

Neue Verrichtungen beim Eisenbahnbetrieb

Autor(en): **H.P.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **5/6 (1885)**

Heft 9

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-12899>

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.

tung würde unter Luftdruck stattfinden, dann das betreffende Stück mit dem vorhergehenden zu verbinden sein, und dann könnte man die das Wasser abhaltenden provisorischen Scheidewände entfernen. Jedenfalls würde bei dieser Art der Construction nie mehr als ein Raum von 18 auf 30 m auf einmal occupirt sein und auch das nur für eine kurze Periode. Für den wahrscheinlichen Fall,

dass der Tunnel fertig gestellt sein würde, ehe die zu ihm führenden Strassen hergestellt wären, könnte man an den Eingängen des Tunnels hydraulische Personenaufzüge anbringen und so schon eine temporäre Entlastung von London Bridge herbeiführen. Die Länge des ganzen Tunnels würde etwa 550 m betragen und die grösste Steigung würde 26 ‰ sein. *Rb.*

Neue Vorrichtungen beim Eisenbahnbetrieb.

In Folgendem machen wir auf einige in Belgien in Verwendung stehende Apparate aufmerksam, welche für den Eisenbahnbetrieb von Interesse sind.

neben der bereits erwähnten Abnutzung des Rollmaterials auch die verschiedenen Theile der Kreuzung ungleich beanspruchen und eine rasche Erneuerung derselben verursachen.

Fig. 1.

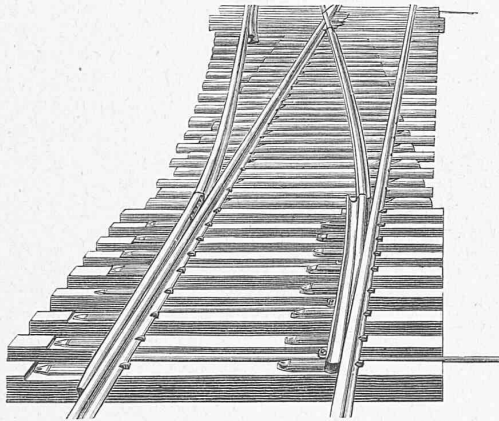


Fig. 3.

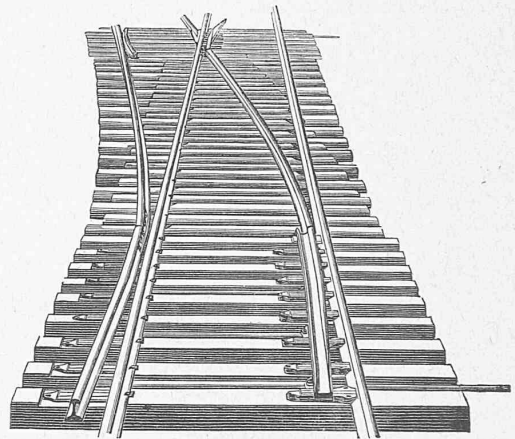


Fig. 2.

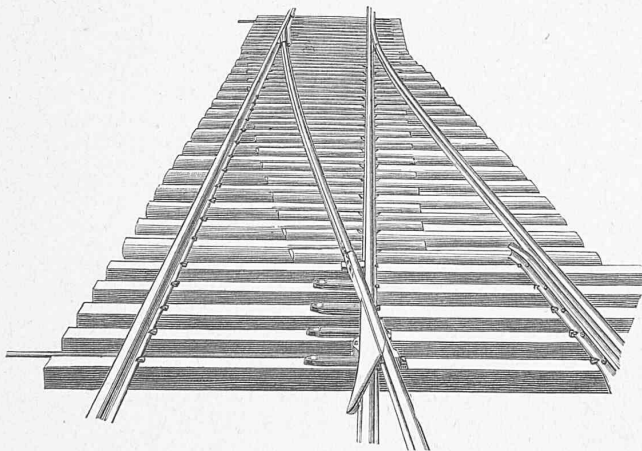
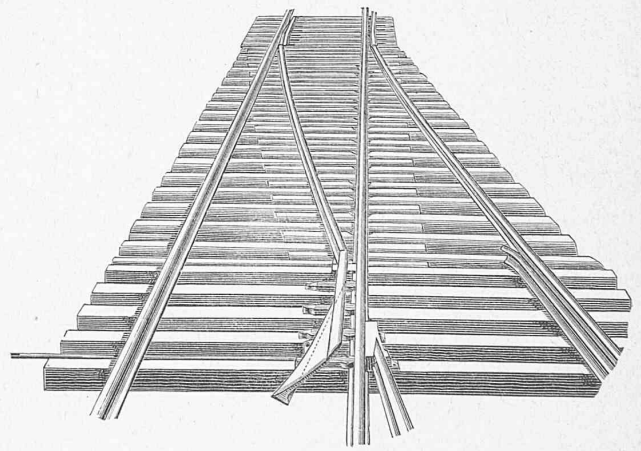


Fig. 4.



Nebengeleise offen.

William's Weiche.

Hauptgeleise offen.

Die Weichen und Kreuzungen, wie sie fast ausschliesslich zur Verwendung kommen, zeigen unbestreitbar Uebelstände, namentlich da, wo sie im Hauptgeleise von Linien mit starkem Verkehre verlegt sind.

Namentlich beim Uebergang über die Kreuzung erhält der dahineilende Zug fortwährend Stösse, deren Stärke mit der Geschwindigkeit bedeutend zunimmt. Diese sind nicht nur für die Reisenden unangenehm, sondern sie wirken auch zerstörend auf das Betriebsmaterial.

Am augenfälligsten zeigt sich dieser Uebelstand da, wo das Hauptgeleise durch eine Kreuzung unterbrochen wird, die bloss dazu dient im Tage einige Wagen oder einen Güterzug mit geringer Geschwindigkeit in's Nebengeleise zu schieben. Obschon diese Kreuzung täglich nur ein oder zweimal ihren Zweck erfüllt, so ist sie doch die Ursache davon, dass das ganze Material der zahlreichen die Hauptlinie befahrenden Züge Stössen ausgesetzt wird, die

Auch an der Weiche zeigen sich ähnliche Uebelstände wegen ungleicher Abnutzung ihrer verschiedenen Theile. Wenn sie von der Spitze befahren werden muss, so entsteht eine besondere Gefahr, der nur dadurch begegnet werden kann, dass die Fahrgeschwindigkeit bedeutend reducirt wird.

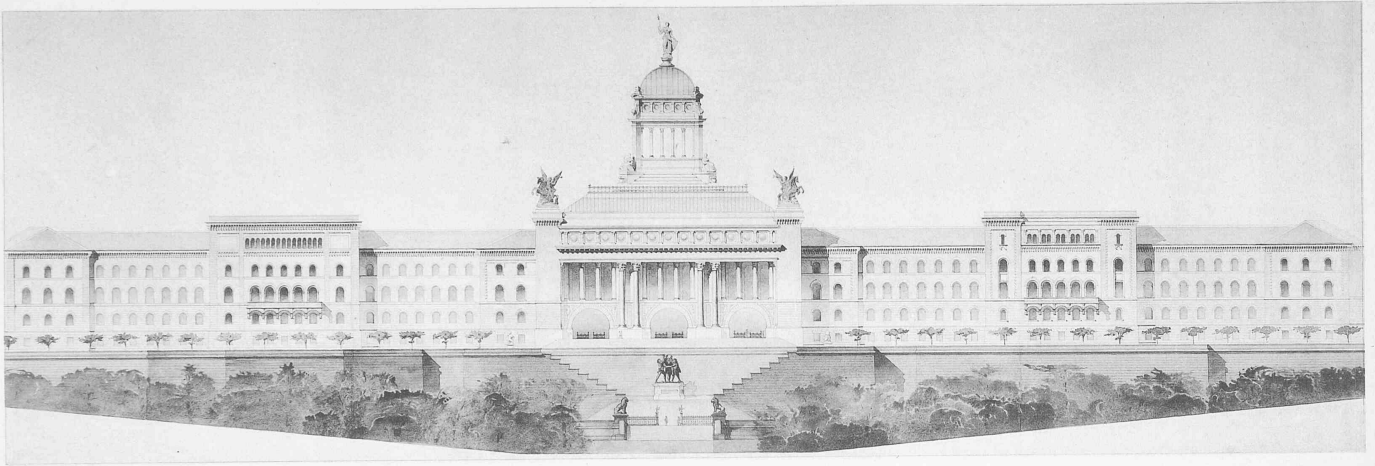
Die William'sche Weiche, auf die wir hier hinweisen möchten, vermeidet die angedeuteten Uebelstände sowohl bei der Kreuzung, als bei der Weiche selbst. Figur 3 stellt die umgelegte Weiche von der Spitze gesehen dar, wobei das Hauptgeleise ununterbrochen bleibt, Figur 4 dasselbe von der Kreuzung aus gesehen. Beide Geleise bleiben vollständig unabhängig von einander. Die beiden Schienen des Hauptgeleises sind nirgends unterbrochen, so dass dasselbe nach beiden Richtungen vollständig gefahrlos befahren werden kann, ohne dass man auf eine Weichen- spitze Rücksicht nehmen müsste.

Figur 1 zeigt die William'sche Weiche auf's Neben-

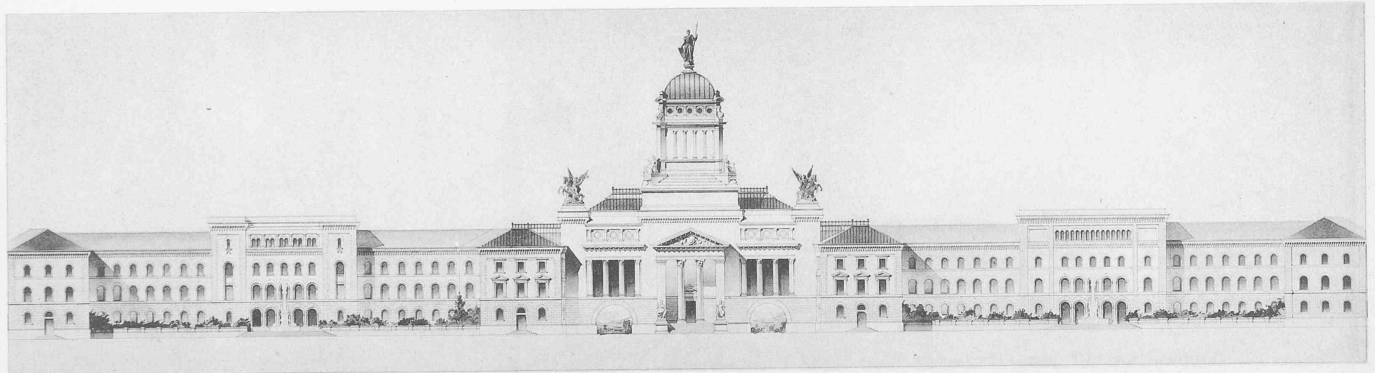
Concurrenz für Entwürfe zu einem eidg. Parlaments- und Verwaltungs-Gebäude in Bern.

Entwurf von GEBR. CAMOLETTI, Architekten in Genf.

Angekauftes Project.



Süd-façade.



Nord-façade.

Photographische Aufnahme nach der Originalzeichnung.
Negativplatte von M. Vollenweider & Sohn in Bern.

Masstab 1:1000.

Unveränderlicher Lichtdruck von J. Beckmann in Karlsruhe.

Seite / page

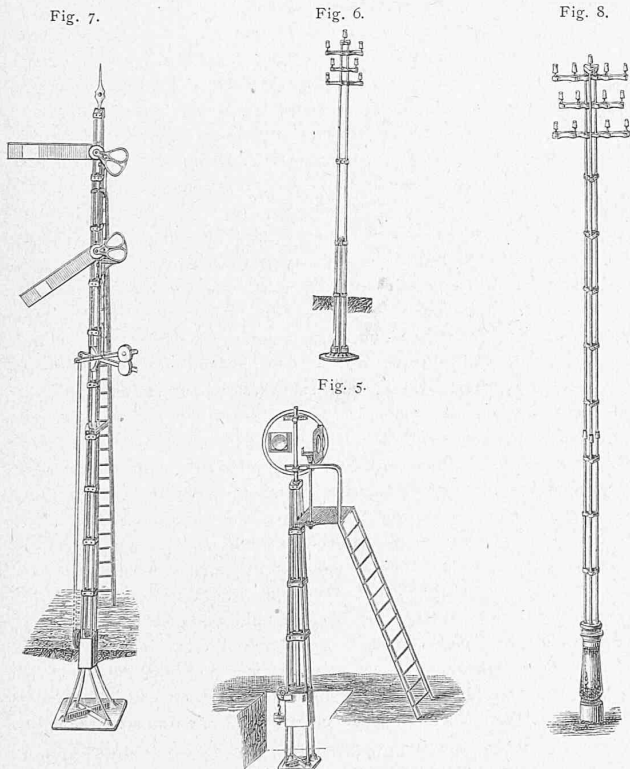
52(3)

leer / vide /
blank

geleise gestellt, von der Spitze aus gesehen, und Figur 2 dasselbe von der Kreuzung her betrachtet. Durch diese Anordnung wird der für die Abzweigung bestimmte Zug über das Hauptgeleise hinweggeführt. Zur Feststellung der Weiche ist eine Verriegelung angebracht, welche in Bahnhöfen mit einer Scheibe (siehe Figur 5) in Verbindung steht; auf grössere Entfernungen werden die in Figur 7 dargestellten Semaphoren errichtet.

Die William'sche Weiche kommt namentlich bei Abzweigungen auf stark befahrenen Geleisen zur Verwendung, sodann auch zur Verbindung zweier Hauptgeleise etc. ferner besonders in kleinen Zwischenstationen der Linien ersten Ranges, bei Abzweigungen von Fabrikgeleisen auf offener Strecke und in einzelnen Fällen, bei wenig befahrenen Zweiglinien, endlich für militärische Zwecke zum Anschluss von Dienst- und Ueberholungsgeleisen.

Semaphoren, Scheiben und Signalmaste.



Die oben erwähnten Signalmaste werden in ähnlicher Construction auch für Telephondienst verwendet (siehe Figur 6 und 8). Sie sind ganz aus gezogenen Röhren construirt, welche mit einer genügenden Zahl schmiedeeiserner Querverbindungen solide verbunden werden.

Die Aufstellung derselben ist sehr einfach und kann ohne Weiteres an Ort und Stelle bewerkstelligt werden, was den Transport bedeutend erleichtert. Weil sie wenig Oberfläche haben, bieten sie dem Wind nur geringen Widerstand, was beim Eisenbahnbetrieb von Wichtigkeit ist. Endlich erscheinen sie auch nicht so schwerfällig wie die massiven Mastbäume oder Pfosten, weswegen sie sich zur Verwendung in Städten gut eignen. H. P.

Concurrenz für ein eidg. Parlaments- und Verwaltungs-Gebäude in Bern.

(Hiezu die Zeichnungen auf Seite 45 letzter und Seite 51 dieser Nummer, sowie die beiliegende Lichtdrucktafel.)

VI.

Am Schlusse unserer Besprechung der prämiirten Projecte angelangt, wollen wir noch kurz auf das von der

Jury zum Ankauf empfohlene Project der Herren Gebrüder Camoletti in Genf zu sprechen kommen.

Entgegen der Bestimmung des Bauprogrammes, dass die Räume für das Parlament entweder in einem besonderen Gebäude zwischen dem bestehenden Bundesrathhause und dem neuen Verwaltungsgebäude oder als Flügelbaute im Zusammenhang mit dem letzteren und zwar auf der westlichen Seite desselben untergebracht werden sollen, haben die Verfasser die drei Gebäude in eine gewaltige Baugruppe zusammengezogen. Die Gesamtanlage wird dadurch zu einer vollständig symmetrischen und es fällt die Axe des Mittelbaues mit der Axe des Bärenplatzes zusammen. Letzterer Umstand war für das Project selber jedenfalls bestimmend.

In dieser Mittelpartie befinden sich die Räume für das Parlament und zwar kommt der Ständerathssaal in den umgebauten, östlichen Flügel des alten Bundesrathhauses, d. h. in den westlichen Flügel der Mittelpartie und der Nationalrathssaal dementsprechend in deren östlichen Flügel zu liegen. Die Mitte selbst nimmt das geräumige Treppenhaus mit den Vorsälen und das grosse Vestibule ein, in welchem letzteres die Verbindungsgänge einmünden. Das Verwaltungsgebäude, welches analog dem alten Bundesrathhause behandelt ist, flankirt wie letzteres in langer Linie die mit einer Kuppel gekrönte Mittelbaute. Wir geben zu, dass der dem Projecte zu Grunde liegende Gedanke etwas Verlockendes hatte und es ist gewiss nur interessant und anerkennenswerth, dass diese neue Lösung auch ihre Vertreter fand. Zugleich ist aber, unserer Ansicht nach, damit der Beweis geleistet, dass eine solche Lösung vom ästhetisch-architectonischen Standpunkte aus eine Unmöglichkeit ist, indem einerseits die Gebäudegruppe Längendimensionen annimmt, welche das Mass des Zulässigen überschreiten, andererseits es auf diese Weise unmöglich ist, ein unserem Geschmacke entsprechendes, harmonisches Ganzes zu schaffen, da für dieses Ganze die heute überwundenen Bauformen des alten Bundespalastes massgebend sein müssten. Der Mittelbau müsste daher sich diesen Formen unbedingt anschmiegen und es dürften für denselben jedenfalls nicht, wie dies im vorliegenden Projecte der Fall ist, wesentlich andere Stilformen in Verwendung kommen.

Durch Trennung der Gebäude allein ist es daher denkbar, etwas für alle Zeiten Befriedigendes zu schaffen, nur auf diese Weise ist es möglich, ein Parlamentsgebäude zu erstellen, welches für sich ein abgeschlossenes Kunstwerk bildet und sich dem Ganzen harmonisch beifügt. Das Parlamentsgebäude soll als das vornehmste Gebäude der Eidgenossenschaft gleichsam den Gradmesser des architectonischen Könnens unserer Zeit und unseres Landes repräsentiren, dasselbe soll auch in späten Zeiten beredtes Zeugniß unserer heutigen Cultur ablegen. Die Concurrenz hat bewiesen, dass es uns zur Zeit an Kräften nicht fehlt, einer solch' hohen Aufgabe gerecht zu werden, und wir können im Interesse der Sache nur wünschen, dass auch die weitere Entwicklung der Angelegenheit im Sinne der Prämiirung ihre Erledigung finde.

Zürich, im August 1885.

Alb. Müller.

Miscellanea.

Verband deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine. An der am 7. dieses Monats in Breslau stattgehabten XIV. Abgeordneten-Versammlung hatten sich 14 Vereine vertreten lassen, während 13 Vereine keine Delegirten abgesandt hatten. Zur Erledigung gelangte, laut einem Referat der „Deutschen Bauzeitung“, zunächst die seit mehreren Jahren auf der Tagesordnung stehende Frage über die *civilrechtliche Verantwortlichkeit der Architecten und Ingenieure*: Der von den Vereinen zu Berlin, Hamburg und Hannover vereinbarte neue Entwurf zu Normativ-Bestimmungen für Verträge zwischen Techniker und Auftraggeber wurde vorbehaltlich einiger Aenderungen im Wortlaut angenommen. Dagegen gelang es noch nicht, die gleichfalls seit längerer Zeit schwebende Frage der *Bedingungen für die Lieferung von Eisen-*