

Bundesrat L. Perrier

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **59/60 (1912)**

Heft 11

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-29957>

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.

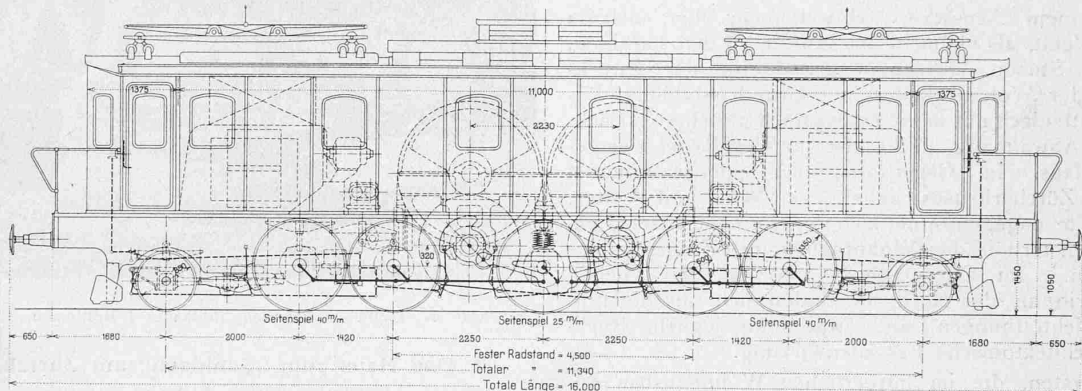
Haftungsausschluss

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.

ergehen zu können, welchem Zweck die längs der Südfront sich hinziehende gedeckte Terrasse sowie der lange, in der Axe von Esszimmer und Wintergarten angelegte Laubengang trefflich dienen (Lageplan Abb. 1 und Tafel 39, auch Abb. 2). Wie mit einem schützenden Arm begrenzt dieser Laubengang bergseits den nach Süden zu offenen Garten, der sich in vier Terrassen so abstuft, dass vom Laubengang aus die Terrassenkanten, Mauern und Hecken sich gerade decken, um die herrliche Aussicht möglichst ungehindert geniessen zu lassen. Ueberhaupt ist die ganze Gartenanlage, ein Werk des Gartenkünstlers *Ernst Klingelfuss* in Zürich, in inniger Verbindung mit dem Hause vorzüglich gelöst, wobei auf der Terrasse vor dem Hause der alte Baumbestand sehr zu statten kam. Als Material für die Mauerchen und den Haussockel kam gelblicher Muschelkalk von Schaffhausen zur Verwendung, für die Verandasäulen und den übrigen Haustein, desgleichen

ist vor mehr als drei Monaten von der Maschinenfabrik Oerlikon in die von ihr gelieferte B. L. S.-Lokomotive Nr. 121 eingebaut worden und versieht dort die gleichen Funktionen wie die Einzelschalter, bezw. Schützen. Sie arbeitet einwandfrei; Abschaltungen von 3000 Amp. und mehr erfolgen mit unbedeutender Funkenbildung.

Es sind wieder besondere Zahnradgetriebe, die das Drehmoment der Motoren auf im Rahmen festgelagerte Vorgelegewellen — Blindwellen — übertragen. Von den Kurbeln der Blindwellen der beiden Motoren aus wird man bei den neuen Lötschberglokomotiven mittels des sog. „Dreiecksantriebes“, wie er beispielsweise für die Simplonlokomotiven und für andere seitens der schweizerischen Industrie gelieferte elektrische Lokomotiven in Verwendung steht²⁾, das Drehmoment beider Motoren bezw. beider Blindwellen auf die durch gewöhnliche, horizontal angeordnete Kuppelstangen verbundenen Triebachskurbeln



Die neue 2500 PS-Lokomotive Typ Fb 5/7, der Lötschbergbahn (B. L. S.). — Typenskizze 1:100.

für den Schmuckbrunnen mit dem kleinen Faun von Bildhauer *J. Brüllmann* (Abb. 2) ein hellerer Muschelkalk von Würenlos. Als Belag in den gedeckten Veranden dienen Solenhofer Kalksteinplatten, vom Gartentor bis zum Hauseingang Melser-Platten. Das Haus erhielt einen ganz hellgrauen Terranovaputz und alte Biberschwanzziegel; das Holzwerk ist naturfarben lackiert, die Fenstersprossen sind weiss, die Fensterläden grün gestrichen und die Schmiedearbeiten leicht vergoldet. Das Innere des Hauses soll in nächster Nummer zur Darstellung kommen.

Die neuen elektrischen Lokomotiven der Berner Alpenbahn.

Im Anschluss an die Notiz auf Seite 80 von Band LVIII über die seitens der Berner Alpenbahn an die Maschinenfabrik Oerlikon in Verbindung mit Brown, Boveri & Cie., Baden, im August 1911 übertragene Bestellung auf 10 neue elektrische Lokomotiven möchten wir unsern Lesern nunmehr die Typenskizze dieser Lokomotiven zur Kenntnis bringen. Wie in der genannten Notiz bereits erwähnt, handelt es sich wiederum, wie für die ältere Lötschberglokomotive, um eine Zweimotoren-Ausrüstung. Während jedoch bei der ältern Lötschberglokomotive¹⁾ von jedem Motor aus ein besonderes Triebwerk betätigt wurde, dem eine Anzahl Triebachsen zugeteilt war, arbeiten nunmehr die zwei Motoren auf ein gemeinsames Triebwerk.

Die Steuerung erfolgt für diese neuen Lokomotiven durch einfache Walzenkontroller mit zwangsläufiger Schaltung. Diese Anordnung, die für Lokomotiven dieser Grösse hier zum ersten Male Anwendung findet, zeichnet sich durch ihre Einfachheit und Zuverlässigkeit aus, sodass damit ein bedeutender Fortschritt im Bau elektrischer Vollbahnlokomotiven für Einphasenstrom verzeichnet werden kann. Die erste Probeausführung dieser Steuerapparate

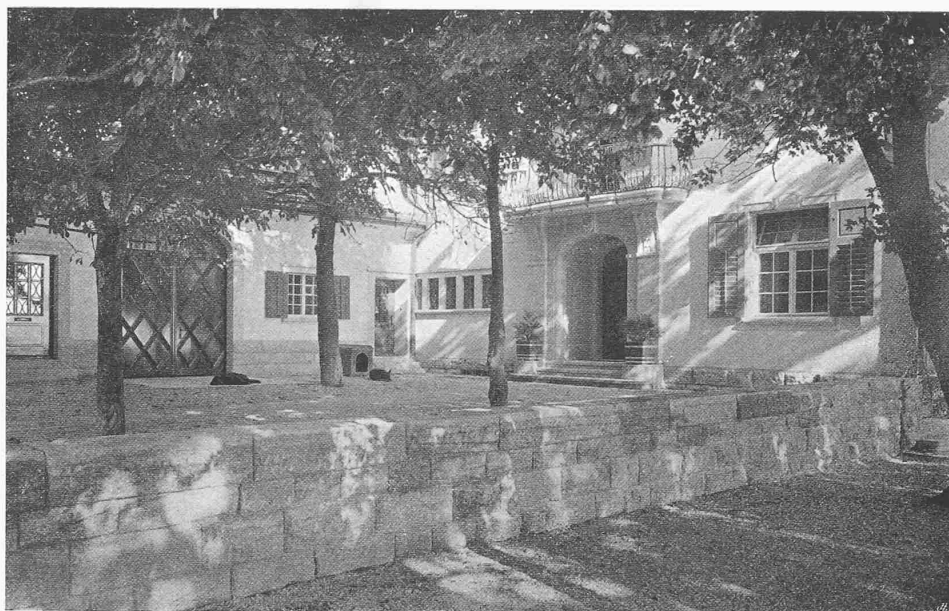
¹⁾ Typenskizze Bd. LV, S. 203, ausführliche Beschreibung Band LVII, Seite 89 ff.

übertragen. Es sind insgesamt fünf Triebachsen vorgesehen worden, um das beträchtliche Gewicht entsprechend einer Leistung von 2500 PS pro Lokomotive, innerhalb der Grenzen des zulässigen Achsdruckes angemessen zu verteilen. Zur Erhöhung der Lauffähigkeit, entsprechend einer vorgeschriebenen Maximalgeschwindigkeit von 75 km/Std., sind im weitem vordere und hintere Laufachsen vorgesehen worden, die mit Rücksicht auf gute Kurvenbeweglichkeit mit je der nächstliegenden Kuppelachse zu je einem Krauss-Helmholtz-Drehgestell vereinigt sind; ferner ist die Mittelachse seitlich verschiebbar. Es ergab sich dabei ein fester Radstand von 4,5 m, ein totaler Radstand von 11,34 m, und eine Länge zwischen den Puffern von 16,0 m. Die verwendeten Motoren sind für alle Lokomotiven übereinstimmend Wechselstrom-Seriemotoren mit phasenverschobenen Hilfsfeldern nach System Oerlikon und leisten ohne künstliche Kühlung bei der Normalgeschwindigkeit von 50 km/Std. an Radumfang bei normalen Erwärmungsverhältnissen je 1250 PS während 1 1/2 Stunden. Bei einem Gesamtgewicht der Lokomotiven von rund 108 t ist ein Achsdruck von je 17 t für die Triebachsen, von je 11,5 t für die Laufachsen vorgesehen. Der mechanische Teil der Lokomotive stammt von der Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur.

Bundesrat L. Perrier.

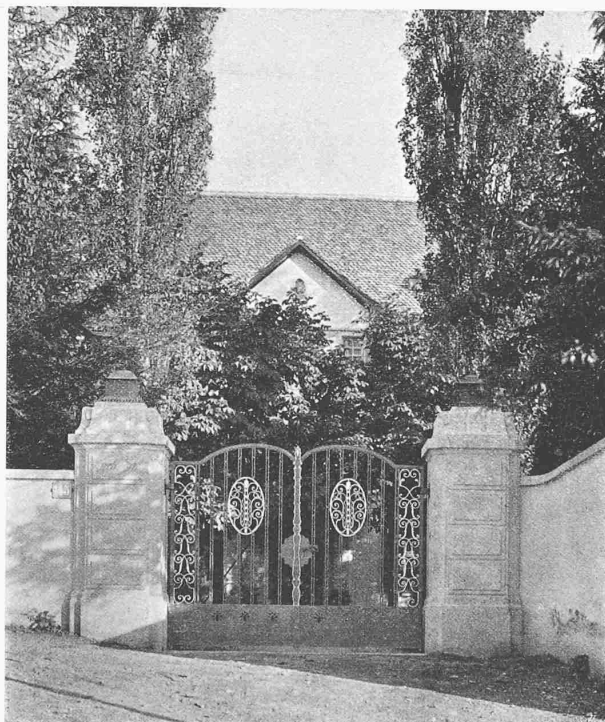
An Stelle des aus unserer obersten Exekutivbehörde austretenden Bundesrat Robert Comtesse hat die Bundesversammlung am 12 d. Mts. zum Mitglied des Bundesrats gewählt Nationalrat Louis Perrier, Arch., Reg.-Rat in Neuchâtel. Wir beglückwünschen unseren geschätzten Kollegen zu dem Vertrauen, mit dem ihn die gesetzgebenden Räte ausgezeichnet haben und freuen uns im Bundesrate neuerdings den schweizerischen Ingenieur- und Architektenstand durch ein angesehenes, auf mannigfachen technischen Gebieten erfahrenes Mitglied vertreten zu sehen.

²⁾ Vergleiche Band LVI, Seite 247 ff.

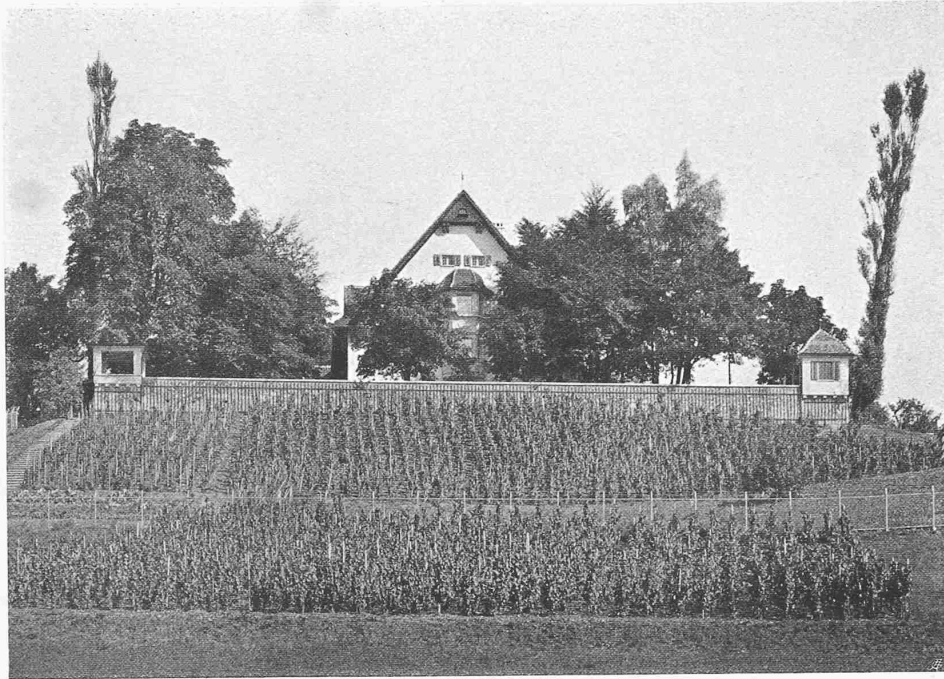


DAS „SCHLÖSSLI“ AM ZÜRICHBERG

ARCH. BISCHOFF & WEIDELI, ZÜRICH

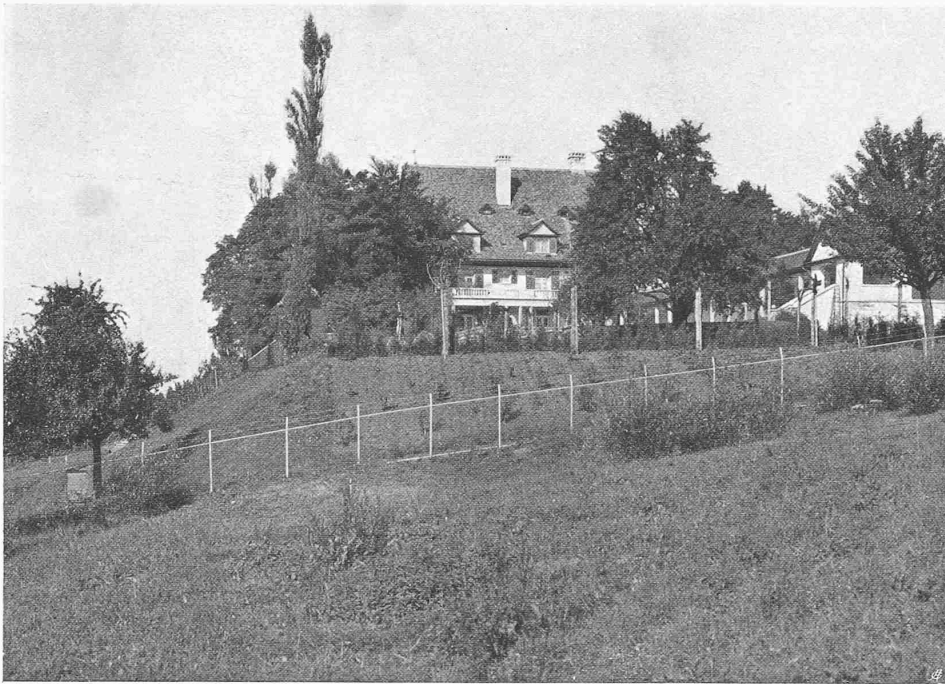


Gartenportal und Haupteingang

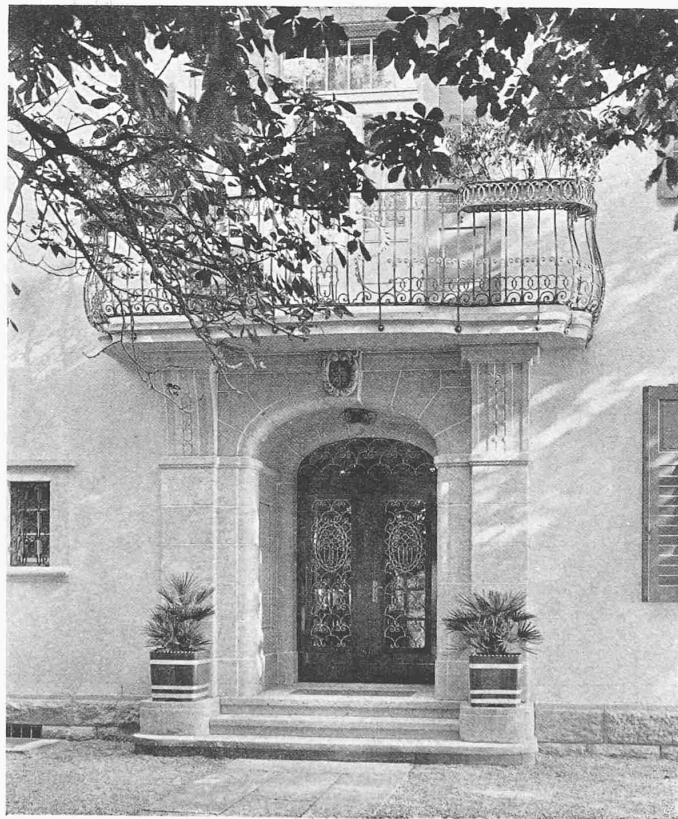


GESAMTBILD VON WESTEN UND ERKER





ANSICHT VON SÜDEN UND HAUPTINGANG





DAS „SCHLÖSSELI“ AM ZÜRICHBERG
ARCH. BISCHOFF & WEIDELI, ZÜRICH



SÜDFRONT DES HAUSES MIT VERANDA UND LAUBENGANG

Wenn Bundesrat Perrier, der am 2. Mai 1849 zu Neuchatel geboren ist, auch demnächst sein 63. Lebensjahr erfüllt haben wird, und im Allgemeinen der gewiss nicht unberechtigte Wunsch vorherrscht, dass der obersten Bundesbehörde bei Neuberufung von Mitgliedern jüngere Kräfte zugeführt werden möchten, so treffen doch die zu diesem Wunsche führenden Bedenken hier nicht ein. Denn kaum ein anderer Kandidat hätte so reiche und mannigfaltige Erfahrungen in das verantwortungsvolle Amt mitbringen können, wie N. R. Perrier, und wenige tragen die Last der Jahre so leicht, wie es unser Kollege bei dem Empfang gezeigt hat, den uns die Neuenburger unter seiner Führung an der letzten Generalversammlung der G. e. P. im Sommer 1910¹⁾ bereitet haben.

L. Perrier hat in Stuttgart und hierauf von 1867 bis 1870 an der Bauschule der Eidg. Technischen Hochschule studiert. Er übte dann bis zum Jahre 1903 den Architektenberuf in Neuchatel aus. An den Arbeiten der G. e. P. nahm er lebhaften Anteil und sass von 1876 bis 1885 in dem Ausschuss derselben. Seit 1907 ist er als Mitglied des schweiz. Schulrates auch in der obersten Leitung unserer Hochschule tätig. Seine Mitbürger, die ihn 1902 in den Nationalrat entsandt hatten, wählten ihn im Jahre 1903 in den Regierungsrat, in dem er sich vornehmlich mit den das Bauwesen betreffenden Fragen und mit dem Eisenbahnwesen befasste. Im Militär nimmt er seit 1896 den Rang eines Genieobersten ein; von 1901 bis 1904 war er Festungskommandant von St. Maurice.

Wir sind demnach sicher, dass das neue Bundesrat-Mitglied volles Verständnis für die grossen Fragen mitbringt, die unser öffentliches Leben beschäftigen, für welche gerade die nur zu leicht vom politischen Treiben verdunkelten technisch-wirtschaftlichen Gesichtspunkte in erster Linie massgebend sein sollten; diese entsprechend zur Geltung zu bringen, wird seine vornehmste Aufgabe bilden.

Wir wünschen Bundesrat Perrier langes und erfolgreiches Wirken in seinem Amt.

Miscellanea.

Schweiz. Bundesbahnen und Schweiz. Wasserkräfte. Die Nationalräte Will, Bühlmann, E. Scherrer, Billeter, Vital, Freiburghaus, Bühler, Ottiker, Scheurer, Moll, Dr. Müri, Bissegger, Wagner, Sulzer, Hofmann, Scherrer-Füllemann, Secretan, von Planta, Iselin und Buser haben am 11. März im Rate folgende Motion eingereicht:

„Der Bundesrat wird eingeladen, die Frage zu prüfen, ob nicht die Einführung des elektrischen Betriebes der Schweizerischen Bundesbahnen wirksamer als bis dahin zu fördern sei, damit die Wasserkräfte der Schweiz besser ausgenützt und die Schweizerischen Bundesbahnen vom Kohlenimport unabhängig gemacht werden.“

Das Verlangen unserer schweizerischen Bevölkerung, in dieser Sache bald ernste Schritte unternommen zu sehen, das in dieser Motion seinen Ausdruck findet, ist erklärlich, nachdem der Bund selbst bei Erwerbung der grossen Wasserkräfte zu beiden Seiten des Gotthard sich entschieden dafür erklärt hat, in dieser Richtung vorzugehen, und nachdem die abschliessenden Arbeiten der Studienkommission (in die uns die bezügliche Arbeit Dr. Kummers in der letzten und in dieser Nummer einen teilweisen Einblick gewährten) die Zulässigkeit eines ersten Versuches festgestellt haben.

Unser neuer Chef des Eisenbahndepartements, der diese Fragen mit Rücksicht auf die Nebenbahnlinien in seinem Heimatkanton gründlich studiert hat, wird ohne Zweifel der Mann sein, um den Motionären bald und positiv zu antworten und die Bundesbahnen zu entschiedenem Vorgehen anzuregen.

Dass es nicht überflüssig ist, den Bundesrat zur rechten Zeit zum Aufsehen zu mahnen, mag ein Beispiel aus jüngster Zeit beweisen:

Durch die Tagesblätter ging die Nachricht von der Wasserkraftanlage an der Aare bei *Winzau-Gösgen*, für die dem sich unmittelbar anschliessenden Elektrizitätswerk *Oltten-Aarburg A.-G.* vom Kanton Solothurn die Konzession erteilt worden ist. Es handelt sich um ein Werk, mit dem nach gänzlichem Ausbau 20000 bis 30000 PS gewonnen werden können und das zunächst für 15000 PS

ausgebaut werden soll. Um dieses Werk zu ermöglichen, wurde mit der Bergwerksgesellschaft Ronchamp bei Belfort ein Vertrag für 15 Jahre auf Lieferung von 6000 PS geschlossen und der Bundesrat hat diesem seine Genehmigung erteilt. Es muss auffallen, dass eine solche Kraft, die im Herzen des Verkehrs der S. B. B., in unmittelbarer Nähe von Olten, sozusagen unter den Augen des Verwaltungsratspräsidenten der S. B. B. gewonnen wird, nicht für den kommenden elektrischen Betrieb der S. B. B. (speziell für die umgebte Hauensteinlinie?) reserviert wurde, sondern dass im Gegenteil sogar deren Export nach Frankreich für eine längere Reihe von Jahren bewilligt worden ist.

Bebauungsplan für Karlsruhe. Erfreuliche Aussichten eröffnen sich gegenwärtig für die Zukunft der architektonischen Gesamtentwicklung der Stadt. Karlsruhe steht vor einer grossen Aufgabe der Stadterweiterung. Durch die Verlegung des Hauptbahnhofs wird ein umfangreiches Baugelände frei werden, das im wesentlichen das Gebiet zwischen dem ehemaligen Ettlinger Tor und der Festhalle sowie das gesamte Gebiet des alten Bahnhofs umfasst. Gleichzeitig steht der Staat sowie die Stadt vor einer Reihe grosser Bauaufgaben; für ein städtisches Theater mit Konzerthalle und eine städtische Ausstellungshalle haben Curjel & Moser schon die Pläne fertig; der Neubau eines Landesmuseums und eines Landesgewerbeamts steht ebenfalls in nächster Zukunft bevor. In richtiger Würdigung der künstlerischen Bedeutung der Sache hat die Stadtverwaltung in dem Zusammentreffen dieser Aufgaben den Fingerzeig erkannt, wie die Frage der Stadterweiterung in einem grossen, der wirtschaftlichen wie der künstlerischen Entwicklung der Stadt förderlichen Sinne gelöst werden kann. Der neue Stadtteil schliesst sich räumlich an den von Weinbrenner erbauten Kern der Altstadt; insbesondere wird er als Hauptzugang zum neuen Bahnhof die Karl Friedrichstrasse fortsetzen.

Die Weinbrennerstadt ist das letzte grossartige Beispiel einer künstlerisch einheitlichen Stadtanlage in Karlsruhe gewesen. In den folgenden Jahrzehnten hat bei der architektonischen Entwicklung von Karlsruhe die künstlerische Planlosigkeit der Stadterweiterung immer mehr um sich gegriffen, namentlich durch die Verzettlung der grossen Bauaufgaben. Dieser Fehler soll jetzt vermieden werden. Der neue Stadtteil soll auch künstlerisch eine würdige Fortsetzung der Weinbrennerstadt werden und durch die räumliche Zusammenfassung der öffentlichen Neubauten einen monumentalen Kern und Mittelpunkt erhalten. Die Verhandlungen zwischen Staat und Stadt haben zu dem gewünschten Ergebnis geführt und Professor *Karl Moser* hat den Auftrag erhalten, einen Bebauungsplan zu entwerfen, der dieser Tage als Broschüre veröffentlicht worden ist. Dieses Projekt behandelt nicht nur die Strassen- und Platzgestaltung, sondern schreibt den ausführenden Architekten auch die Grundlinien der künstlerischen Formgebung für die einzelnen öffentlichen und privaten Gebäude soweit vor, als es im Sinne einer künstlerisch einheitlichen Gestaltung des Stadtbildes notwendig ist. Die endgültige Entscheidung über die Annahme dieses Projekts steht unmittelbar bevor; hoffentlich scheidet dieser gross gedachte Plan nicht an kleinlichen Bedenken. Die Gelegenheit, früher begangene Fehler gut zu machen und der Stadt Karlsruhe eine wirtschaftlich wie künstlerisch gleich wichtige Förderung ihrer Entwicklung zu sichern, würde so bald nicht wiederkehren.

Erweiterung der Kraftreserveanlagen der Stadt Zürich.

Nachdem das in unserer Nummer vom 23. Dezember 1911 kurz gekennzeichnete Projekt der Erstellung einer Reserve-Kraftanlage im Guggach auf Baurechnung des Elektrizitätswerkes zunächst von einer Kommission des Grossen Stadtrates beraten worden war, ist die Angelegenheit dann am 2. und 9. März 1912 vor dem Plenum des Grossen Stadtrates behandelt und erfreulicher Weise entgegen dem Antrag der Kommission mit grossem Mehr an den Stadtrat zurückgewiesen worden. Wir sagen erfreulicher Weise, weil die Vorlage von vornherein zu Unrecht von einer „Reserveanlage“ spricht, es sich aber, im Grunde genommen, vielmehr um ein kalorisches *Ergänzungs-Kraftwerk* handelt, das vor allem die Rentabilität des Albulawerkes zu erhöhen hat, wie wir schon in unserer frühern Notiz betonten. Es durfte daher wohl fraglich sein, ob dem Vorteil des schnellen Anfahrens der Dieselmotoren gegenüber einem ebenfalls studierten Gegenprojekt der Erweiterung der bestehenden Dampfturbinenanlage im Letten so viel Gewicht beizumessen sei, wie der Direktor des Elektrizitätswerkes und mit ihm die drei Experten annahmen. In einer Eingabe an die Mitglieder

¹⁾ Siehe Band LVI, Seiten 158, 173 und 176.