

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **27/28 (1896)**

Heft 3

PDF erstellt am: **29.06.2024**

### **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.

Strecke die Tenderkästen des ersten Typs nicht ausreichen. Auf diesem letzten Teil der Fahrt der Strecke Erie-Buffalo ist auch die grösste mittlere Geschwindigkeit — 116,8 km — erreicht worden.

Das Bahnprofil der Linie Chicago-Buffalo stellt an die Arbeitsleistung der Maschine keine erheblichen Ansprüche; gewisse Partien liegen bis auf eine Länge von 120 km in der Horizontalen, jedoch finden sich auf zwei Teilstrecken auch Steigungen von 3 bis 4 ‰ bei fortlaufenden Längen von 70—80 km. Die auf dem letzten Teil der Fahrt erzielte höhere Geschwindigkeit ist insofern bemerkenswert, als das Profil der Strecke keine geringere Zugkraft erfordert und die Räder der Maschine kleiner waren. Aus der trotzdem bedeutenderen Leistungsfähigkeit der Maschine scheint hervorzugehen, dass bei normalem Zugsgewicht, innerhalb gewisser Grenzen die grossen Geschwindigkeiten eher von der Dampferzeugung als dem Durchmesser der Räder abhängen.

**Lokomotiv-Schiebebühnen mit elektrischem Antriebe.** In der Maschinen- und Waggonfabrik in Simmering wurde eine Lokomotivschiebebühne mit elektrischem Antriebe für die Werkstätte der österreichischen Staatsbahnen in Knittelfeld fertig gestellt. Dieselbe dient zum Verschieben von Lokomotiven und hat eine Tragkraft von 60 t bei 8,1 m Geleiselänge. Die Schiebebühne ist eine sogenannte versenkte und es beträgt die Grubentiefe 375 mm. In der Grube selbst sind vier Laufschiene von je 2550 m Entfernung, auf welchen die acht Stücke Schalengussräder der Bühne laufen. In den Lagern dieser Räder hängen vier Stück Kastenträger, welche quer darauf das Fahrgeleise für die zu verschiebenden Lokomotiven tragen. Diese vier Querträger sind nach der einen Seite hin verlängert und zu einem Plateau ausgebildet, welches über die ganze Grubenbreite reicht. Dieses Plateau nun dient zur Aufnahme der Windwerke der Sekundärdynamomaschine, des Rheostaten und der Bedienungsmannschaft. In der Mitte des Plateau's steht die Dynamomaschine und treibt mittelst einer auslösbaren Friktionskupplung entweder ein links liegendes oder ein rechts liegendes Schneckenrad-Vorgelege. Von dem einen wird mittelst Zahnrad auf die Laufwellen übersetzt und damit die Schiebebühne mit einer Geschwindigkeit von 15 m pro Minute fortbewegt, das andere Schneckenrad-Vorgelege treibt wieder mittelst Zahnrad auf eine Trommelwelle; hierdurch wird ein Drahtseil auf die zwischen den Geleiseschiene (versenkt) plazierte Trommel aufgewickelt und dadurch eine Lokomotive auf die Schiebebühne oder von derselben herab auf ein Nachbargleise mit einer Geschwindigkeit von 10 m pro Minute gezogen. Zwischen den beiden Schneckenrad-Vorgelegen und den zugehörigen Zahnrad-Vorgelegen ist jederseits eine lösbare Klauenkupplung eingeschaltet, um nach Bedarf beide Funktionen der Windwerke nicht durch elektromotorische Kraft, sondern durch Menschenkraft (an Handkurbeln mit variablem Hub) zu vollführen. In letzterem Falle sind natürlich die Geschwindigkeiten entsprechend kleiner, da bei Anwendung von elektromotorischer Kraft ungefähr 8 P. S., im anderen Falle nur vier Mann an den Handkurbeln aufgewendet werden. Die Bedienung ist in allen Fällen sehr einfach, da die Anordnung der Windwerke derart übersichtlich ist, dass ein Versehen vollständig ausgeschlossen erscheint. Die Zuleitung der Kraft von der Primär-Dynamomaschine erfolgt in der Grube selbst durch eine Kabelleitung, auf der die beiden an der Schiebebühne befestigten Rollenkontakte laufen.

**Elektrische Bahnen in Wien.** Die Prüfung der eingegangenen zehn Projekte für den Bau und Betrieb eines elektrischen Bahnnetzes in Wien durch das städtische Bauamt und den Magistrat hat ergeben, dass nur vier Offerten dem Programm entsprechen, welches der Ausschreibung zu Grunde gelegt war.\*) Nach der Ansicht der städtischen Kommission ist jedoch keines der vier Projekte ohne weiteres zur Ausführung geeignet. Gemäss den Anträgen des Magistrats werden nunmehr mit jenen vier Offerten direkte Unterhandlungen eingeleitet, um die Basis für die Anlage der elektrischen Bahnen in Wien zu gewinnen. Die betreffenden Firmen sind: 1. Die *Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft* in Berlin; 2. die Bauunternehmung *Rietschel & Cie.* in Wien; 3. der *Wiener Bankverein*; 4. Die *Neue Wiener Tramway Gesellschaft*. Die Entscheidung, welches Projekt zur Ausführung gelangt, bleibt dem neuen Gemeinderate vorbehalten. Die Projekte des Bankvereins und der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft stützen sich auf die bestehenden Tramway- und Lokalbahn-Linien, das Projekt der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft in Berlin umfasst den Bau von 50 km Untergrundbahnen, deren bedeutende Herstellungskosten wohl ein schwerwiegendes Hindernis für die Ausführung derselben sein werden. Was das abgelehnte Projekt der *Nürnbergger Elektrizitätsgesellschaft* betrifft, so geht dasselbe vorzugsweise auf die Herstellung einer Schwebebahn hinaus. Da aber bisher Erfahrungen über den Betrieb einer Schwebebahn im grossen noch nicht vorliegen, so waren die städtischen

Aemter der Ansicht, dass man der Gesellschaft nur einräumen könnte, eine Probestrecke auf ihre Kosten herzustellen, wozu erst die Detailprojekte einzureichen wären. Im Zusammenhang mit den oben erwähnten Beschlüssen genehmigte der städtische Beirat den Antrag der Wiener Tramway-Gesellschaft, auf der 9 km langen sogenannten Transversallinie Praterstrasse-Wallgasse probeweise den elektrischen Betrieb einzuführen. Um auch das System der unterirdischen Stromleitung zu erproben, soll auf einer Strecke von etwa 600 m Länge nebst der oberirdischen auch die unterirdische Stromzuführung und zwar nach dem System Lachmann (Hamburg) installiert werden. Die genannte Gesellschaft, deren gesamtes Netz rund 62 km umfasst, beabsichtigt nach erlangter Genehmigung der städtischen Behörden und des Handelsministeriums unverzüglich eine Offertausschreibung für die Installierung des elektrischen Betriebes vorzunehmen.

**City-Hall in Philadelphia.** Bekannt und vielgerühmt ist die gewaltige Leistungsfähigkeit unserer Kollegen vom Baufach jenseits des atlantischen Ozeans. Wenn immer es sich darum handelt ein grosses Werk in einer für unsere europäischen Begriffe fast unglaublich kurzen Zeit zu vollenden, so stehen die amerikanischen Techniker im Vordergrund. Dass sie uns aber auch überflügelt haben, wenn es darauf ankommt einen Bau jahrzehntelang zu führen und doch nicht fertig zu bringen, ist neu und verdient der Erwähnung. Von einem Freunde unserer Zeitschrift wird uns ein Bericht über den Fortschritt der Arbeiten an der City-Hall in Philadelphia zugestellt. Aus demselben ergibt sich, dass nachdem etwa 20 Jahre an diesem Bauwerk gearbeitet worden ist, und dasselbe bereits eine Summe von rund 110 Millionen Franken verschlungen hat, die Arbeiten nunmehr ruhen müssen, weil der Baufonds erschöpft ist. Der nämliche Bericht belehrt uns auch darüber, dass hinsichtlich der Ueberschreitung des Voranschlags wir himmelweit hinter den Amerikanern zurückstehen. Ueberschreitet ein Architekt der alten Welt seinen Voranschlag um 20 oder 50 ‰, so erregt das bei uns schon etwelches Aufsehen. Für solche «minime» Ueberschreitungen haben jedoch die Herren Kollegen da drüben wahrscheinlich nur ein mitleidiges Lächeln, denn bei der City-Hall können sie sich mit einer Ueberschreitung von 340 ‰ brüsten und auch diese 340 haben noch nicht ausgereicht. Der Bau war nämlich auf 25 Millionen Franken veranschlagt. Eine fernere bemerkenswerte Erscheinung an diesem Bauwerke ist die, dass während an einigen Teilen desselben noch gearbeitet wurde, andere bereits in den Zustand der Ruine übergegangen sind, verwittern und mit Einsturz drohen. Vornehmlich soll das Fundament des hohen Turmes ein so schwaches sein, dass merkliche Senkungen eingetreten sind und es notwendig wurde die Zugänge zu demselben abzusperren.

**Öffentliche Beleuchtung der Stadt Genf.** Die bedeutenste *Bogenlichtanlage* wird demnächst die Stadt Genf erhalten, welche dieser Tage der Firma Stirnemann & Weissenbach 256 *Wechselstromlampen* zu 15 Ampères, System Schuckert & Co., bestellt hat.

**Eidg. Departement des Innern.** Der Bundesrat hat in seiner Sitzung vom 14. d. Mts. zum Adjunkten des eidg. Oberbauinspektors gewählt: Herrn Leo Bürkly von Zürich, Ingenieur des eidg. Oberbauinspektorates.

## Konkurrenzen.

**Erweiterung und Umbau des Rathauses in Basel.** (Bd. XXVI S. 21. Bd. XXVII S. 14). Das Preisgericht hat die ihm zur Prämierung der drei bis vier besten Entwürfe zur Verfügung stehende Summe von 5000 Fr. wie folgt verwendet: Für drei erste Preise von je 1400 Fr. an die HH. Architekten *Doflein* in Berlin, *Metzger* in Zürich-Riesbach und *Vischer & Fueter* in Basel, ferner für einen zweiten Preis von 800 Fr. an die HH. Architekten *Kuder & Müller* in Zürich und Strassburg. Sämtliche eingesandten Entwürfe bleiben von Donnerstag den 16. d. Mts. während 14 Tagen, jeweilen von vormittags 9 Uhr bis abends 5 Uhr, im grossen Saale des Gewerbemuseums (Eingang Spahlenvorstadt, Erdgeschoss) öffentlich ausgestellt.

**Stadthalle in Elberfeld** (Bd. XXVI, S. 9, 162). Von den eingegangenen 34 Entwürfen sind folgende mit Preisen ausgezeichnet worden: I. Preis (4000 M.) Karl Schäfer und Wilh. Nicol in Frankfurt a./M.; zwei II. Preise (je 2000 M.) H. Reinhart und E. Süssengut in Berlin, Kuder und Müller in Strassburg i./E.; drei III. Preise (je 1000 M.) Prof. Frentzen in Aachen, Thyriot und Bergen in Berlin, Beck in Darmstadt.

**Saalbau in Bayreuth** (Bd. XXVI, S. 42). Eingegangen sind 24 Arbeiten. Die vorgesehenen Preise wurden nicht verteilt, weil sämtliche der für die Auszeichnung in Betracht kommenden Entwürfe die im Programm vorgeschriebene Bausumme überschreiten. Das Preisgericht hat indessen beschlossen, eine Anzahl von Entwürfen, die wertvolle Anregungen für die Ausführung bieten, zum Ankauf zu empfehlen.

\*) Bd. XXVI S. 54, 155.