

Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **13/14 (1889)**

Heft 5

PDF erstellt am: **20.09.2024**

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.

täglich aufgezogen werden. Aus dem Vorstehenden ergibt sich, dass ein solches Bahnübergangsläutewerk nach beiden Fahrrichtungen hin mit einer Drahtleitung von etwa 2 bis 3 mm Durchmesser versehen werden muss, wobei sich die Länge der einzelnen Leitung nach der durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit der Züge und der Zeit der Warnung zu richten hat. An jedem Ende dieser Leitung ist ein Schienencontact anzubringen, wozu sich der Schienendurchbiegungs-Quecksilbercontact am besten eignen dürfte, da derselbe neben seiner zuverlässigen Wirkung der geringsten Unterhaltung und Controle bedarf, und nicht durch Muthwillige, sondern nur lediglich durch einen passierenden Zug in Thätigkeit gesetzt werden kann. Als Stromquelle empfiehlt sich für diesen Zweck die Verwendung von Leclanché-Elementen, die billig zu beschaffen sind und der geringsten Wartung bedürfen. Ob diese Batterie bei jedem einzelnen Läutewerk aufzustellen ist, oder ob eine Gruppe von Läutewerken von einer gemeinsamen Batterie bedient wird, oder endlich ob man eine Station um die andere diese Batterie aufstellt und längs der Bahn einen gemeinsamen Batterieleitungsdraht von 4 mm Durchmesser zieht, der nach jedem Glockenwerk abgezweigt ist, hängt unter Berücksichtigung der Unterhaltung und Beaufsichtigung derselben lediglich von localen Verhältnissen ab.

Zahnradbahn auf den Monte Generoso. Ueber diese in Bd. XII, Nr. 6 d. Ztg. beschriebene Zahnradbahn berichtet das „Luzerner Tagblatt“, dass kürzlich die constituirende Generalversammlung der Actionäre derselben in Luzern abgehalten worden sei. Es wurde constatirt, dass das gesammte Actiencapital von 900000 Fr., bestehend in 1800 Actien zu 500 Fr., von den Betheiligten: Gotthardbahngesellschaft, Bank der italienischen Schweiz in Lugano, Basler Bankverein, Basler Handelsbank, Eidg. Bank, Banque nouvelle des chemins de fer in Genf, Bank in Luzern und Herrn Roman Abt, Ingenieur in Luzern, nach dessen System die schmalspurige Zahnradbahn mit Locomotivbetrieb erbaut wird, gezeichnet und daran bei der Bank in Luzern bereits die erforderlichen 20% einbezahlt sind. Nach definitiver Feststellung und Annahme der Statuten wurden als Verwaltungsräthe bezeichnet: Hr. Bankdirector Blankart in Lugano als Präsident, Hr. La Roche-Burckhardt in Basel, Hr. Gotthardbahndirector H. Dietler in Luzern, Hr. Dr. C. W. von Graffenried in Bern, Hr. Stähelin-Bucknor in Basel, Hr. Girolamo Veggezi, Advocat in Lugano, Hr. Ingenieur Schrafl in Luzern. Die Ausführung des ganzen Bahnkörpers sammt Beschaffung des Rollmaterials wurde Hrn. Ingenieur R. Abt übertragen; die Gesammtanlagekosten sind auf 2000000 Fr. veranschlagt, wovon der nicht durch das Actien-capital gedeckte Betrag durch Obligationen, welche durch die Eisenbahnlinie hypothekarisch zu sichern sind, aufzubringen ist.

Concurrenzen.

Kirche in Bern. Als Verfasserin des mit einer Ehrenmeldung ausgezeichneten Entwurfes hat sich uns genannt die Firma *Ritter-Egger*, Baugeschäft in Biel.

Altersversorgungsanstalt in Dresden. Verfasser der zum Ankauf empfohlenen Entwürfe sind die HH. Arch. *Alwin Wenzel* aus Zittau, *Hartel & Neckelmann* in Leipzig und *Hänel & Dressler* in Dresden.

Stadttheater in Krakau. (Bd. XII S. 48). Zu Preisrichtern wurden laut der Deutschen Bauzeitung ernannt: 1. *Sigismund Gorgolewski*, königl. Reg.-Bmstr. in Halle; 2. Baron *Hasenauer*, k. k. Brth. und Hof-Arch. in Wien; 3. *Julius Hochberger*, Stadtbaudir. in Lemberg; 4. *Nikolaus Ybl*, Archit. in Budapest; 5. *Stanilaus Kozmian*, Redact. und früherer Theater-Dir. zu Krakau; 6. *Janusz Niedzialkowski*, Stadtbaudir. zu Krakau; 7. *Julius Niedzielski*, Archit. in Wien; 8. *Julius Rudolph*, Bühnen-Insp. des k. k. Hofopern-Theaters in Wien; 9. *Josef Saré*, k. k. Ob.-Ingen. zu Krakau; 10. Prof. *Zitek*, Arch. in Elcovic.

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

Vereinsnachrichten.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. Protocoll der 4. Sitzung im Winter 1888/1889.

Mittwoch, den 9. Januar 1889, Local zur Meise.
Vorsitzender: Herr Professor Gerlich, 28 Anwesende.
Aufnahme in den Verein: Hr. Ingehieur E. Brunner-Vogt.
Es kommt ein Schreiben des Centralcomites vom 1. Dec. 1888 an die Sectionen des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins zur

Verlesung, in welchem vorgeschlagen wird, den Jahresbeitrag wie voriges Jahr auf 8 Fr. festzusetzen. Dem Antrag wird beigestimmt.

Der Stadtrath Zürich übermittelt dem Vorstand ein Circular des Comites zur Errichtung eines Denkmals für Louis Favre in Chêne-Bourg, Ct. Genf, dem Geburtsort des Unternehmers des Gotthardtunnels, mit dem Ersuchen, an seiner Statt die Subscription in Zürich zu übernehmen, da die Sache den von unserm Verein vertretenen Kreisen wohl am nächsten liege. Es wird beschlossen, sich zwar als Verein bei der Subscription nicht zu betheiligen, dagegen die Sammlung durch Versenden von bezüglichen Circularen an die Mitglieder, sowie an andere Persönlichkeiten und Corporationen, die sich für das Denkmal interessiren könnten, an die Hand zu nehmen, womit der Vorstand beauftragt wird.

Herr Hans Schwarz widmet dem Verein ein Exemplar seines neulich erschienenen Specialadressbuches der industriellen Etablissements und verwandten Geschäfte der Schweiz. Zugleich ersucht er dasselbe zu prüfen und ihn auf allfällige Mängel aufmerksam zu machen. Das Präsidium spricht den Wunsch aus, es möchte sich ein Mitglied des Vereins der Aufgabe unterziehen.

Herr Stadtrath Ulrich referirt über ein Gesuch der Quaidirection um die Wahl einiger Mitglieder durch unsern Verein für eine Commission zur Aufstellung eines Projectes für die architectonische Ausgestaltung des Stadthausplatzes. Es wird beschlossen, nach dem Vorschlag des Referenten 3 Mitglieder abzuordnen und nach dem Antrage des Hrn. Stadtbaumeister deren Wahl dem Vorstand zu übertragen.

Es folgen die Mittheilungen des Hrn. Dr. Bürkli über einige italienische Wasserversorgungen. Das Referat hierüber wird in der „Schweiz. Bauzeitung“ erscheinen. M.

Société vaudoise des Ingénieurs et des Architectes

Séance du 15. décembre 1888 à l'hôtel du Nord.

Monsieur le président Meyer présente les plans dressés par MM. les architectes Regamey et Bétrix pour la construction d'une Tonhalle à Lausanne. Les devis de ce bâtiment montent à 140000 fr. Il informe la Société de la demande de participation financière qui a été adressée à son comité.

La discussion qui s'élève à ce sujet aboutit à un vote négatif, l'assemblée estimant qu'elle ne doit pas engager les finances de la Société vaudoise dans une entreprise dont l'intérêt est exclusivement lausannois.

M. W. Grenier, directeur de la Faculté technique, informe les membres de la Société, et spécialement les architectes, que la bibliothèque léguée par M^{me} Bertolini à la Faculté est à la disposition de tous les techniciens.

M. Meyer donne quelques détails sur la visite à divers chemins de fer du système mixte, c'est-à-dire à adhérence et à crémaillère.

D'après des expériences encore peu nombreuses, la différence des frais de traction entre deux lignes aboutissant aux mêmes points mais dont l'une serait à simple adhérence avec pente de 4 ou 4^{1/2}% et l'autre à forte pente et à crémaillère, réside surtout dans les frais de graissage et d'entretien. Cette différence serait de 19 ou 20 cent. par kilomètre de train. Il faut y ajouter environ 400 fr. par an et par kilomètre de crémaillère pour son entretien.

Diverses questions relatives à la bibliothèque de la Société et à la publication du Bulletin sont renvoyées au comité. (Bulletin).

Gesellschaft ehemaliger Studirender

der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.

Stellenvermittlung.

Ein junger zuverlässiger *Ingenieur* findet längere Zeit Anstellung bei der Projectirung und dem Bau einer Wasserkraft-Anlage. (597)

On cherche pour un bureau technique en Belgique un jeune *Ingenieur mécanicien* constructeur, sachant faire des levées de plans sur le terrain et des nivellements. (598)

Un atelier de construction de la Suisse française désire se mettre en rapport avec un *ingénieur constructeur* pour l'élaboration d'un projet pour pont. (599)

Gesucht: ein junger Ingenieur für Feld- und Brückenbau-Arbeiten. Sofortiger Dienstantritt erwünscht. (600)

Auskunft ertheilt

Der Secretär: *H. Paur*, Ingenieur,
Bahnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich.