

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **37/38 (1901)**

Heft 21

PDF erstellt am: **19.04.2024**

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.

Zusammenstellung der von den eidg. Räten im Jahre 1900 erteilten Eisenbahn-Konzessionen.

Linie	Konzessionäre, zu Händen einer zu bildenden Aktien-Gesellschaft	Sitz	Länge der Bahn <i>m</i>	Maximal- Steigung <i>‰</i>	Minimal- Radius <i>m</i>	Bau- kosten Fr.	Frist für Finanz-Aus- weis und teehn. Vor- lagen: Monate nach d. Kon- zessions- erteilung	Beginn der Erd- arbeiten: Monate nach der Plangeneh- migung	Vollendung: Jahre nach Beginn der Erd- arbeiten	Konzessions- erteilung vom		Bemerkungen:
										Stände-Rat 1900	Nat.-Rat 1900	
Meiringen-Reichenbach- Aareschlucht	Dorfgemeinde	Meiringen	2400	36	?	?	?	?	?	20. März	27. März	Meterspur., eingleis. elektr. Adhäs.-Bahn
Aigle-Monthey	Initiativkomitee Aigle- Sépey	Aigle	11075	50	150	820 000	18	6	1 1/2	30. »	30. »	Meterspur., eingleis. elektr. Adhäs.-Bahn
Châtel-St. Denis-Blonay- Fontanivant	J. A. Bucher und Konsorten	Châtel- St. Denis	10500	50	80	1 000 000	24	6	2	30. »	30. »	Meterspur., eingleis. elektr. Adhäs.-Bahn Anfangsstat. 814 <i>m</i> , Endstat. 558 <i>m</i> ü. M.
Grindelwald-Eismeer	Ad. Michel, Notar, Inter- laken, F. Marti, Interlaken u. Theophil Boss, Grindelwald	Grindel- wald	1200	450	?	400 000	24	6	2	30. »	30. »	Meterspurige, elektr. Drahtseilbahn
Kleine Scheidegg-Männ- lichen	Jungfraubahn-Gesell- schaft	Bern	4100	60	35	400 000	24	6	2	30. »	30. »	Meterspur., eingleis. elektr. Adhäs.-Bahn
Martigny-Villette und -Liddes	Joseph Eucharist Besson, Martigny und Louis Nicollier, Bagnes	Martigny	39750	57	150	6 769 385	24	6	2	30. »	30. »	Meterspur., eingleis. Bahn m. Dampf- oder elektrischem Betrieb
Monthey-Champéry und Morgins	Gebr. Dufour u. Kon- sorten, Avants	Monthey	22450	55	50	1 800 000	24	6	3	30. »	30. »	Meterspur., eingleis. elektr. Adhäs.-Bahn
Leimenthalbahn (Rodors- dorf-Leimen u. s. w.)	Leimenthalbahn- Initiativ-Gesellschaft	Therwil	13000*)	40	50	715 000 (inkl. Roll- material)	24	6	1 1/2	30. »	30. »	Meterspur., eingleisige Adhäs.-Bahn m. elektr. oder Dampf-Betrieb Anfangsstat. 375.48 <i>m</i> , Endstat. 294.50 <i>m</i> ü. M.
Spiez, Elektrische Stras- senbahn	Ingenieur Rudolf von Erlach	Spiez	1150	80	50	93 000	24	6	1	30. »	30. »	Meterspur., eingleisige Adhäs.-Bahn mit elektr. Oberleitung
Kriens-Sonnenberg	Masch.-Ing. Xaver Buss, Kriens, Hôtelier J. A. Widmer, Mentone	Kriens	1212	386 u. 45	120	207 500	18	6	1	24. Juni	28. Juni	Davon 411 <i>m</i> meterspur., eingleis. elektr. Adhäs.- Bahn und 801 <i>m</i> Seil- bahn, ebenfalls elektr. betrieben.
Lütterswil-Solothurn	Ing. R. Emch, u. Kons.	Bern	16550	30	?	?	?	?	?	30. März	28. »	
Siders-Vermala	Ing. Jean Travelletti, Sitten, und Konsorten	Siders	5300	200	80	1 020 000	24	6	2	24. Juni	28. »	Meterspur., eingleisige Zahnradbahn m. elektr. Betriebe; Anfangsstat. Siders 541 <i>m</i> , Endstat. Vermala 1388 <i>m</i> ü. M.
Elektrische Tramway- linien im Kanton Genf: Chemin Liotard-Rue Malagnou	Compagnie genevoise des tramways électriques à Genève	Genf	1850	115,7		22 000 000	12	6	5	24. »	28. »	Meterspurige, ein- und zweigeisige, elektr. betriebene Strassen- Bahnen
Chemin du Grand Pré- Hôpital cantonal			3860									
Chemin du Vallon-Place Bel-Air			2150									
Place Bel-Air-Place du Bourg de Four-Place- Bel-Air			960									
Gare Cornavin-Gare Eaux Vives			2220									
Sécheron-Versoir-La Ville			6880									
Plongeon-Hermance			12500									
Verbindungslinien (Chantepoulet-Place du Rhône, etc.)			1900									
Place Bel-Air-Place des Eaux-Vives			ca. 1025									
Basel-Münchenstein-Ar- lesheim-Dornachbrugg			6300			600 000	6	6	1	24. »	29. »	Meterspur., eingleis. elektr. Adhäs.-Bahn
Konstanz (Landesgrenze)- Kreuzlingen-Emmis- hofen-Konstanz (Land- esgrenze) mit Abzwei- gungen: a) Kreuzlingen-Münster- lingen b) Emmishofen-Erma- tingen	Elektricitäts-Gesellschaft Alioth, Münchenstein	Arlesheim	4600	65	30 ev. 25	1 650 000	18	6	1 1/2	21. Dez.	21. Dez.	Meterspur., eingleis. elektr. Adhäs.-Bahn
	Ing. Dr. Du Riche- Preller, Zürich, und Konsorten	Kreuz- lingen	5000									
			6900									
Bulle-La Roche-Freiburg	Louis Genoud, Grossrat in Freiburg, Ing. F. Sas- sey in La Conversion	Freiburg	27700	30	180	4 400 000	18	6	3	21. »	21. »	Meterspur., eingleis. elektr. Adhäs.-Bahn
Bulle-Farvagny-Freiburg	Leo Girod, Unternehmer, Freiburg, u. L. Villet, Grossrat in Vuisternens- en-Ogoz	Freiburg	28585	45	50	1 820 000	24	6	2	21. »	21. »	Meterspur., eingleis. elektr. Adhäs.-Bahn
Grindelwald-Ofni	Jos. Durrer, Kägiswil	Grindel- wald	400	233	?	140 000	6	6	1	21. »	21. »	Meterspurige, elektr. Drahtseilbahn
Freiburg-Plaffeyen	Ing. F. Sassey in Lutry u. Ing. R. B. Ritter in Freiburg	Freiburg	16660	25	100	2 552 000	24	6	3	21. »	21. »	Meterspur., eingleis. elektr. Adhäs.-Bahn
Freiburg-(Marly-)Heiten- ried	dieselben	Freiburg	16675	25	100	2 320 792	24	6	3	21. »	21. »	Meterspur., eingleisige Adhäs.-Bahn mit Dampf- oder elektr. Betrieb

*) Davon 9000 *m* auf Schweizergelbiet.

größere Festlichkeiten u. s. w. abhalten zu können, werden die vorderen Hallen durch Niederdruck-Dampfheizung erwärmt. — Die in den beiden Endrisaliten angeordneten Treppen führen zu den im Obergeschoss liegenden Loggien und den Sälen im Mittelbau. Die Hauptfassade wird in Tuffstein, teils in Verbindung mit Sandstein oder Granit ausgeführt und die Kuppel mit Kupfer eingedeckt. In direkter Verbindung mit dem Hauptgebäude an der Südseite, mit Front gegen den Rhein und die Inselstrasse, befindet sich das ebenfalls neu erbaute Restaurationsgebäude, dessen bebaute Fläche 500 m² umfasst; seine Fassade wird geputzt. Die Baukosten belaufen sich für beide Gebäude auf 1 500 000 Fr. Die gesamte Ausführung wurde der Frankfurter Firma Philipp Holzmann & Cie. übertragen.

Funkentelegraphie auf 300 km. Entgegen der von dem «Journal télégr.» aufgestellten Behauptung, dass es bisher nicht gelungen sei, mittels Funkentelegraphie auf grössere Entfernungen als 70 km zu verkehren, teilt der Direktor der «Marconi International Communication Co. Ltd.» mit, dass im Herbst des Jahres 1899 Marconi einige Kriegsschiffe der englischen Marine mit Apparaten für drahtlose Telegraphie versehen hatte und dass diese Schiffe, die 20 Knoten in der Stunde zurücklegten, Tag und Nacht bis auf eine Entfernung von 100 km miteinander verkehrten. Im Herbst 1900 waren bereits 28 Kriegsschiffe mit solchen Einrichtungen versehen. Der amtliche Versuch, dem jeder Apparatsatz von der englischen Admiralität unterzogen wird, ergab, dass selbst zwischen Portsmouth und Portland auf die Entfernung von 65 Seemeilen (120 km) ein telegraphischer Verkehr möglich war, obwohl sich zwischen diesen beiden grossen Seehäfen Berge von etwa 250 m Höhe befinden. Ausserdem besteht gegenwärtig zwischen Lizard in Cornwall und Saint-Catherine auf der Insel Wight, einer Entfernung von mehr als 300 km, ein regelmässiger und erfolgreicher Verkehr.

Konkurrenzen.

Wettbewerb für den Entwurf und Bau einer festen Strassenbrücke über den Neckar bei Mannheim. (Bd. XXXVI, S. 189). Nach Prüfung der eingelangten 18 Entwürfe hat das Preisgericht folgende Preise zuerkannt:

- | | |
|----------------------|--|
| I. Preis (8000 M.) | Motto: «Sichel», Verfasser <i>Vereinigte Maschinenfabrik Augsburg und Maschinenbaugesellschaft Nürnberg</i> , Filiale Gustavsburg (Gen.-Dir. <i>A. Rieppel</i>) gemeinschaftl. mit den HH. Ing. <i>Grün & Biffinger</i> in Mannheim, sowie Arch. Geh. Oberbaurat Prof. <i>K. Hofmann</i> , Darmstadt. |
| II. Preis (5000 M.) | Motto: «Freie Bahn» B, Verfasser obgenannte zwei Firmen zusammen mit den HH. <i>Billing & Mallebrein</i> , Karlsruhe und Mannheim als Architekten. |
| III. Preis (3000 M.) | Motto: «Neckarspitz», Verfasser <i>Aktiengesellschaft für Eisenindustrie und Brückenbau</i> , vorm. <i>J. C. Harkort in Duisburg</i> (<i>L. Seifert & L. Backhaus</i>) gemeinschaftlich mit <i>R. Schneider</i> und Arch. <i>Bruno Möhring</i> , beide in Berlin. |
| IV. Preis (2000 M.) | Motto: «Anteos», Verfasser <i>Eisenwerk Kaiserslautern</i> (Obering. <i>Ph. Kraemer</i>) im Verein mit <i>Fr. Buchner</i> , Würzburg (Obering. <i>Klett</i>) und den Arch. <i>Beisbarth & Fröh</i> in Stuttgart. |

Die Entwürfe «Jungbusch-Neckarvorstadt» und «Neckar» B werden zum Ankauf für je 1000 Mark empfohlen. Als Verfasser des letzteren werden genannt: Reg.-Baum. *Kidritschky*, Freiburg und Ing. *Nägele* mit Arch. *Roth*, beide in Mannheim.

Litteratur.

Lexikon der gesamten Technik und ihrer Hilfswissenschaften. Herausgegeben im Verein mit Fachgenossen von Dr. phil. *Otto Lueger*, Professor und Civil-Ingenieur in Stuttgart. In 7 Bänden mit zahlreichen, in den Text gedruckten Abbildungen. Stuttgart, Leipzig, Berlin, Wien. 1894–1900, Deutsche Verlags-Anstalt. Preis gebunden 210 Mark.

Die Fachlitteratur hat technische Hilfsbücher in stattlicher Zahl aufzuweisen, dieselben sind aber meistens nur für eine bestimmte Richtung der technischen Wissenschaften berechnet und dienen daher immer nur einem beschränkten Kreise. Das Bedürfnis nach einem Nachschlagewerke, in dem jeder Techniker sich Auskunft holen kann oder das ihm wenigstens Wegleitung zu weiterer Nachforschung für alle Zweige der Technik bieten würde, ist seit jeher und immer lebhafter empfunden worden, je mehr der intensivere Verkehr die einzelnen technischen Gebiete mit einander in Berührung bringt. Einem solchen Bedürfnisse Rechnung zu tragen, ist Dr. Luegers Absicht gewesen, als er es unternahm, das grosse, weitausgreifende Werk zu erstellen, das nun abgeschlossen vorliegt. Das

Ziel, welches sich der Herausgeber gesteckt hat — ein die gesamte Technik und ihre Hilfswissenschaften behandelndes Buch zu bieten, das gleichzeitig die zur Zeit vorhandene Litteratur genügend berücksichtigt und angibt — war kein leicht zu erreichendes. Die zu überwindenden Schwierigkeiten lagen fast weniger darin, das grosse Gebiet zu beherrschen, als in der Notwendigkeit, sich überall auf das Wesentlichste zu beschränken, um den im Programm vorgesehenen — aus Rücksicht für die Verbreitung und den Preis gebotenen — Maximalumfang des Werkes nicht zu überschreiten, sowie in der gleichmässigen Zuteilung des verfügbaren Raumes an alle die mannigfachen technischen Richtungen, von denen jeder gleiches Recht einzuräumen war. Diesen verschiedenen Gesichtspunkten ist im Lexikon Rechnung getragen und dasselbe stellt sich bei seinem überreichen Inhalt als ein harmonisches Ganzes dar, in welchem keine Richtung zum Nachteile der anderen dominiert.

Zur Durchführung seiner Aufgabe hat sich Dr. Lueger die Mitarbeiterschaft bewährter Kräfte zu sichern gewusst, deren blosser Aufzählung ein vollständiges Programm darstellt und für die Gediegenheit der sich auf alle Gebiete der Technik erstreckenden Abhandlungen bürgt, die das Werk uns bietet. Wir greifen aus der langen Liste auf Geratewohl die Namen heraus:

Professor Dolezalek, Graz; Prof. A. Goering, Charlottenburg; Prof. Gutermuth, Aachen; Prof. Heim, Hannover; Prof. Kraft, Graz; Prof. Lindner, Karlsruhe; Prof. Mehmke, Stuttgart; Prof. Melan, Brunn; Prof. Georg Meyer, Charlottenburg; Prof. Peukert, Braunschweig; Dr. Rathgen, Berlin; Prof. Ritter, Zürich; Prof. Rudeloff, Charlottenburg; Prof. Schell, Karlsruhe; Prof. Schmitt, Darmstadt; Baurat Stübgen, Köln; Regier.-Rat Tiedemann, Potsdam; Prof. Vogel, Charlottenburg; Prof. Weyrauch, Stuttgart; Prof. C. Zschokke, Zürich, und viele andere mehr — im ganzen über 100 Mitarbeiter —, welche alle ihr Bestes geboten haben, um die vom Herausgeber den Bestellern des Lieferungswerkes gegebene Zusage einzulösen.

Dass es nicht möglich ist, in dem engen Raume einer solchen Besprechung auf einzelne Kapitel des Lexikons einzutreten, liegt auf der Hand, ebenso, dass mancher Leser dieses oder jenes Kapitel sich vielleicht anders zurecht gelegt hätte. — Darin aber stimmen wohl alle überein, welche durch die fünf Jahre den Werdegang des Buches kritisch verfolgt haben, dass in dem umfassenden Nachschlagewerke eine gewaltige Arbeit in verhältnismässig kurzer Zeit bewältigt worden ist. — Diese Beschleunigung hat doppelten Wert in einer Zeit, die täglich Neues bringt und für solche Unternehmen die Gefahr in sich birgt, dass sie — kaum vollendet — in vielen Teilen schon wieder überholt sind. Herausgeber, Mitarbeiter und Verlagsanstalt haben da in bewundernswerter Weise zusammengearbeitet! Eines ist ihnen zwar nicht ganz geglückt, — sie haben den programmgemässen Raum nicht einhalten können und denselben, obwohl (ohne Nachteil für den Gehalt der einzelnen Kapitel) beim Fortschreiten der Arbeit eine immer knappere Form angewendet wurde, um volle 25 Druckbogen überschritten. Die Abonnenten durften diese Bereicherung umso ruhiger hinnehmen, als sie ihnen vom Herausgeber kostenlos geboten worden ist. Es mag übrigens einer zweiten Ausgabe vorbehalten bleiben, auch in den ersten Bänden die grössere Kürze zur Geltung zu bringen, die manchem der Leser in der zweiten Hälfte des Werkes gewiss nicht unwillkommen war, und die geeignet ist, die Verwendbarkeit des Buches eher noch zu erhöhen. — Von grösstem Werte sind die sehr sorgfältig bearbeiteten Litteraturnachweise, die jederzeit zu weiterem Studium der Materie anleiten und es den Verfassern der Abschnitte wesentlich erleichterten, ihre Ausführungen auf dasjenige zu beschränken, was der das Werk Benützende zunächst zu wissen begehrt. Wie vom Text, gilt dies auch von den sehr zahlreichen Illustrationsbeigaben, die wohl niemand in solchem Nachschlagewerke in grösserer Ausführlichkeit sucht oder zu finden wünscht. Die Ausstattung ist eine mustergiltige, durchaus dem Gehalte entsprechend und ganz dessen würdig, was die technische Welt von der Deutschen Verlags-Anstalt zu erwarten gewohnt ist. Herausgeber und Verleger haben am Schlusse des Jahrhunderts, das die technische Wissenschaft entstehen und gross werden sah, derselben mit der ersten Auflage des Werkes einen Denkstein gesetzt, bei welchem man immer wieder gerne verweilen wird, auch wenn ihm die rasch fortschreitende Zeit folgende Auflagen des Lexikons selbst oder andere auf das gleiche Ziel gerichtete Unternehmungen an die Seite gestellt haben wird.

Das «Lexikon der gesamten Technik und ihrer Hilfswissenschaften» sei dem ausübenden, wie dem forschenden Techniker jeder Berufsart, der einen zuverlässigen Berater sucht, wärmstens empfohlen; es wird ihm mit seiner präzisen und bündigen Weise viel kostbare Zeit ersparen und kaum eine Antwort schuldig bleiben.

Die Berechnung der Centrifugalregulatoren von *J. Barth*, Professor an der k. k. technischen Hochschule in Graz. Mit 27 in den Text gedruckten Figuren. Leipzig, Verlag von Arthur Felix. 1900. Preis 3,50 M.