

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **17/18 (1891)**

Heft 2

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.

INHALT: Die City- und South-London-Bahn (Schluss). — Das neue eidg. Post- und Telegraphengebäude in St. Gallen (Fortsetzung). — Statistik der eidg. polytechnischen Schule in Zürich. — Miscellanea: Ueber den Einfluss der Neigung der Wand auf die über einen freien Ueberfall abfließende Wassermenge. Ein pyrometrisches Sehrohr. Stahl-

schienen. Die electricische Untergrundbahn in London. Druckluft-Einrichtung in Wien. Telephonverbindung zwischen London und Manchester. — Concurrenzen: Marktplatz in Basel. — Vereinsnachrichten: Stellenvermittlung. — Hiezu eine Lichtdruck-Tafel: Neues eidg. Post- und Telegraphen-Gebäude in St. Gallen. Süd-Ost-Façade.

## Die City- und South-London-Bahn.

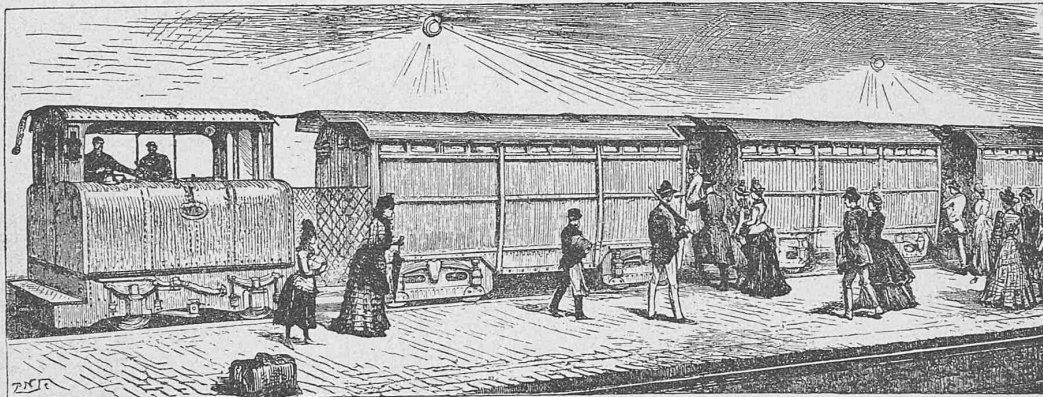
(Schluss.)

*Aufzüge.* Die tiefe Lage der Linie machte gross angelegte Aufzugsvorrichtungen nothwendig, da die Aussicht auf das Treppensteigen Manchen von der Benutzung der Bahn, namentlich der öftern Benutzung am nämlichen Tag, abhalten würde. Die Erfahrungen am Mersey-Tunnel haben gezeigt, dass es möglich ist, grössere Menschenmengen mit Hülfe von hydraulischen Aufzügen zu befördern, und dass

förmige Kasten, von welchen jeder 50 Passagiere fasst, d. h. halb so viel als zur Besetzung eines Zuges nöthig sind. Bewegt werden die Aufzüge durch Druckwasser von 82 Atm. Druck; es wird von der Endstation Stockwell aus (siehe Fig. 3 letzter Nummer) durch eine Röhrenleitung von abnehmender Weite — anfänglich hat sie 18, am Ende noch 8,3 cm Durchmesser — den verschiedenen Stationen zugeführt.

Die Bauart dieser Aufzüge ist derjenigen der Otis-Aufzüge im Eiffelthurm sehr ähnlich. Die Presscylinder sind an der Seite des Schachtes festgemacht; durch Seil-

Fig. 5. Electricische Untergrundbahn in London.

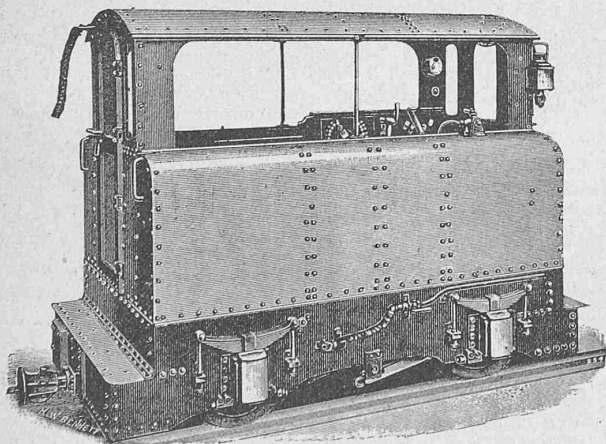


Zugs-Composition und unterirdische Station.

sich das Publicum an dieselben leicht gewöhnt und seine Aengstlichkeit bald verliert. Wenn diese Aufzüge ohne Stösse und Störungen rasch und sicher arbeiten, so ist es dem Fahrenden auch gleichgültig, ob die Bahn einige Meter höher oder tiefer liege, und kann man daher wohl sagen,

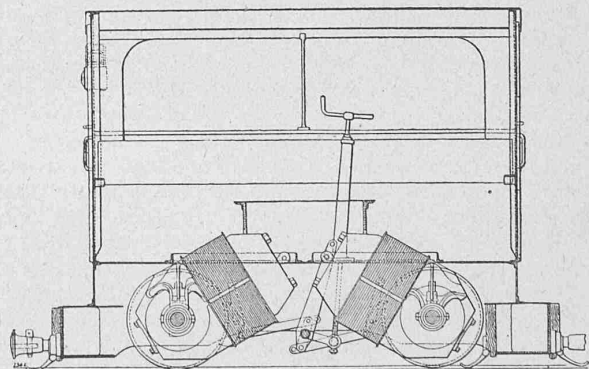
rollen und Drahtseile wird die Bewegung dreimal vergrössert. Vier Seile von je 55 t Tragkraft tragen den Fahrstuhl, welcher belastet nur  $3\frac{1}{4}$  t wiegt; die Sicherheit gegen Bruch ist demnach eine ungemein grosse, nämlich eine 67fache und die Gefahr eine verschwindende, namentlich wenn man bedenkt, dass noch zwei weitere, die Aus-

Fig. 6. Electricische Untergrundbahn in London.



Electricische Locomotive. — Ansicht.

Fig. 7. Electricische Untergrundbahn in London.



Electricische Locomotive. — Längsschnitt.

dass dieselben für das Gelingen des Unternehmens von ganz besonderer Bedeutung waren. Auf ihre Ausführung wurde denn auch alle Sorgfalt verwendet; sie sind mit kurzen Worten gesagt in folgender Weise eingerichtet. Jede Station steht durch einen Schacht von 7,6 m Durchmesser mit der Strassenoberfläche in Verbindung. Diese Schächte sind, gleich wie die Tunnel, mit eisernen Ringen ausgekleidet. In jedem Schacht bewegen sich zwei halbkreis-

gleichung des Fahrstuhlgewichtes durch ein Gegengewicht besorgende Seile am Fahrstuhl festgemacht sind, welche für sich allein genügen würden, diesen mit Sicherheit zu tragen. Zu allem Ueberfluss sind schliesslich noch mächtige Sicherheits-Fangvorrichtungen am Stuhle angebracht.

Beide Fahrstühle zusammen befördern 100 Personen, eine Zugladung, in etwa 30 Sekunden von der Station an die Strassenoberfläche.

Das Druckwasser mit einem Druck von etwa 82 Atm. wird durch eine von einer 100pferdigen Dampfmaschine