Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 14/15 (1881)
Heft: 25

Wettbewerbe

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Achsenbrüche.

Anzahl. Im genannten Zeitraume sind an schweizerischem Material im Ganzen *drei* Achsenbrüche vorgekommen: zwei bei Locomotiven, einer an einem Güterwagen. Ausserdem haben auf unsern Bahnen noch zwei ausländische Güterwagen Achsenbrüche erlitten, welche im Nachfolgenden aber nicht berücksichtigt sind. — Im Betriebe standen:

	543 Locomotiven	mit	1 766	Achsen,
	249 Schlepptender	„	521	„
	10 223 Wagen	„	21 431	„
Zusammen	11 015 Fahrzeuge	„	23 718	Achsen.

Es entfallen demnach auf einen Achsenbruch:
271,5 Locomotiven, 1143,5 Locomotiv- und Tenderachsen; 10 223 Wagen, 21 431 Wagenachsen; im Durchschnitt

3 672 Fahrzeuge, 7 906 Achsen.

Datum. Die Brüche vertheilen sich auf die Monate: Januar, März und Mai; es fallen also zwei auf die sogenannten kalten und einer auf die warmen Monate.

Alter. Die eine Locomotivachse erreichte ein Dienstalter von vier Jahren und vier Monaten und hat inzwischen einen Weg von 32 833 *km*, seit letzter Revision einen solchen von 6 964 *km* zurückgelegt. Die andere Locomotivachse war fünf Jahre und vier Monate, die Wagenachse 15 Jahre im Dienst.

Material. Die beiden Maschinenachsen waren aus Stahl, die Wagenachse aus Schmiedeisen.

Bruch. Eine der Locomotivachsen brach in der Nabe, die andere und die Wagenachse an der Wurzel des Schenkels. Die erstere, für ihre Inanspruchnahme zu schwach construirt, hatte ringsum Anbrüche, welche aber, weil in der Nabe liegend, auch bei einer vorangegangenen Revision nicht zu entdecken gewesen wären. Die andere Locomotivachse zeigte fehlerhaftes Material. Die Wagenachse enthielt einen alten Anbruch, den eine Revision wahrscheinlich zu Tage gefördert hätte.

Bandagenbrüche.

Anzahl. Das Jahr 1880 mit seiner anhaltenden und intensiven Kälte während der ersten Monate hat eine aussergewöhnliche Zahl von Bandagenbrüchen veranlasst und zwar:

von Locomotiven	9
„ Schlepptendern	5
„ Wagen	15
Zusammen	29

Ausserdem sind an ausländischem Material auf dem Gebiete unserer Bahnen noch weitere 11 Bandagenbrüche vorgekommen.

Bei dem oben angeführten Bestande des Rollmaterials entfallen auf einen Bandagenbruch:

60,3 Locomotiven, 392,4 Locomotivbandagen; 49,8 Schlepptender, 284,0 Schlepptenderbandagen; 681,5 Wagen, 2 857,5 Wagenbandagen; im Durchschnitt:

379,8 Fahrzeuge, 1 635,7 Bandagen.

Datum. Es sind vorgekommen: Im Januar 14, im Februar 9 Bandagenbrüche, im März, Juni, August, September, October und December je 1, oder also während der kalten Monate, November bis März, zusammen 25 Brüche = 86,2 % der Gesammtzahl.

Alter. Die gebrochenen Locomotivbandagen waren von sieben Monate bis sieben Jahre und zwei Monate im Dienste; im Mittel erreichten sie ein Alter von vier Jahren und fünf Monaten. Von den Tenderbandagen war das jüngste fünf Jahre und einen Monat, das älteste fünfzehn Jahre und sechs Monate im Betriebe; das mittlere Alter betrug sieben Jahre und vier Monate.

Ueber die Wagen sind die Angaben unvollständig.

Material. Sämmtliche Bandagen waren aus Stahl, 17 Stück hatte *Krupp* geliefert, die übrigen entstammten sechs bis acht andern deutschen und französischen Werken.

Von keinem der gebrochenen Bandagen kann gesagt werden, dass die Ausnutzung eine betriebswidrige gewesen, indem die Dicke betrug:

	Im Minimum	Im Mittel
bei den Locomotivbandagen	28 *mm*	35 *mm*
„ „ Tenderbandagen	29 „	31 „
„ „ Wagenbandagen	25 „	36 „

Es befanden sich darunter sogar eine Locomotiv- und fünf Wagenbandagen von 40 *mm* Dicke und darüber.

Keiner der Achsen- und Bandagenbrüche war, einige unwesentliche Beschädigungen an Material und Bahn abgerechnet, von ernsten Folgen begleitet. Ueber einen der wichtigsten Fälle berichtete die „Eisenbahn“ in Nr. 5, Bd. XII.

Concurrenz für ein Gymnasialgebäude und eine Primarschule in Bern.

Die Stadtgemeinde Bern eröffnet eine Concurrenz unter den schweizerischen oder in der Schweiz angesessenen Architecten für Entwürfe zu folgenden neuen Schulgebäuden:

a. Eines städtischen Gymnasiums,
b. Eines Primarschulgebäudes für Mädchen und Knaben,
c. Einer Turnhalle.

Die Totalkosten der ganzen Anlage (Gymnasium, Primarschulgebäude und Turnhalle) exclusive Mobiliar, Heizungsanlage und Gas- und Wassereinrichtung, aber inbegriffen der Einrichtung und Einfriedigung der Höfe, allfälliger Stützmauern und der Anlage der Kloake bis zur Grenze des Bauplatzes, *sollen die Summe von 1 000 000 Franken nicht übersteigen.* Die Concurrenten werden *speciell* auf diese Bestimmung aufmerksam gemacht, die, wie wir von betheiligter Seite erfahren haben, mit aller Strenge durchgeführt werden soll.

Die Projecte werden vor der Beurtheilung durch das Preisgericht, das aus den Herren *A. von Muralt*, Präsident der städtischen Baucommission, und *Rud. Lindt*, Präsident der Gymnasialcommission, in Bern, ferner aus den Herren Architecten Alexander Koch in Zürich, B. Recordon in Vivis und J. J. Stehlin-Burckhardt in Basel besteht, wenigstens 14 Tage öffentlich ausgestellt.

Zur Honorirung der sämmtlichen Arbeiten wird dem Preisgericht eine Summe von 7500 Franken zur Verfügung gestellt, welche auf höchstens vier Projecte vertheilt werden soll. Das Urtheil des Preisgerichtes wird öffentlich bekannt gemacht.

Die prämiirten Arbeiten bleiben Eigenthum der Stadtgemeinde, die nicht prämiirten werden den Autoren zurückgesandt.

Die Entwürfe sind *bis zum 15. September 1881* der Stadtkanzlei in Bern einzusenden.

Programme nebst einem Plan des Bauplatzes sind auf dem Stadtbauamt Bern zu erheben.

Concurrenz für Entwürfe zu einer Sühnkirche in St. Petersburg.

Der Municipalrath der Stadt St. Petersburg hat beschlossen, auf der Stelle, an welcher das Attentat auf den Czaren Alexander II. verübt wurde, eine Sühnkirche zu errichten und die Aufstellung von Plänen für dieses Bauwerk in einer öffentlichen Concurrenz auszuschreiben, an welcher sich sowohl russische als auswärtige Architecten betheiligen können.

Der Eingabetermin ist auf 31. December 1881 alten Stils, resp. auf den 12. Januar 1882 unserer Zeitrechnung festgesetzt.

Für die vier besten Projecte sind folgende Preise in Aussicht genommen: 1. Preis 2500, 2. Preis 2000, 3. Preis 1500 und 4. Preis 1000 Rubel (ob Silber- oder Papierrubel ist nicht angegeben).

Das Preisgericht besteht aus fünf Mitgliedern des „Conseil de l'académie des beaux-arts“, und aus zwei Mitgliedern des Architecten-Vereins in Petersburg, ferner aus dem Bürgermeister und vier Delegirten der Stadt St. Petersburg.

Das Concurrenz-Programm nebst einem Situationsplan der Baustelle kann bezogen werden bei dem „Gérant de l'Hôtel de Ville de St-Pétersbourg (à la Douma)“.

Das Programm stimmt in seinen wesentlichsten Punkten mit den vom Schweiz. Ingenieur- und Architecten-Verein angenommenen Grundsätzen überein.