Das Rathaus zu Einsiedeln: umgebaut von Architekt A. Huber in Zürich

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **45/46 (1905)**

Heft 24

PDF erstellt am: **29.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-25448

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Die Verlängerung der Appenzeller Strassenbahn von Gais nach Appenzell.

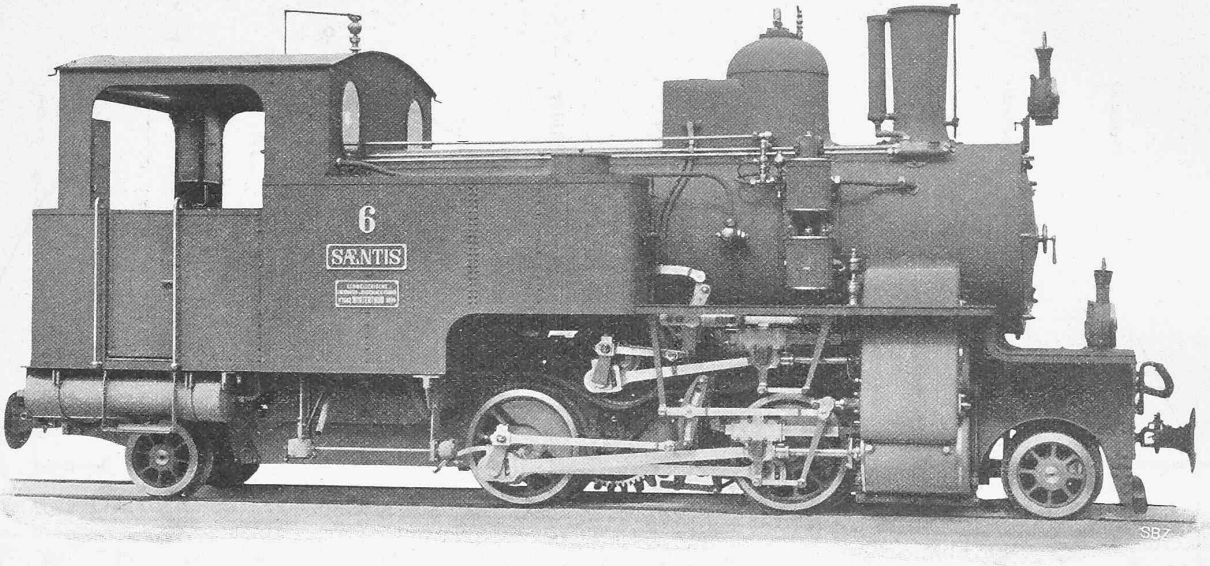


Abb. 7. Neue Lokomotive der Strassenbahn St. Gallen-Gais-Appenzell. — Typ vom Jahre 1904.
Erbaut von der *Schweizerischen Lokomotivfabrik* in Winterthur.

um die vielen 30 und 40 *m* Kurven der alten Linie befahren zu können.

Um den schwierigen Betriebsverhältnissen zu genügen, schlug die Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur eine vierzylindrige Zahnrad- und Adhäsionslokomotive nach einem von der Fabrik entworfenen neuen Typ vor. Wie aus dem Bilde ersichtlich, hat die Lokomotive zwei gekuppelte Adhäsions-Triebachsen, zwei Laufachsen und ausserdem eine Triebzahnradachse. Gegenüber frühern Anordnungen ähnlicher Maschinen, bei denen die Zahnradzylinder zwischen die Rahmen gelegt waren, sind diese hier aussen, oberhalb der Adhäsionszylinder und mit denselben in einem Stück gegossen, angeordnet. Durch diese Disposition sind alle Triebwerkteile sehr gut zugänglich, was für die Betriebssicherheit von grossem Wert ist. Ferner ermöglichte die Aussenlage aller Zylinder, den Rahmen innerhalb der Räder zu legen, wodurch der ganze Bau der Lokomotive wesentlich leichter wird als bei Aussenrahmen.

Die Arbeitsweise der Lokomotive ist folgende: Auf der Adhäsionsstrecke arbeiten die untern Zylinder allein, wie bei einer gewöhnlichen Zwillingslokomotive, und der Dampf strömt direkt durch das Blasrohr aus. Kommt die Lokomotive auf eine Zahnstangenrampe, so wird durch Verstellen eines Umschalthahns der Dampf aus den untern Adhäsionszylindern nach den oben liegenden Zahnradzylindern geleitet, wo er weiter arbeitet, um dann zum Blasrohr zu gelangen. Die Lokomotive arbeitet also auf der Zahnstange in Verbundwirkung, wobei die Adhäsionszylinder die Hochdruck- und die Zahnradzylinder die Niederdruckzylinder bilden. Um für die Verbundwirkung das richtige Verhältnis der Zylindervolumina zu erhalten, sind die Zylinder genau gleich dimensioniert, dagegen laufen die Zahnradzylinder-Kolben 2,2 mal schneller als diejenigen der Adhäsionszylinder. Damit auch auf der Zahnstange angefahren werden kann, wird Kesseldampf direkt in die N.-D.-Zylinder geleitet. Diese Manipulation wird aber nur nötig, wenn aus irgend einem Grunde der Zug auf der Zahnstange stillhalten müsste.

Die Vorteile, die durch die Verbundwirkung erreicht werden, sind: in erster Linie eine bessere Ausnutzung des Dampfes, dann eine gute Dampfentwicklung durch die rasch aufeinanderfolgenden, nicht zu starken Dampfschläge, eine gute selbsttätige Ausbalancierung der Adhäsions- und der Zahnradarbeit, ferner eine einfachere Bedienung, indem der Führer nur einen Regulator zu bedienen hat und nicht immer darauf achten muss, dass die Adhäsionsmaschine nicht zum Schleudern kommt.

Die Lokomotive ist mit folgenden Bremsen ausgerüstet:

a) Eine Luftrepressionsbremse, die auf Verbund- oder Zwillingswirkung gestellt werden kann und für die gewöhnlichen Talfahrten benutzt wird;

b) Eine Klotzbremse der Adhäsionsräder, die sowohl mittelst Schraubenspindel, als auch durch Luftdruck arbeitet;

c) Eine Kurbelachs-Bandbremse für das Triebzahnrad;

d) Eine Zahnrad-Notbremse, die auf der vordern Kuppelachse angebracht ist.

Ferner sind an der Lokomotive ein Geschwindigkeitsmesser, System Hasler, eine Einrichtung für Dampfheizung des Zuges und eine Westinghouse-Luftdruckbremse angebracht.

Ihre Hauptabmessungen sind die folgenden:

Triebraddurchmesser	815 *mm*	Dampfdruck	14 *kg/cm²*
Laufraddurchmesser	576 »	Rostfläche	1,26 *m²*
Zahntriebraddurchmesser	860 »	Heizfläche total	70,1 »
Uebersetzungsverhältnis	1 : 2,21	Leergewicht	27,5 *t*
Zylinderdurchmesser	370 *mm*	Dienstgewicht, max.	33,6 »
Zylinderhub	400 »	Adhäsionsgewicht	22 »

Bei den Proben beförderte die Lokomotive mit Leichtigkeit 60 *t* auf 90 ‰ mit 12 *km* Geschwindigkeit.

Die Entwicklung der Appenzeller Strassenbahn ist eine befriedigende, der Verkehr und die Einnahmen bessern sich stetig. Es betrugen:

	die Einnahmen			die Ausgaben		
im Jahr	1895	1899	1903	1895	1899	1903
Fr.	170 028.—	195 343.—	235 559.—	124 409.—	134 738.—	159 525.—

St. Gallen, den 2. Juni 1905.

Das Rathaus zu Einsiedeln.

Umgebaut von Architekt *A. Huber* in Zürich.

Am Hauptplatz zu Einsiedeln gegenüber dem Kloster und angebaut an das Gasthaus „Zum roten Hut“ steht das 1689 erbaute Rathaus, ein schlichtes, einst dem Kloster gehöriges Gebäude, ursprünglich mit niedern Fensteröffnungen, grossen Giebeln und weitausladender Hohlkehle unter der Dachtraufe. Der Architekt des in den Jahren 1902 bis 1903 durchgeführten Umbaues hatte zunächst die Aufgabe, der Hauptfassade gegenüber den in den letzten Jahren durch Aufbauten vergrösserten Nachbarhäusern dem

Zweck des Gebäudes als Rathaus entsprechend mehr Geltung zu verschaffen. Dies gelang durch Anfügen zweier Erkertürme, durch den Ausbau eines Giebels nach der Seitenfassade sowie durch die reichere Ausgestaltung der Wandflächen. Zum Sockel wurde der bei Einsiedeln gebrochene blauschwarze Alpenkalk verwendet, der ähnlich dem Stein von St. Triphon mit weissen Adern durchzogen ist, aber mit dem Alter etwas von seiner hübschen Färbung verlieren soll. Die übrigen Steinhauerarbeiten wie Fenstergewände, Erker usw. sind in Bolligersandstein ausgeführt. Die sämtlichen Fassaden erhielten dann weiter vom Stockgurt an aufwärts eine Dekoration in Sgraffito-Manier. Auch die abschliessenden Hohlkehlen wurden mit Sgraffito-Malereien sowie mit 42 Wappen von Einsiedler Geschlechtern geziert und in der Kehle der Hauptfassade das Bezirkswappen nebst den sogenannten Viertelswappen der sechs übrigen Pfarreien des Bezirks Einsiedeln angebracht.

Die Erdgeschoss-Räumlichkeiten, die einst als Fruchtspeicher des Klosters und bis zum Umbau als Aufbewahrungsraum für die Geräte der Feuerwehr dienten, sind für Zwecke der Post ausgebaut worden; dazu ersetzte man die hölzernen, 60 *cm* dicken, geschnitzten Holzsäulen mit Unterzügen durch eiserne, brach an der Seitenfassade eine Reihe Fenster aus und unterkellerte den ganzen Bau, um Raum für die Wagenremise der Post, die Zentralheizung, das Archiv, sowie einen Polizeiposten zu gewinnen. Da das Terrain, reiner Moorboden, sehr schlecht war, musste im ganzen Keller eine Drainageleitung angelegt werden.

Das Rathaus zu Einsiedeln.

Umgebaut von Architekt *A. Huber* in Zürich.



Das Rathaus zu Einsiedeln nach dem Umbau.

Der erste Stock enthält einen einfachen Saal und das Notariat, im zweiten Stock befinden sich die übrigen Bureaux der Behörden des Bezirkes Einsiedeln und in dem jetzt ausgebauten Dachstock Wohnräume mit hellen, nicht abgeschrägten Zimmern. Die Baukosten beliefen sich auf etwa 120 000 Fr.

Neubauten für die Kantonsschule und die Hochschule in Zürich, sowie für das Technikum in Winterthur.

Das rasche Anwachsen der Schülerzahl an den Unterrichtsanstalten des Kantons Zürich, das durch die Zunahme der Bevölkerung, durch die grossartige Entwicklung von Wissenschaft und Technik und wohl auch durch den guten Ruf der Zürcher Schulen im In- und Auslande begründet ist, macht eine Vergrösserung der zur Verfügung stehenden Schulräume zur dringenden Notwendigkeit. In den letzten Jahren ging keine Beratung des regierungsrätlichen Geschäftsberichtes vorüber, ohne dass der Raumnot in den kantonalen Lehranstalten Erwähnung getan wurde und im Gefühl dieser Verantwortlichkeit hatte der Kantonsrat bereits am 17. Januar 1898 den Regierungsrat eingeladen, ihm mit Beförderung eine Vorlage über die Neubeschaffung der nötigen Unterrichtssäle einzubringen.

Seitdem ist manches verbessert worden, insbesondere hat die Hochschule durch den Ankauf des Rechberggutes einen Zuwachs an verfügbaren Räumlichkeiten erfahren. Trotzdem ist es bis heute nicht gelungen, auch nur den allerdringendsten Bedürfnissen zu genügen, zumal die Behörden, in Rücksicht auf den ungünstigen Abschluss der Staatsrechnungen der letzten Jahre mit kostspieligen Vorlagen zurückhielten. Jetzt aber sind die Verhältnisse derart geworden, dass Kantonsrat und Regierungsrat es als ihre unumgängliche Pflicht erachtet haben, der Notlage zu steuern. Sie unterbreiteten daher dem Volke einen mit Planskizzen belegten Beschlussentwurf zur Erbauung neuer Unterrichtslokalitäten für die Kantonsschule und die Hochschule in Zürich, sowie für das Technikum in Winterthur, zur Abstimmung. Grundrisse, Schnitte und Perspektiven der geplanten Gebäude in ihrer ersten Fassung veröffentlichen wir nachstehend und fügen zur Erläuterung der einzelnen Projekte folgende Angaben bei:

Das im Jahre 1842 erbaute *Kantonsschulgebäude* war für 300 bis 400 Schüler berechnet und genügte damit auch den Anforderungen der ersten Jahrzehnte. Doch das fortgesetzte Steigen der Schülerzahl, die im Sommer 1904 in Gymnasium, Industrie- und Handelsschule zusammen auf 860 anwuchs, veranlasste unhaltbare Zustände. Auch durch die Verlegung des Physikunterrichts der Kantonsschule in das kantonale, für die Universität bestimmte Physikgebäude ist hier die Raumnot ins unleidliche gestiegen, sodass es z. B. nicht mehr möglich ist, jedem Praktikanten einen eigenen Arbeitsplatz anzuweisen. Noch schlimmer bestellt ist es mit den Räumlichkeiten für den Chemieunterricht der Hochschule und der Kantonsschule in dem hinter dem Polytechnikum gelegenen Chemiegebäude, in dessen, für 100 Sitz-