

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **25/26 (1895)**

Heft 17

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.

Schweizerische Zahnradbahnen mit Reibungsstrecken.  
Hauptverhältnisse.

Bezeichnung	Brünigbahn Giswyl-Meir.	Berner Oberl.- Bahn	St. Gallen-Gais (Strassenbahn)	Visp-Zermatt	Neuchâtel- Cortailod- Boudry (Strassenbahn)	Rorschach- Heiden
Betriebsöffnung . . . . .	14. Juni 88	1. Juli 90	1. Okt. 89	3. Juli 90	16. Sept. 92	6. Okt. 75
Betriebslänge . . . . . km	16,20	23,44	13,96	35,05	10,945	7,10
Erstiegene Gesamthöhe . . . . . m	516,5	468,8	246,3	955	33,2	384,4
Mittlere Steigung . . . . . ‰	6,14	2,61	2,56	2,72	0,798	5,39
Grösste Neigung d. Zahnstrecken . . . . . ‰	12	12,25	9,3	12,5	8,61	9,0
» » » Reibungsstrecken » . . . . . ‰	2,5	2,5	4,5	2,8	2,0	0,0
Anzahl der Zahnrampen . . . . .	4	4	5	6	1	1
Gesamtlänge der Zahnrampen . . . km	9	4,93	3,3	7,5	0,60	5,4
Spurweite . . . . . m	1	1	1	1	1	1,435
Bogenhalbmesser d. Zahnstrecken . . .	120	100	30	100	30	120
» » » Reibungsstrecken » . . . . .	120	120	50	80	60	150
Länge der geraden Bahnstrecken . . . ‰	—	56,56	61,40	56,34	62,80	67,0
Tunnellängen . . . . . m	190	87	0,0	318	0,0	0,0
Schienenlänge . . . . . » . . . . .	9,60	9,60	8,995	10,556	8,88	9,00
Schienengewicht . . . . . kg/m	24,2	23	25,6	24,2	20,6	20
Schienenhöhe . . . . . mm	110	110	118	110	100	100
Schwellenmaterial . . . . .	Flusseisen	Eiche	Flusseisen	Flusseisen	Flusseisen	Eiche
Zahnstangensystem . . . . .	Riggenbach	Riggenbach	Riggenbach	Abt	Riggenbach	Riggenbach
Zahnstangenzahl . . . . . » . . . . .	3198	3198	4497	2640	2998	2998
Zahntheilung . . . . . » . . . . .	100	100	100	120	80	100
Zahnstangengewicht mit Kleiseisen kg/m	78	74	55	45 max.	58	51
Anzahl Lokomotiven . . . . .	10	6 grosse 1 kleine	4	5	3	3
Lokomotiv-Gattung, gekuppelt . . . . .	2/2	3/3	2/3	2/3	2/2	1/3
Zahntriebraddurchmesser . . . . . mm	796	764	860	688	796	1050
Uebersetzung der Kraftübertragung	1 : 2,3	1 : 1,84	1 : 2,07	0,0	0,0	1 : 2,4
Fester Achsstand . . . . . m	2,40	2,70	3,00	1,960	1,60	3,00
Gesamtheizfläche, wasserberührte . . . m <sup>2</sup>	54,7	61,0	88,0	64,76	33,14	50,39
Rostfläche . . . . . m <sup>2</sup>	0,98	0,92	1,40	1,25	0,65	1,04
Dampfüberdruck . . . . . Atm.	12	12	12	12	14	10
Heizfläche						
Rostfläche . . . . .	55,8	66,3	62,8	51,8	51	48,4
Cylinderdurchmesser . . . . . mm	330	320	360	320 aussen 360 innen	320	300
Kolbenhub . . . . . » . . . . .	480	450 aussen 400 innen	400	450	400	500
Dienstgewicht . . . . . t	22,8	28,5	34	29	19,5	21,0
Brennmaterialverbrauch im Jahres- durchschnitt auf 1 Zugs-km . . . kg	16,9	9,0	13,0	12,0	6,5 Coks	15,5
Zugsbelastung { auf Adhäsion . . . t		90	62	45	40	42
{ auf Zahnstange . . . »	38	45			18	
Fahrtgeschwindigkeit . . . . . km/St.	10—20	8—35	12—30	10—30	9—25	12—20
Sitzplätze der Wagen . . . . .	1454	848	436	592	252	450
Totes Gewicht auf den Sitzplatz . . . kg	226	184	212	201	157	131
Luzern-Brienz						
Bau-Konto auf Ende 1893 . . . Fr.	8 748 630	3 197 848	1 932 317	5 323 045	842 059	2 160 000
» » » » » auf 1 km » . . . . .	151 536	133 243	138 417	151 927	76 935	304 225
Das Anlagekapital hat sich verzinst mit *) . . . . . ‰	2,380	4,239	0,696	2,840	0,478	0,926
Aktienkapital . . . . . Fr.	—	1 850 000	551 000	2 500 000	356 500	1 120 000
Obligationenkapital . . . . . »	5 000 000	1 450 000	900 000	3 225 000	200 000	1 040 000
Reine Betriebskosten auf das Nutz-km »	2,16	2,04	2,82	4,07	1,30	3,90
Verhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen . . . . . ‰	64,30	49,88	90,57	46,45	90,94	80,84
Fahrpreis auf 1 km d. einfach. Fahrt Cts.	I. Kl. 20 II. Kl. 15	II. Kl. 25 III. Kl. 15	II. Kl. 12 III. Kl. 10	II. Kl. 45 III. Kl. 30	II. Kl. 13 III. Kl. 9	II. Kl. 35 III. Kl. 23

Litteratur.

Die offizielle illustrierte Ausstellungszeitung der Schweiz. Landesausstellung 1896, die Ende des nächsten Monats zu erscheinen beginnt, ist mit einer Zirkularnummer in der halben Grösse des endgültigen Formats erschienen. Im Anschluss an einen Ueberblick über den Umfang, die Bedeutung und die Anordnung der verschiedenen Ausstellungsgruppen, entwickelt die Redaktion das Programm des offiziellen Ausstellungsorgans.

\*) Nach Abzug der Erneuerungsrücklagen.

das neben Abhandlungen und bildlichen Darstellungen aller Einzelheiten der Landesausstellung, die gesamte Oekonomie unseres Landes erörtern und mit Schilderungen der reizvollen Genfer-Landschaft verbinden soll. Die illustrierte Ausstellungszeitung erscheint von dem eingangs erwähnten Termin bis zum Schluss des Ausstellungsjahres 1896 in 52—56 Nummern im Formate der entsprechenden Publikation der Zürcher Landesausstellung von 1883 und zwar zunächst monatlich, dann vierzehntägig und während der Ausstellung wöchentlich zum Preise von 20 Fr. für die Schweiz und (exkl. des Portos) das Ausland. Jede Nummer wird 16 Seiten umfassen, wovon vier für die kolorierte Decke, vier für Illustrationen, Pläne etc.,

acht für den französischen, deutschen und italienischen Text bestimmt sind. Die Leitung des Blattes liegt in den Händen des Herrn Alexandre Gavard, der von einem, aus Fachmännern der einschlägigen technischen Gebiete gebildeten Redaktionskomitee, sowie einem Stabe hervorragender Mitarbeiter unterstützt wird. Den Kunstdruck besorgt die als leistungsfähig bekannte Officin der «Société anonyme des arts graphiques» in Sêcheron, so dass auch eine würdige Ausstattung des Textes mit Illustrationen zu erwarten ist. Hinsichtlich der Redaktion des textlichen Inhaltes halten wir es für wünschenswert, bei aller Freiheit in den Uebersetzungen, eine gewisse Einheitlichkeit der Originalartikel mit letzteren insofern zur Geltung zu bringen, dass Details von Interesse, wie beispielsweise auf Raumverhältnisse und finanzielle Punkte bezügliche Angaben, in jeder Sprache wiederholt werden; wir vermessen dies im deutschen Text der Probenummer. Zweifellos wird die illustrierte Ausstellungszeitung als eine wertvolle publizistische Unterstützung der Ausstellung wirken und im abgeschlossenen Bande eine Zierde jeder Bibliothek sowie ein angenehmes Erinnerungsblatt für alle Besucher der Landesausstellung werden. Wir wünschen dem Unternehmen eine allseitig sympathische Aufnahme und einen fortschreitenden Erfolg.

### Miscellanea.

**Der Probefahrten von Accumulatorenwagen auf der Wiener Tramway-Versuchsstrecke** Mariähilferlinie-Hütteldorf haben wir im Zusammenhange mit dem Bericht über die Eröffnung der Accumulatoren-Strassenbahn in Hagen i/W. bereits Erwähnung gethan. Die in Wien verwendeten Accumulatoren sind gleichfalls nach dem Entz'schen System gebaut und unterscheiden sich in Anordnung und Material kaum von den in Hagen benutzten Sammlern. Um die erforderliche Betriebsspannung, welche 110 Volt beträgt, zu erreichen, ist es notwendig, 128 Elemente hintereinander zu schalten, bzw. 128 Entz'sche Accumulatoren werden in Anspruch genommen, um den Wagen in Betrieb zu setzen. Ausserdem bedarf es acht weiterer Accumulatoren zur Erregung der Magnete des Elektromotors, der unterhalb des Wagens angebracht ist und durch die in den Sammlern aufgespeicherte elektrische Energie gespeist, den Wagen in Bewegung setzt. Die Batterien werden in der Ladestation in der Hütteldorfer Strasse binnen einer Minute in die Wagen geschoben, und zwar unter die zwei Sitzbänke desselben, die parallel mit den Schienen stehen. Nach je zwei Runden, d. h. wenn der Wagen die bezeichnete Strecke viermal durchfahren hat, werden die Batterien ausgewechselt. Die Unternehmung behauptet, dass die Batterien auch für eine achtmalige Durchmessung der Strecke ausreichen, wenn man ihre ganze Kraft erschöpft. Der Führer des Wagens kann mit einer einfachen Kurbeldrehung den Wagen augenblicklich zum Stillstand bringen, selbst wenn sich derselbe im stärksten Gefälle und in voller Geschwindigkeit befindet. Die (2) Wagen sind natürlich elektrisch beleuchtet; sie sind amerikanischen Ursprungs und ebenso elegant als praktisch gebaut. Auf Veranlassung der Neuen Wiener Tramwaygesellschaft, die die Initiative zu diesen Probefahrten mit Accumulatorenbetrieb ergriffen hat, wurde, wie bereits früher erwähnt, eine Kommission aus namhaften Wiener Fachmännern und Vertretern der Kommune gebildet, welche die Betriebsergebnisse der in den nächsten sechs Monaten zu unternehmenden Fahrversuche prüfen wird. In diesem Zeitraum dürfte sich entscheiden, ob der Accumulatorenbetrieb sich auch in finanzieller Hinsicht in Wien bewähren wird.

**Unser Kollege Architekt L. Viollier von Genf**, Mitglied des Schweiz. Ing.- und Arch.-Vereins, dem bekanntlich die Leitung der Restaurierungsarbeiten an der St. Peter-Kathedrale in Genf übertragen war, ist von der „Royal Institution of British Architects“ zum korrespondierenden Mitglied für die Schweiz gewählt worden. Nach unserm Landsmann, dem Archäologen Edouard Naville von Genf ist unser Kollege L. Viollier der zweite Schweizer, dem diese Ehrung seitens des vornehmsten englischen Architekten-Vereins zu Teil geworden ist.

**Der diesjährige internationale Eisenbahnkongress** wird am 26. Juni in London in den Räumen des Imperial-Institute unter dem Ehrenvorsitz des Prinzen von Wales stattfinden. Präsident des Kongresses und Leiter der Verhandlungen ist Lord Stalbridge.

**Kgl. technische Hochschule zu Dresden.** An Stelle des jüngst verstorbenen Prof. Dr. Fränkel ist Herr Reg.-Rat Prof. *Mehrtens* von Aachen an das Dresdener Polytechnikum berufen worden; derselbe hat die Berufung angenommen.

### Nekrologie.

† **Georg von Dollmann**, königl. bayer. Hof-Oberbaudirektor, der Hof-Architekt König Ludwig II. und Schöpfer der Entwürfe zu dessen viel-

genannten Schlössern Linderhof, Neuschwanstein und Herrenchiemsee ist am 31. März im Alter von 65 Jahren in München gestorben.

Redaktion: A. WALDNER  
32 Brandschlenkstrasse (Selnau) Zürich.

### Vereinsnachrichten.

#### Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

XI. Sitzung vom 3. April 1895,  
abends 8 Uhr, im Hôtel Central.

Vorsitzender: Herr Ingenieur H. v. Muralt.

Anwesend 40 Mitglieder und Gäste.

Nach Verlesung und Genehmigung des Protokolls werden als neue Mitglieder in den Verein aufgenommen die Herren: Ing. Konrad Arnold in Zürich, Maschineningenieur E. Kolben, in der Maschinenfabrik Oerlikon, und Architekt Jakob Moggi in Zürich.

Es folgen zwei Referate über architektonische Plankonkurrenzen: das erste von Herrn Professor *Bluntschli* über eine neue evangelische Kirche in St. Gallen, das zweite von Herrn Stadtbaumeister *Geiser* über das Museum und den Konzertsaal in Solothurn. Soweit über diese Konkurrenzen nicht schon Berichte in der «Bauzeitung» erschienen sind, wird darüber, sowie über die sich anschliessende Diskussion noch näher berichtet werden.

Von Herrn Oberingenieur *Moser* wird ein Antrag eingebracht, dahin gehend, der Verein möchte darauf Bedacht nehmen, ein eigenes Heim zu gründen, sei es für sich allein oder in Verbindung mit einer andern Gesellschaft. Ein solches Vereins- oder Klublokal sollte enthalten: einen Versammlungssaal, ein Vorstandszimmer, einen Bibliothekraum und ein Lesezimmer, alles in möglichst bescheidenem Rahmen gehalten. Der Sprechende wünscht, dass eine Kommission eingesetzt werde, um diese Angelegenheit und die Art und Weise der Geldbeschaffung näher zu prüfen. — Herr Stadtbaumeister Geiser begrüsst die gemachte Anregung, wenn auch ein früher unternommener Versuch mit einem Lesezimmer nicht den gewünschten Erfolg hatte. Doch möchte er die Angelegenheit zunächst dem Vorstände zur Begutachtung unterbreiten, womit sich Herr Moser einverstanden erklärt. Das Präsidium verspricht, die Sache an die Hand nehmen und im Vorstand, unter Zuzug anderer geeigneter Persönlichkeiten, behandeln zu wollen.

Zum Schluss berichtet der Präsident über den Gang der Arbeiten der drei vom Verein im Lauf dieses Winters gewählten Kommissionen und stellt für den Sommer die Besichtigung verschiedener interessanter Bauwerke (Schulhaus am Hirschengraben, Centrale Zürichbergbahn, Etablissement von Escher Wyss & Co., Elektrizitätswerk an der Sihl bei Schönenberg) in Aussicht. Schluss der Sitzung 10 Uhr.

*Samstag den 6. April 1895* fand der vom Verein beschlossene Schlussabend im grossen Saal des Hôtel Central statt, an welchem 38 Mitglieder teilnahmen. Dabei konnte der Präsident die erfreuliche Mitteilung machen, dass ihm von unbekannter Hand eine Spende von 4000 Fr. zu Gunsten des in der letzten Sitzung in Anregung gebrachten Vereinshauses zugekommen seien. Die Mitglieder nahmen die Nachricht von diesem hochherzigen Geschenk mit grosser Freude auf und liessen den unbekanntem Geber hoch leben. Im übrigen verstrich der Abend in gemütlicher Weise unter Gesprächen, Reden, humoristischen und musikalischen Produktionen, und man blieb bis zu ziemlich später Stunde beisammen.

*Mittwoch den 10. April* wurde abends 5 Uhr das neue Schulhaus am Hirschengraben besucht. Der bauleitende Architekt, Herr Alexander Koch, hatte die Freundlichkeit, die 25 Teilnehmer, worunter einige verdiente ältere Mitglieder, in dem Gebäude herumzuführen, alle Einrichtungen zu erklären und sie schliesslich in der prächtigen Aula mit einem Trunke frischen Bieres zu überraschen. Der Präsident verdankte Herrn Koch die Vorweisung des Hauses und die herzliche Gastfreundschaft, und beglückwünschte ihn zu der schönen Ausführung des Baues. S. P.

#### Gesellschaft ehemaliger Studierender

der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

##### Stellenvermittlung.

Gesucht ein *Maschineningenieur* als Zeichnungslehrer in ein Technikum. (984)

Gesucht ein junger *Maschineningenieur* als Reisender. (985)

Gesucht zwei *Ingenieure* für Brückenbau mit mehreren Jahren Praxis, (987)

Gesucht ein junger *Ingenieur* zum Bau einer Zahnradbahn. (988)

Auskunft erteilt

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