

# Transport-Vorrichtung und Rettungsschacht

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **35/36 (1900)**

Heft 17

PDF erstellt am: **19.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-21985>

## **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**

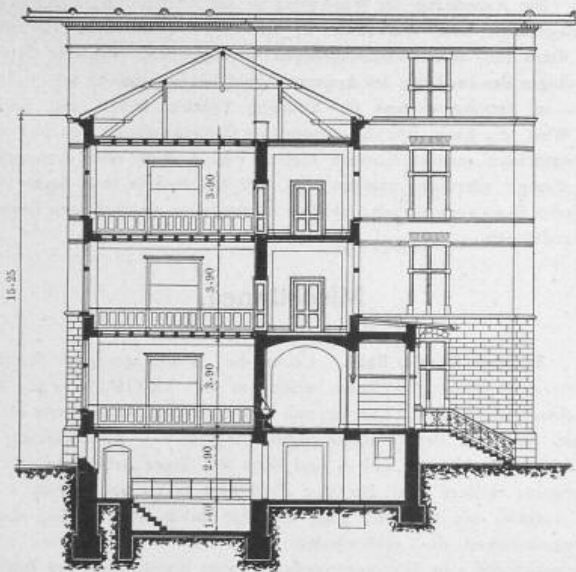
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Anlasse in einem Jahrbuche oder in gesonderter Druckschrift die neuen Schulgebäude der Stadt Zürich näher beschrieben und durch Illustrationen erläutert werden sollen. Letztere werden den Abbildungen der Bauzeitung entnommen werden und es ist auch die Clichierung des in Frage

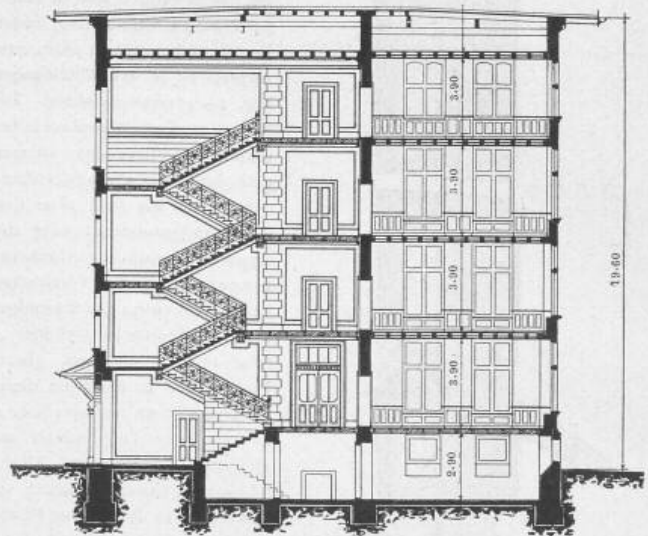
verursacht, wie dies bei der sogen. Zugsvorrichtung der Fall ist, und die Spülung geschieht in sicherer Weise, das fatale „Vergessen“, den Zug in Funktion zu setzen, spielt hier keine Rolle. Zur Ausführung gelangten, wie in andern Schulgebäuden die Oelpissoirs; dieselben erwerben

### Primarschulhaus an der Klingenstrasse in Zürich III.

Architekt: Stadtbaumeister A. Geiser in Zürich.



Schnitt A-B. 1 : 300.



Schnitt C-D. 1 : 300.

stehenden Objektes deshalb durch die Redaktion dieses Blattes besorgt worden.

Das Schulgebäude weist, wie der Grundriss zeigt, keine wesentlichen, zu künstlerischer Ausgestaltung geeigneten Räume — grosse Treppenanlagen, Vestibuls etc. auf; aber gerade die Einfachheit, die nur auf das rein Zweckliche gerichtete Disposition, dürfte von einigem Interesse sein, da hiedurch gezeigt wird, wie namentlich vom Standpunkte des Verkehrs und der Beleuchtung aller Räume, durch eine noch so bescheidene Anordnung im Grundrisse den genannten Anforderungen in hinreichender Art entsprochen werden kann.

In der That genügen die in den beiden Seitenflügeln liegenden, einfachen Treppen vollständig, um in kürzester Frist die Entleerung des so grossen Schulgebäudes zu ermöglichen. Die Korridore sind überall vollständig hell beleuchtet. Das Gebäude enthält 21 Klassenzimmer mit einer Länge von 10,9 bis 11,84 m und einer Breite von 6,84 bis 7,68 m, bei einer Höhe von 3,90 m. Ausser diesen Schulzimmern enthält das Gebäude noch drei Arbeitsschulzimmer, ein Sammlungs- und ein Lehrerzimmer, ferner Schulbäder, Waschküche und Raum für die Centralheizung (Dampfiederdruck). Endlich sind noch vorhanden eine Abwartwohnung und ein Zimmer für den Hausvorstand, beide im östlichen Flügel.

Die Aborte sind nach dem von Unterzeichnetem in den städt. Gebäuden eingeführten sogen. automatischen Schwemmsystem erstellt; dasselbe hat sich auch hier vortrefflich bewährt; das System verdient auch von dem Gesichtspunkte aus den Vorzug, dass es keine Reparaturen

sich nicht nur in den öffentlichen Anstalten, sondern auch für Gebäude in und ausserhalb Zürichs immer mehr die allgemeine Sympathie.

Da das Gebäude mitten im sogen. Industriequartier steht, so wurde für die äussere Ausgestaltung der Backsteinrohbau gewählt. Die roten Friese und das weit ausladende mit bemalter Untersicht versehene Vordach bilden den wenigen Schmuck der einfach gehaltenen Fassaden.

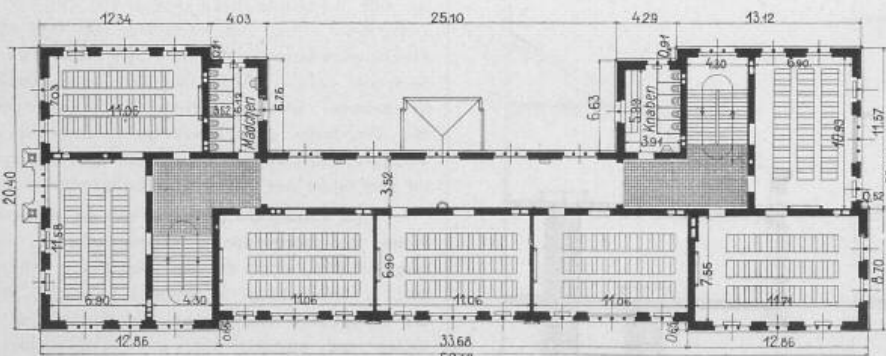
Die Bauzeit dauerte 1 1/2 Jahre, was eine gute Organisation und leistungsfähige Unternehmer bedingte.

Die Kosten des ganzen Baues betragen 439 406 Fr.

oder 20,60 Fr. per  $m^3$ , gerechnet von Terrain bis Unterkant Kehlgebälk, und 24,30 Fr., gerechnet von Terrain bis Dachgesims. Neben dem Schulhause, im rechten Winkel zu demselben stehend, befindet sich die Turnhalle. Hier ist lediglich bemerkenswert die in Bogenform hergestellte Eisenkon-

struktion des Dachstuhles und der Bodenbelag, der aus Korkteppich auf Holzunterlage besteht. Dieser Bodenbelag empfiehlt sich seiner Elasticität wegen, und weil hiedurch die Uebungen auf demselben ohne nennenswertes Geräusch vor sich gehen.

A. Geiser, Stadtbaumeister.



Grundriss vom I. Stock. 1 : 500.

### Transport-Vorrichtung und Rettungsschacht.

Patent: August Dauber in Bochum.

In Nr. 1 d. Bd. (Seite 11) wurde unter dem Titel «Rettungsschacht mit Gleitspirale» auf eine in amerikanischen Schulen und andern öffentlichen Gebäuden vorhandene Einrichtung hingewiesen, welche vermittels einer spiralförmigen Gleitbahn rasche und gefahrlose Rettung aus

Feuergfahr ermöglichen soll. Herr August Dauber in Bochum nimmt diesen s. Z. als System «Kirker-Bender» bezeichneten Apparat als seine Erfindung in Anspruch; aus den uns zur Verfügung gestellten Dokumenten und Zeichnungen geht jedenfalls hervor, dass eine mit dem

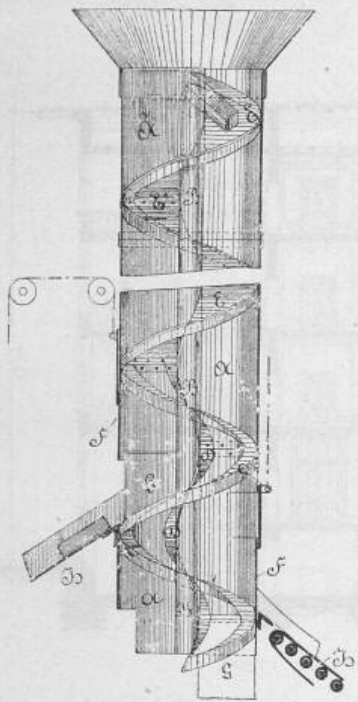


Fig. 1.

amerikanischen Apparat in der Konstruktion übereinstimmende Dauber'sche Vorrichtung «Wendelrutsche» genannt, seit mehreren Jahren existiert und zu Transportzwecken Verwendung findet. Der in vielen Staaten patentierte Apparat ist in den Abbildungen Fig. 1—3 veranschaulicht. Die Beförderung von Waren aus höher nach tiefer liegenden Räumen geht durch die «Wendelrutsche» automatisch vor sich, ohne dass das Transportmaterial oder der Apparat wesentlicher Abnutzung unterworfen ist. Die Vorrichtung besteht aus einem aus Eisenblech zusammengenieteten Cylinder A (Fig. 1) mit durchaus glatter Innenfläche. In der Mitte dieses Schachtes ist ein centrales Rohr B von geringem Durchmesser mit gleichfalls eine glatte Fläche bildendem äusserem Mantel angeordnet. An der inneren Fläche von A sind ebenso wie an der äusseren von B Winkleisen C und D derart angeordnet, dass dieselben Schraubenlinien von gleicher Ganghöhe bilden. Die horizontalen Schenkel dieser beiden Winkleisen tragen eine auf denselben befestigte Schraubenfläche E, welche als eigentliche Förderbahn der «Wendelrutsche» dient.

Um an jeder beliebigen Stelle des Umfangs und in jedem Stockwerk Waren entnehmen und befördern zu können, sind an solchen Stellen Zug- oder Fallthüren F vorgesehen. Diese bilden einen Teil des äusseren Cylindermantels und durch Heben derselben entsteht an der betreffenden Stelle

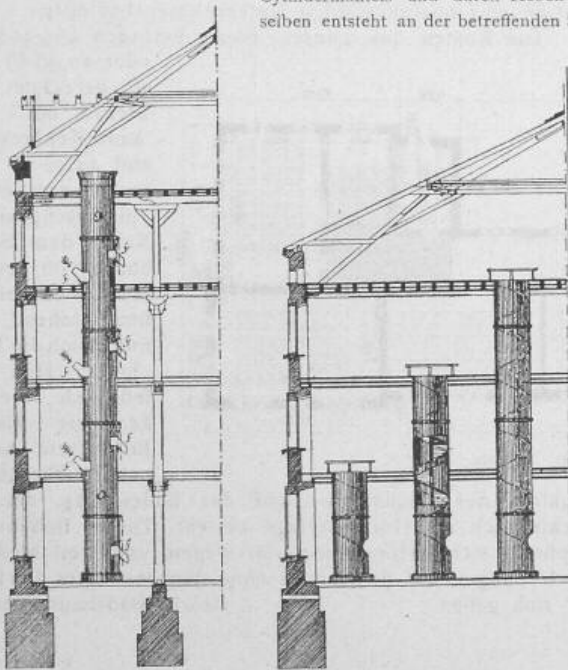


Fig. 2.

Fig. 3.

eine Oeffnung, durch welche von oben kommendes Fördergut austreten oder auch weiter nach unten zu transportierende Ware aufgegeben werden kann. Damit die auf der Schraubenfläche abgleitende Ware ohne Stoss nach der Oeffnung gerichtet und am weiteren Abwärtsgleiten verhindert werde, sind mit der Fallthüre F die Sperrwände G verbunden, welche

vom äusseren Cylinder nach dem innern gehend, radial gestellte Querwände darstellen. Da letztere zum innern centralen Cylinder tangential stehen, so wird das von oben heruntertrollende Fördergut ohne jeglichen Stoss durch diese Sperrwände zur Oeffnung abgelenkt. Die aus dem Schacht austretenden Waren können dann durch eine schiefe Ebene H nach dem Ort ihrer Bestimmung geschafft oder auch direkt abgehoben werden. Selbstverständlich lässt sich die schiefe Ebene auch durch eine Rollbahn oder ein Transportband u. s. w. ersetzen.

Die Anordnung der Wendelrutsche und Verladevorrichtung in einem Fabrikgebäude oder Warenhaus ist aus Fig. 2 zu ersehen. Es befinden sich dabei Ein- und Austrittsöffnungen in jedem Stockwerk des Gebäudes. Aus obiger Beschreibung des Apparates geht hervor, dass er auch in Brandfällen zu Rettungszwecken für Schulen, Theater, Hotels und Fabriken von Wert sein kann, jedenfalls gegenüber Rettungsleitern, -Schläuchen und Sprungtüchern manche Vorteile bietet. Fig. 3 zeigt eine entsprechende Anordnung; allerdings müssten z. B. bei Theatern je nach deren Grösse für jedes Stockwerk ein oder mehrere Apparate zur gleichzeitigen Benutzung vorhanden sein.

### Miscellanea.

**Solothurn-Münster-Bahn.** Ueber die Tracéfrage der *Solothurn-Münster-(Weissenstein-)Bahn*, welche in Bd. XXXIII, Nr. 14 u. Z. besprochen und durch ein Längenprofil sowie die bezügliche Karte erläutert wurde, hatte der Berner Regierungsrat im Juni v. J. die Einholung eines Gutachtens beschlossen, und es sind dann mit dieser Arbeit die HH. Ing. *Hiltmann* in Bern und Direktor *Fellmann* in Vitznau betraut worden. Die Aufgabe der Experten ging zunächst dahin, ihre Ansicht über die Zweckmässigkeit des vorliegenden Projektes der konstituierten Aktiengesellschaft für eine *Weissensteinbahn*<sup>1)</sup> vom Standpunkte der Interessen des Kantons Bern kundzugeben mit Rücksicht auf:

a. Die Stellung der Bahn im internen schweizerischen Verkehr im allgemeinen und als neues Verbindungsglied zwischen dem alten und neuen Kantonsteil im besondern;

b. Die Bedeutung derselben im Durchgangsverkehr Delle-Simplon via Lötschberg, namentlich im Vergleich zu den andern projektierten hier in Frage kommenden Abkürzungslinien.

Ferner sollte auch eine neuere Anregung des Herrn Regierungstatthalters *Péteut* in Münster betr. eine Linie Alt-Solothurn-Lommiswil-Cremine-Münster in die Untersuchung einbezogen werden. Das jetzt vorliegende, der Eisenbahndirektion des Kantons Bern erstattete Gutachten behandelt dementsprechend drei verschiedene Projekte oder Anregungen für eine Weissensteinbahn mit hoher Tunnelage und Steigungen von wenigstens 25‰, den Vorschlag von Ing. *R. Moser* für ein Projekt Alt-Solothurn-Grenchen-Münster mit Basis-Tunnel und Steigungen von höchstens 12‰, und die Idee der Abkürzungslinie Gvelier-(Reconvilier-)Reuchenette. Da das Ergebnis der Expertise wesentlich zu einer Klärung der Tracéfrage dieser verkehrswirtschaftlich, politisch und strategisch wichtigen Eisenbahnverbindung beitragen dürfte, so scheint es angezeigt, auf den Inhalt des Gutachtens auszugsweise einzutreten.

Am einlässlichsten haben sich die Experten über das Weissenstein-Projekt der obengenannten Aktiengesellschaft, sowie den Vorschlag Moser ausgesprochen, indem für die Ausführung lediglich diese beiden Projekte jetzt in erster Linie in Betracht kommen. Wir wollen die Wiedergabe der bezüglichen Darlegungen jedoch an den Schluss unseres Referates stellen und zunächst über die Stellungnahme der Experten zu den andern Projekten kurz berichten. — Der Vorschlag des Herrn *Péteut*, demzufolge ein 6 km langer Weissenstein-Tunnel ungefähr in die Richtung Lommiswil-Cremine zu liegen käme, unter gleichzeitiger Abkürzung der Linie um 4 km und Herabsetzung der Kulminationshöhe um 90 m gegenüber dem Projekt der Bahngesellschaft, wird aus technischen und finanziellen Erwägungen abgelehnt, obgleich er vom Standpunkt der bernischen Interessen auch unleugbare Verbesserungen aufweist. Nach Ansicht der Experten würden die dem Projekt noch anhaftenden Mängel (wie Spitzekehre in Münster, 8 km Stationsentfernung von Lommiswil durch den Tunnel nach Grandval-Cremine) es nicht rechtfertigen, durch seine Annahme die fast beendete Finanzierung des Bahnunternehmens hinfällig zu machen, und für die Hälfte der Mehrkosten von 1 Million Fr. (Anlagekapital 7½ Millionen Fr.), sowie die jedenfalls entfallenden solothurnischen Subventionen den Kanton Bern in erhöhtem Masse in Anspruch zu nehmen.

<sup>1)</sup> Frühere Gutachten über das Projekt einer Weissensteinbahn haben die HH. Dir. *Dieler* und Ing. *Rob. Moser* abgegeben.