

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **31/32 (1898)**

Heft 16

PDF erstellt am: **21.09.2024**

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.

Die elektrische Zahnradbahn auf den Gornergrat.

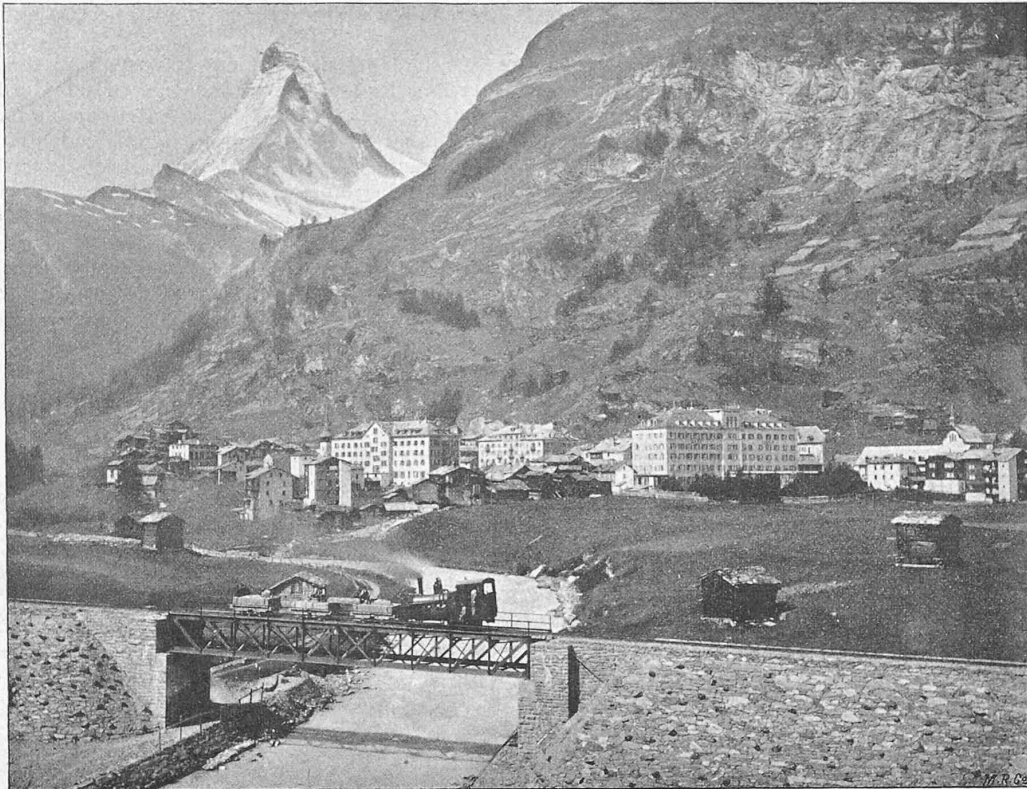


Fig. 5. Ansicht von Zermatt. — Baulokomotive mit Materialzug auf der Vispbrücke.

Fussweg entlang bis auf den Rothen Boden und von da in scharfer östlicher Wendung auf den Gornergrat zu (Fig. 2—5). Da die Kurven nur 30% der Gesamtlänge betragen, so ist die Horizontalprojektion der Gornergrat-Bahn eine günstige zu nennen.

Es werden folgende Stationen berührt:

1. Station Zermatt	1607,6 m ü. M.
2. Ausweichstelle Findelenbach	1772,0 " " "
3. Riffelalp	2213,0 " " "
4. Riffelberg	2585,0 " " "
5. Gornergrat	3020,0 " " "

Die grösste Entfernung der Stationen unter sich beträgt 2,5 bis 3,0 km, so dass die Linie in betriebstechnischer Beziehung günstige Verhältnisse aufweist.

Die Gornergrat-Bahn ersteigt mit der Kote 3020 m ü. M. eine Höhe, in die bis jetzt noch keine Bergbahn in Europa vorgedrungen ist. Die bisher gebauten höchsten Bergbahnen haben folgende Höhen erreicht:

	Ausgangspunkt	Endpunkt
Mount-Washington R. B.	816 m	1909 m ü. M.
Vitznau-Rigibahn	437 "	1750 " " "
Arth-Rigibahn	421 "	1750 " " "
Pilatusbahn	441 "	2066 " " "
Monte Generoso-Bahn	277 "	1639 " " "
Wengernalp-Bahn	890 "	2064 " " "
Schnygeplatte Bahn	587 "	1970 " " "
Glyon-Naye	689 "	1972 " " "
Rothorn-Bahn	570 "	2252 " " "

Die Endstation der Gornergrat-Bahn ist daher noch um 768 m höher gelegen, als die Briener-Rothorn-Bahn.

Mit Einrechnung von je fünf Minuten Aufenthalt auf jeder Station beträgt die Fahrzeit von Zermatt bis auf den Gornergrat 1 Stunde 30 Minuten. Es können mit jedem Zuge 110 Personen befördert werden; damit ist die Gornergrat-Bahn auch die leistungsfähigste aller bis jetzt erbauten Bergbahnen.

(Forts. folgt.)

Verwendung von Zinkornamenten beim Umbau eines Geschäftshauses in Chur.

Im Jahre 1893 wurde die Fassade des Traberschen Hauses nach den Plänen des Herrn Architekten von Tschärner in Chur umgebaut und es gelangten dabei unseres Wissens zum ersten Male in der Schweiz plastische Zinkornamente, verbunden mit Sgraffito-Putz zur Anwendung; die nebenstehenden Abbildungen zeigen die frühere und die jetzige Fassade.

Die architektonischen, plastischen Zinkornamente, als Gurtgesimse, Fenstereinfassungen mit Verdachungen, Erkerverkleidung mit Fuss, Dach, Pilasterstellung, Giebelgesimse lieferte der Bauherr aus seiner Fabrik, ebenso besorgte er das Versetzen derselben. Die Maurerarbeiten, sowie die Holzarbeit der Fenstereinfassungen und das Gerippe des Erkers führte das Baugeschäft Kuoni & Co. aus, den Sgraffito-Putz nach alter Bündnermanier nach Zeichnungen und Anleitung des Herrn Architekten J. Gros in Zürich.

Die Maurerarbeiten dieses Umbaues mit Sgraffito-Putz kommen auf etwa 1000 Fr., die Zinkornamente samt Versetzen auf etwa 2500 Fr., die Sgraffito-Zeichnungen auf etwa 800 Fr. zu stehen, demnach hat der ganze Umbau einen Aufwand von 4300 Fr. erfordert. Diese Kombination dürfte sich namentlich für Erneuerung von alten Fassaden in geschlossener Bauart in grösseren und kleinen Städten empfehlen.

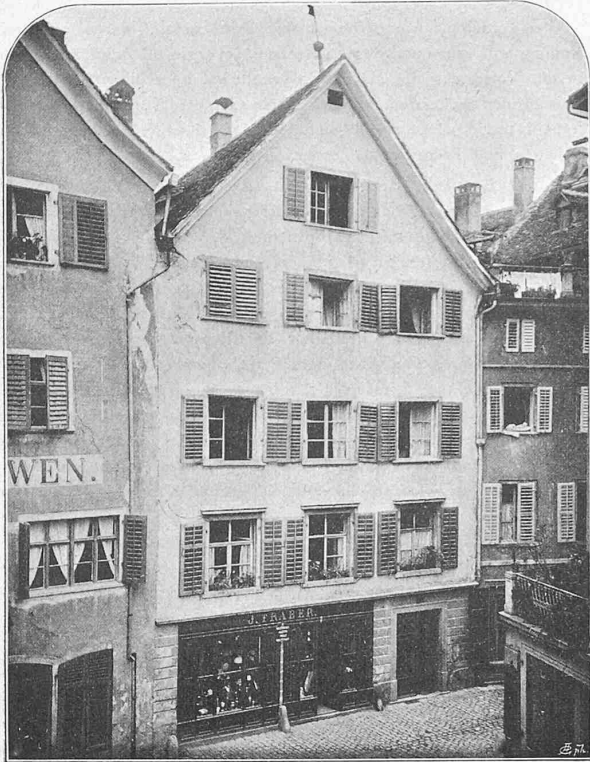
W. J.

Miscellanea.

Jura-Simplon-Bahn. Von den neuen dreicylindrigen Verbundlokomotiven der Serie A³T*) der J.-S.-Bahn sind die ersten sieben Stück bereits abgeliefert und in Dienst gesetzt. Auf Verlangen des Eisenbahndepartementes fand am 3. März auf der Strecke Bern-Lausanne mit der Lokomotive Nr. 302 eine offizielle Probefahrt statt, deren Ergebnis ein vollständig befriedigendes war. Auf der Fahrt Bern-Lausanne überschritt der nur aus Lokomotive und einem dreiaxigen Salonwagen bestehende Spezialzug wiederholt die Geschwindigkeit von 90 km/St. (92 bzw. 95 km/St.). Die Rückfahrt nach Bern erfolgte mit dem fahrplanmässigen Schnellzug Nr. 25, mit einer Belastung (ausschl. Lokomotive und Tender) von 232 t. Seither wurden der Lokomotivfabrik Winterthur weitere 16 Stück

*) S. Schweiz. Bauzeitung, Bd. XXXI, Nr. 7, 1898.

Verwendung von Zinkornamenten beim Umbau eines Geschäftshauses in Chur.



Alte Fassade.



Neue Fassade.

A³T-Lokomotiven, lieferbar bis Mitte des Jahres 1900, in Auftrag gegeben, so dass auf diesen Zeitpunkt die Verwaltung der J.-S.-Bahn über 42 Maschinen dieser neuen Bauart verfügen wird. Durch diese weitere Vermehrung des Lokomotivparks wird dem Bundesratsbeschlusse vom 8. Februar 1898 betreffend Normierung des Rollmaterialbestandes Genüge geleistet.

Diesel-Motoren-Patente. Die von Ingenieur Rudolf Diesel für seinen neuen Wärmemotor erworbenen Patentrechte sind teils durch Verkauf, teils in der Form von Lizenzen verwertet worden. Wie es fast bei jeder Aufsehen erregenden und aussichtsvollen Erfindung der Fall zu sein pflegt, sind auch Diesels Patente der Anfechtung nicht entgangen. Bereits um die Mitte des vorigen Jahres hat, wie der «Frankfurter Zeitg.» berichtet wird, ein Fachmann gegen die deutschen Dieselschen Patente Nr. 67207 und 86946 die Nichtigkeitsklage erhoben und das kaiserliche Patentamt nunmehr den Verhandlungstermin auf den 21. d. M. angesetzt. Als gegenwärtige Inhaber dieser Patente werden die Maschinenfabrik Augsburg und Friedrich Krupp in Essen genannt, ausser welchen auch die Gasmotorenfabrik Deutz und einige andere Fabriken Diesel-Motoren bauen.

Ausbau der rhätischen Schmalspurbahnen. In seiner Sitzung vom 12. d. M. hat der Bundesrat einen Antrag an die Bundesversammlung genehmigt, dem Kanton Graubünden zum Bau schmalspuriger Bahnen eine eidg. Subvention von 8 Millionen Fr. zu bewilligen. An diesen Beitrag ist die Bedingung geknüpft, dass Kanton und Gemeinden Graubündens sich mit 7 Millionen Fr. in Aktien an den betreffenden Linien — Thusis-Samaden und Reichenau-Ilanz — beteiligen und dass bei deren Ausführung die Forderungen des schweizerischen Militair-Departements erfüllt werden. Das Referendum wird vorbehalten.

Relief der Schweiz. In seiner Sitzung vom 14. April 1898 hat der schweizerische Nationalrat sich gegen die Herstellung eines Reliefs der gesamten Schweiz im Masstabe von 1 : 100000 ausgesprochen. Von den auch im Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein*) geltend gemachten Anschauungen ausgehend, hat der Nationalrat es dem Bundesrate anheimgestellt, nach Bedürfnis wie bisher Reliefs von einzelnen Teilen der Schweiz herstellen zu lassen, je in Masstäben, die den von Fall zu Fall beabsichtigten Zwecken entsprechend wesentlich grösser gewählt werden sollten.

Eidg. Telegraphendirektion. Zum technischen Chef und Sekretär der schweiz. Telegraphendirektion ist an Stelle des verstorbenen Herrn

Dr. V. Wietlisbach Herr *L. Vanoni*, von Aurigeno (Tessin), bisheriger Chef der Telephonverwaltung in Genf gewählt worden.

Technikum Winterthur. Der Regierungsrat hat zum Direktor des Technikums Winterthur Herrn Prof. *Baumgartner* in Winterthur gewählt.

Konkurrenzen.

Neubau der französisch-reformierten Kirche in Biel (Bd. XXX, S. 154, Bd. XXXI S. 77, 115). Unter den eingegangenen 45 Entwürfen (nicht 44 wie in letzter Nummer gemeldet) hat das Preisgericht die von folgenden Bewerbern herrührenden vier Projekte zu gleichen Preisen (je 750 Fr.) und ohne Rangordnung prämiert: HH. Arch. *Stöcklin*, Prof. am Technikum in Burgdorf; *Ph. Bachmann* von Beggingen, Kt. Schaffhausen, in Hannover; *Curyjel & Moser*, Arch. in Aarau; *Bracher & Widmer*, Arch. in Bern. Sämtliche Pläne sind programmgemäss durch 14 Tage bis zum 29. April im grossen Rathssaale zu Biel öffentlich ausgestellt.

Universitätsgebäude in Bern. (Bd. XXX, S. 193). Wie uns kurz vor Schluss der Redaktion ein Telegramm meldet, wurden von den eingelangten Entwürfen drei durch Preise ausgezeichnet. Es erhielten: einen ersten Preis: Arch. *Hodler* und *Joos* in Bern; einen zweiten Preis: Arch. *Henry Juvet* in Genf; einen dritten Preis: Arch. Prof. *A. Stöcklin* in Burgdorf. In welcher Weise die Preissumme von 7500 Fr. verteilt wurde, sowie über den Ort der auf 14 Tage festgesetzten Ausstellung der Entwürfe werden wir in nächster Nummer berichten.

Nekrologie.

† **Olivier Zschokke**, Inhaber des wohlbekannten Baugeschäftes in Aarau, ein verdienter Veteran der schweizer. Technikerschaft, ist selbst am 9. d. M. nach längerer, schwerer Krankheit im Alter von 72 Jahren gestorben. Die über die Grenzen seines Heimatkantons hinausgehende allgemeine Teilnahme an dem Hinschied Zschokkes und die imposante Leichenfeier am 12. d. M. kennzeichnen das Ansehen und die Wertschätzung, welche sich der Verstorbene, sowohl in seiner Eigenschaft als fachmännischer Leiter genannter Firma, wie durch die vorwiegend dem Eisenbahnwesen unseres Landes gewidmete, rege politische Wirksamkeit erworben hat. Sind auch manche Bestrebungen Zschokkes auf letzterem Gebiete erfolglos geblieben, so hat sein ganzes Leben und Wirken doch Anspruch auf die Anerkennung, dass es dahin gerichtet war, den Traditionen eines grossen Namens gerecht zu werden.

*) S. Schweiz. Bauztg. Bd. XXIX S. 84—86.