

Objekttyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **3/4 (1884)**

Heft 25

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.

Kosten erreicht wird, so hat dies dazu beigetragen, dass in den massgebenden Kreisen noch rechtzeitig die Vortheile einer einheitlichen Schmalspurbahn Würdigung gefunden haben.

**Eisenbahn-Concessionen.** Die in unserer letzten Nummer erwähnten Eisenbahn-Concessionen haben inzwischen auch die Genehmigung des eidg. Ständerathes erhalten. Neue Concessionen werden verlangt:

1) Für eine Drahtseilbahn zwischen dem Bahnhof und der Stadt Lugano. Concessionsbewerber sind die Herren Bucher und Durrer in Kägiswyl für Rechnung einer Actiengesellschaft. Die Bahn soll vom Lagerplatz, südlich vom Bahnhof Lugano, ausgehend in gerader Richtung entweder auf die Piazza del Asilo, oder auf die Via di Sassello in der Stadt Lugano führen. Die Länge des ersten Projectes wird zu 183,5, die des zweiten zu 216 m angegeben. Das zweite Project hätte eine gleichmässige Steigung von 28 %<sup>o</sup>, was jedenfalls vorzuziehen ist, während beim ersten Project eine solche von 12 %<sup>o</sup> für die ersten 18 m und von 33 %<sup>o</sup> für die übrigen 165,5 m vorgesehen ist. Spurweite: 1,10 m. Doppelgleisige Anlage mit Zahnschiene in der Mitte. Kosten inclusive Expropriation 190 000 Fr. Betrieb, ähnlich wie bei der Giesbach- und Gütschbahn, durch Wasser.

2) Für eine Strassenbahn von St. Gallen nach Tablat. Concessionsbewerber ist Herr Hermann Schlatter in St. Gallen. Die Bahn soll einerseits vom Bahnhof St. Gallen nach Neudorf (2,6 km), andererseits vom Brühlthor in St. Gallen bis nach Heiligkreuz (2,2 km) führen. Maximalsteigung: 4,8 %<sup>o</sup>; Minimalradius: 30 m; Spurweite: 1 m. Oberbau im Uebrigen wie bei der Zürcher Strassenbahn. Betrieb vorläufig durch Pferde, später soll eventuell Kabelbetrieb (wie in San Francisco, Chicago und Highgate-Hill in London) in Aussicht genommen werden. Baukosten 420 000 Fr.

Bezüglich der electrischen Eisenbahn von Territet nach Montfleuri (vide Pag. 150) mögen noch folgende genaueren Angaben über die Anlage und den voraussichtlichen Betrieb (die wir der bundesrätlichen Botschaft vom 22. Nov. entnehmen) hier Platz finden. Es ist die Geleiseanlage in der Art projectirt, dass während der Fahrt ein am Vehikel angebrachtes Zahnrad in eine Mittelschiene eingreifen kann, damit das Gleiten des Wagens verhindert werde, wie dies bereits bei einer Anzahl von Bergbahnen mit allem Erfolg eingeführt ist. Im Uebrigen ist die Anlage einspurig gedacht, mit einem Ausweichgeleise in der Mitte, wobei der Unternehmer sich immerhin vorbehält, den Verkehr nur mit einem Wagen oder Wagenzug zu besorgen, der abwechselnd aufwärts und abwärts zu fahren hätte, oder zwei Wagen oder Wagenzüge gleichzeitig einzustellen, von denen der eine den Dienst jeweilen in der einen und der andere gleichzeitig in der andern Richtung zu machen hätte, mit Kreuzung auf dem Ausweichgeleise, welches letzteres Verfahren, wie der Gesuchsteller ausführt, besonders zweckmässig sein dürfte, weil der niedergleitende Wagen helfen würde, electrische Kraft zu erzeugen, welche entweder unmittelbar für den aufsteigenden Wagen oder Zug verwendet oder in den Accumulatoren angesammelt werden könnte. — Auf den Gedanken, electrische Kraft zur Bewegung der Züge zu verwenden, sei der Gesuchsteller gekommen, weil die Terrainverhältnisse dem Bau einer geraden Linie, wie eine Seilbahn sie erfordere, unüberwindliche Schwierigkeiten entgegengestellt hätten und auch die Steigungsverhältnisse zu ungleich seien, um an einen Seilbetrieb denken zu lassen. Die Anwendung der Electricität als bewegende Kraft sei ferner vorzuziehen, weil sie weniger schwere Zugmaschinen erfordere; es genüge, auf denselben Wagen, mit dem man die Transporte befördere, eine 700 kg schwere Maschine zu stellen, welche 10,8 Pferdekräfte vermittele, die man durch Anbringung von Accumulatoren auf 15 Pferdekräfte vermehren könne. Endlich werde die Electricität, welche bei Tage zur Bewegung der Züge verwendet werde, Nachts Beleuchtungszwecken dienen. Um diese Electricität zu erzeugen, sei genügend Wasserkraft bereits im Besitze des Gesuchstellers; auch sei es möglich, dieselbe, nach vorangegangem Uebereinkommen mit der Cantonsregierung, noch zu vermehren. Um nicht Kraft unnötig zu verbrauchen, werden die Räder des Wagens oder der Wagen im Gegensatz zu denjenigen der gewöhnlichen Eisenbahnfahrzeuge, welche sich mit der Achse drehen, um diese sich bewegen. Das Kabel, durch welches die Kraft vermittelt wird, soll aus Kupferdraht bestehen und auf hölzernen Langschwellen liegen, welche hinwieder auf Porcellanisolatoren befestigt seien. Auf diesem ununterbrochenen Kabel werden Besen, bestehend aus metallischen Bändern, reiben, welche die Verbindung des electrischen Stromes mit der auf dem Wagen befindlichen Maschine zu bewerkstelligen berufen seien. Der Rückstrom gehe durch das Zahnrad und die Leitschienen. — Was die Vehikel anbetreffe, so werde es von den zu machenden Erfahrungen abhängen, ob man sich mit einem Transportwagen, der

gleichzeitig die dynamo-electrische Maschine und Personen und Güter befördere, begnügen wolle, oder ob man die Maschine in einem besonderen Wagen placiren und demselben 1—2 Transportwagen anhängen wolle. In jedem Falle sei das Maximum der gleichzeitigen Transportleistung in einer Richtung acht Personen ohne den Führer, und wenn man annehme, dass die Fahrt neun Minuten und eine Minute Haltezeit beanspruche, unter der Voraussetzung der Bedienung durch nur einen Wagen oder einen Zug, in der Stunde 24 Personen in jeder Richtung.

**Schweizerische Cementindustrie.** Ein aus den Herren A. Gresly-Oberlin in Liesberg, Locher & Cie. in Zürich, Ingenieur Carl Socin und Ingenieur Cäsar Vicarino in Basel bestehendes Gründungs-Comite beabsichtigt in Liesberg, Eisenbahnstation der J. B. L. im Birsthal zwischen Delsberg und Basel, eine Portland-Cementfabrik zu errichten. Das Anlagecapital wird auf 460 000 und das Betriebscapital auf 140 000 Fr. angenommen, so dass das Gesamtcapital 600 000 Fr. beträgt; dasselbe wird, in 1200 Actien zu 500 Fr. eingetheilt, zur Subscription aufgelegt. In einem uns vorliegenden geologischen Gutachten des Herrn Prof. Dr. Aug. Jaccard in Locle und einem über die Anlage und den technischen Betrieb eingeholten Bericht des Herrn Professor Tetmajer in Zürich wird das Unternehmen günstig beurtheilt. Es wird eine Jahresproduction von 50 000 Fässern Portland-Cement in Aussicht genommen. Bei dieser Production, für welche allerdings der Absatz erst noch gesucht werden müsste, was nicht so leicht ist, sieht die Rentabilitäts-Berechnung nach Abzug aller Abschreibungen und Geschäftskosten einen jährlichen Reingewinn von gegen 120 000 Fr. für die Actionäre voraus; dabei ist der Verkaufspreis per Fass Portlandcement (180 kg brutto) zu 9¼ Fr. loco Liesberg angenommen.

**Schweizerischer Bundesrath.** Die Departementsvertheilung für das Jahr 1885 ist folgende:

Politisches Departement:	Herr Bundespräsident Schenk	(Deucher)
Departement des Innern:	„ Bundesrath	Deucher (Schenk)
Justiz- u. Polizeidepart.:	„ „	Ruchonnet (Welti)
Militärdepartement:	„ „	Hertenstein (Hammer)
Finanz- u. Zolldepart.:	„ „	Hammer (Hertenstein)
Handel- u. Landwirthsch.:	„ „	Droz (Ruchonnet)
Post- u. Eisenbahndepart.:	„ „	Welti (Droz)

**Schwarzwasser-Brücke.** Wir wollen nicht unterlassen nachzutragen, dass die auf der Beilage unserer letzten Nummer befindlichen Zeichnungen nach dem Vorbilde der von unseren Collegen HH. Röhthlisberger und Simons in der Mailänder Zeitschrift „Il Politecnico“ mitgetheilten Darstellungen dieser Brücke ausgearbeitet worden sind.

**Internationale Ausstellung zu Königsberg in Preussen.** Laut einem uns zugesandten Programm wird Ende Mai nächsten Jahres in Königsberg eine internationale Ausstellung von Betriebs-, Arbeits- und Hilfsmaschinen für Handwerk und Kleinindustrie eröffnet. Nähere Auskunft ertheilt, für das Ausstellungscomite: Herr H. Claass in Königsberg.

**Pariser Weltausstellung von 1889.** Die Ausstellungscommission hat in ihrer letzten Sitzung nach genauer und einlässlicher Untersuchung sämtlicher für die Weltausstellung in Vorschlag gebrachten Plätze einmüthig beschlossen, den Haupttheil der Ausstellung auf dem Champ-de-Mars zu installiren.

## Concurrenzen.

**Neues Redoutensaal-Gebäude zu Innsbruck.** Der Magistrat der Landeshauptstadt Innsbruck erlässt unterm 9. dies ein ConcurrENZAUSCHREIBEN zur Gewinnung von Entwürfen zu einem neuen Redoutensaal-Gebäude. An der Concurrenz können sich Architekten des In- und Auslandes betheiligen. Die Bausumme darf 180 000 fl. ö. W. nicht überschreiten. Verlangt werden: Eine perspectivische Ansicht, ferner, im Masstab von 1:200, die beiden Hauptfacaden, die nöthigen Grundrisse, Längen- und Querschnitt mit einer Hauptpartie des grossen Saales und endlich ein Situationsplan im Masstab von 1:500, nebst einem approximativen Kostenanschlag mit Erläuterungsbericht. Termin 31 März 1885. Preise: 1200, 800 und 500 fl. ö. W. Programme etc. können gegen Einsendung von 1 fl. ö. W. beim Stadtmagistrate Innsbruck bezogen werden. — Ein Preisgericht scheint noch nicht bestellt zu sein.

**Gebäude der Ersparniscassa der Stadt Olten.** Das Preisgericht für diese auf Seite 92 d. B. mitgetheilte Concurrenz konnte erst vorgestern die Beurtheilung der eingelauteten Projecte vornehmen.

Redaction: A. WALDNER  
32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.