienenen Studie möchten wir auf eine Mitteilung des Herrn Dr. Köppen hinweisen, die im IV. Heft des laufenden Jahrganges der Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie, herausgegeben von der deutschen Seewarte in Hamburg, erschienen ist. Herr Dr. Köppen erklärt die beruhigende Wirkung des Oeles damit, dass dasselbe die Oberflächenspannung des Wassers vermindere und gleichzeitig die Zähigkeit der Oberfläche erhöhe, wodurch die Reibung des Windes reduziert werde. Er weist gleichfalls, wie der

Verfasser unserer Studie nach, dass Petroleum unwirksam ist, dagegen vegetabilische und animalische Oele die wirksamsten sind und teilt ferner mit — was uns als neu erscheint —, dass eine Lösung gewöhnlicher grüner Seife in Wasser im Verhältnis von 1:1000 allen Oelen überlegen sei, so dass in Zukunft an Stelle des Oelens das Seifen der Wellen treten werde.

**Neuer Kaminaufsatz.** Unter der Bezeichnung: Kochs neue Wind-schutzhaube und Ventilator ist kürzlich ein Kaminaufsatz patentiert worden, der insofern neu und beachtenswert ist, als der Drehpunkt völlig aussserhalb des Rauchfanges angeordnet, somit von Rauch, Dunst und jedem Witterungseinfluss abgeschlossen ist. Dadurch wird erzielt, dass die Beweglichkeit des bezüglichen Kaminhutes im Drehpunkt weder durch Einrostern noch durch Einrussen gehemmt wird und derselbe auch keinerlei Oelung bedarf.

**Die Aluminium-Industrie-Aktiengesellschaft in Neuhausen** hat im vergangenen Jahr nach regelmässigen Abschreibungen einen Reingewinn von 409284 Fr. erzielt, der nach statutarischer Dotierung des Reservefonds die Verteilung einer Dividende von 8% ermöglicht.

## Konkurrenzen.

**Krankenhaus in Änggarden** (Schweden). Eine von den Stadtverordneten in Gothenburg ernannte Kommission eröffnet zur Gewinnung von Entwürfen zu einem Krankenhaus einen internationalen Wettbewerb. Termin: 31. August 1893. Preise: 3000, 1500 und 750 Kronen gleich 4200, 2100 und 1050 Franken. Verlangt werden skizzenhaft ausgeführte Grundrisse aller Stockwerke, Schnitte und Fassaden, alles im Masstab von 1:200, ferner eine annähernde Kostenberechnung. Das Preisgericht besteht in seiner Mehrheit aus Nichttechnikern. Programm und Lageplan können bei Herrn Dr. med. Ritter F. E. von Sydow in Gothenburg (Schweden) bezogen werden.

**Katholische Pfarrkirche in Esseg.** (Bd. XXI S. 15.) Eingelaufen sind 31 Entwürfe. I. Preis: Franz Langenberg in Bonn. II. Preis: Aug. Kirchstein in Wien. III. Preis: Aug. Grothe und Rud. Jacobs in Dresden. Zum Ankauf empfohlen die Entwürfe: „St. Georg“, „Deo“, „Oremus“ und „Vindobona“.

## Nekrologie.

† **Albert Weiss.** In Bern ist am 26. Mai nach kurzer Krankheit Ingenieur Albert Weiss (Mitglied des schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins) gestorben.

## Litteratur.

Folgende litterarische Neuigkeiten sind in letzter Zeit bei uns eingelaufen. Eine ausführliche Besprechung einzelner Werke behalten wir uns ausdrücklich vor:

**Der Kaiserdom in Frankfurt a. M.** Eine baugeschichtliche Darstellung von Carl Wolff, Stadtbauinspektor und Regierungsbaumeister. Herausgegeben von Veranlassung und mit Unterstützung der Administratoren des Dr. Johann Friedrich Böhmer'schen Nachlasses. Mit 39 Tafeln und 41 Text-Abbildungen. Carl Jügel's Verlag (M. Abendroth) Frankfurt a. M. 1892.

**Ueber Lüftung und Heizung insbesondere von Schulhäusern durch Niederdruckdampf-Luftheizung** von Ingenieur Herman Beranek, Heiz- und Ventilationsinspektor der Stadt Wien. Mit zwei Tafeln und mehreren Figuren. A. Hartleben's Verlag. Wien.

**Procès de Chavannes-Burnat & Cie.** à Lausanne contre la Compagnie du Jura-Simplon. Mémoire lu à l'audience de la cour civile Vaudoise le 1<sup>er</sup> mars 1893. Librairie F. Rouge, rue Haldimand, 4 Lausanne 1893.

**Statik der Hochbaukonstruktionen** zweiter Theil. Holz- und Eisenkonstruktionen von Dr. W. Wittmann, Professor an der techn. Hochschule in München. Zweite umgearbeitete Auflage mit drei Tafeln M. Rieger'sche Universitäts Buchhandlung. Gust. Himmer, K. B. Hoflieferant. München. 1893.

**Das Projekt einer Fusion der Schweiz. Centralbahn und der Schweiz. Nordostbahn.** Eine eisenbahnpolitische und eisenbahnrechtliche Studie als Beitrag zur Lösung der schweiz. Eisenbahnfrage von Dr. Julius Frei. Druck u. Verlag von H. R. Sauerländer & Cie. in Aarau, 1893.