Ein neuer Thürschliesser

Autor(en): **E.V.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **3/4 (1884)**

Heft 3

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-11904

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

hieraus, dass einer Niederschlagshöhe von $^1/_{10}$ *mm* immer noch eine Verschiebung des Schreibstiftes um 1,5 *mm* correspondirt, was vollkommen ausreichend sein dürfte.

Einer der intensivsten in unserer Gegend beobachteten Regenfälle ist der vom 9. September 1876, bei welchem Anlass auf der hiesigen Sternwarte in 10 Minuten nicht weniger als 21 *mm* notirt wurden. Nehmen wir, um eine sichere obere Grenze zu haben, den doppelten Betrag für jene Zeitdauer, d. h. *durchschnittlich 20 mm pro 5 Minuten*, so haben wir während 5 Minuten je eine Entleerung des Receptors; also selbst in diesem jedenfalls ganz exceptionellen Falle wird die für die Registrirtrommel supponirte Eintheilung immer noch genügen, da 5 Minuten noch ganz gut abgelesen werden können. Zum Schlusse noch die Bemerkung, dass wenn die benutzte Papierfläche durch eine neue ersetzt werden soll, was am besten je Abends 6^h geschieht, dann einfach durch Lösen der Stellschraube *i* die Registrirtrommel herausgenommen, und entweder eine andere zuvor fertig gestellte eingesetzt oder einfach ein neues Papierblatt um letztere gelegt wird.

Bereits sind eine grössere Zahl der nach diesem Principe erstellten Pluviometer für ausländische Observatorien in Aussicht genommen, so für die österreichische meteorologische Centralanstalt in Wien, durch Herrn Prof. Hann, für das rumänische Stationsnetz durch Herrn Ingenieur *Hepites*, etc. etc. Hoffen wir, dass auch in unserm mit atmosphärischen Wassern so reich gesegneten Lande von fachmännischer Seite diesem rationellen, sinnreich construirten Apparate die wohlverdiente Aufmerksamkeit zugewendet werde, um durch geeignete Aufstellung solcher Ombrometer eine Menge wichtiger hydrographischer Probleme zu lösen oder ihrer Lösung doch wenigstens näher zu führen, wozu durch die Constituirung des grossen schweizerischen Regenmesstationsnetzes von Seite der eidgenössischen meteorologischen Centralanstalt ja schon ein erfreulicher Anfang gemacht worden ist.

Ein neuer Thürschliesser.

(Einsendung aus Solothurn).

Der unter dieser Ueberschrift erschienene Artikel in Nr. 26 der „Schweizerischen Bauzeitung" vom 29. December über einen neuen pneumatischen Thürzuschlag-Hinderer veranlasst folgende drei Bemerkungen:

1) Die Vorzüge dieser pneumatischen Vorrichtung mit Zuschlagfeder (die zwar den Zweck des Thürschliessens nach hierseitigen Erfahrungen nicht ganz erreicht) gegenüber allen andern derartigen Einrichtungen mit Gewichten, Federn, Kissen etc. werden anerkannt und es darf dieselbe, wenn auch etwas theuer, allgemein empfohlen werden.

2) Was die Neuheit des Systems betrifft, so muss dagegen, ohne dem Herrn E. Koblick die volle Selbständigkeit der Erfindung irgendwie beanstanden zu wollen, doch beigefügt werden, dass Herr Casimir Gresly-Wyss in Solothurn bereits im Jahre 1875 eine pneumatische Thürhemmung erdacht hat und ausführen liess, die seither ohne alle Reparaturen an der Thüre eines hiesigen Tuchwaarengeschäftes zur vollen Zufriedenheit functionirt. Die Hemmung beruht auf Luftverdünnung, kostete 20 Fr. und befriedigte wie gesagt vollkommen, was auch daraus hervorgeht, dass vor Anbringung der betreffenden Einrichtung an fraglicher, dem Luftzug äusserst stark ausgesetzter Spiegelglasthüre in einem einzigen Jahre durch Scheibenbrüche 180 Fr. Schaden entstanden war, während nun damit seit 9 Jahren bei dieser Thüre jeder weitere Bruch verhütet wurde. Die Construction hat auch den Vortheil, dass keinerlei Oelung nothwendig wird. Um die Vorrichtung weniger compendiös zu machen, hat Herr Gresly später das System mit Luftverdichtung zur Anwendung gebracht. Hiebei besteht die Einrichtung, wie bei der Koblick'schen Vorrichtung, aus einem Messingcylinder und Kolben mit Ventil, welches durch eine Schraube genau regulirbar ist. Eine derartige Construction, durch Mechaniker Brunner sel. ausgeführt, hat Herr Gresly bereits unterm 21. Januar 1878, also vor 6 Jahren der naturforschenden Gesellschaft von Solothurn unter dem Namen „pneumatische Thürhemmung" vorgewiesen. Der Apparat ist höchst einfach, solid, wenig auffällig und kostet blos 10. Fr. Wegen Mangel an Erfindungsschutz ist jedoch derselbe nicht weiter geliefert worden.

3) Vorliegender Fall zeigt nun wieder ganz evident, wie schweizerische Erfinder, entmuthigt durch den schutz- und rechtlosen Zustand, dem ihre Erfindungen und Bemühungen im eigenen Lande preisgegeben sind, dieselben in Erwartung besserer Verhältnisse geheim halten oder aber gar nicht mit Erfolg zur Ausführung bringen können, wenn sie sich nicht an das Ausland wenden wollen. Dass solche Fälle nicht vereinzelt vorkommen, kann ebenfalls nicht bestritten werden, und dass durch diesen Zustand dem Lande jährlich viele der intelligentesten Kräfte und viele Tausende von Franken verloren gehen, liegt auf der Hand. Ebenso ist selbstverständlich, dass auch die industriellen Verhältnisse des Landes hiedurch mehr und mehr zu Schaden kommen werden. Ob aber so bald eine Besserung erwartet werden darf und dem unmoralischen, rechtlosen Preisgeben des industriellen Eigenthums ein Ende gemacht werden wird, muss bei dem geringen Interesse, welches solchen wichtigen volkswirthschaftlichen Fragen von einem grossen Theile unseres Volkes entgegengebracht wird, leider fast bezweifelt werden.

E. V.

Miscellanea.

Hafenbau in Triest. Am 19. December v. J. wurde der Hafen in Triest vollendet und damit ein Werk seiner Bestimmung übergeben, das sowohl in technischer als in volkswirthschaftlicher Beziehung von hoher Bedeutung ist. Das Project, die ganze alte Rhede von Triest in einen geschützten Hafen umzuwandeln, wurde im Februar 1862 von dem französischen Ingenieur Talabot, Consulent der Südbahn-Gesellschaft, verfasst. Dieses in grossem Stile concipirte und genial gedachte Project wurde indess reducirt und in einer den dringendsten Bedürfnissen Rechnung tragenden Form im Jahre 1867 zur Ausführung gebracht. Die Südbahn-Gesellschaft, welche die Urheberin des Talabot'schen Projectes war, hatte die Ausführung desselben für den Pauschalpreis von 13,5 Millionen Gulden übernommen. In diesem Vertrage war der Bautermin auf sieben Jahre festgesetzt und es hätte in Folge dessen der Bau schon Ende 1873 vollendet sein sollen. Der Plan Talabot's war im Grossen und Ganzen demjenigen der Marseiller Hafenbaute nachgebildet. Die Baumethode ist diejenige des sogenannten Cyclopenbaues. Das über das Wasser ragende Bauwerk ruht bei den Quai- und Molomauern auf künstlichen Blöcken bis zu 25 *t* Gewicht, welche auf Steinwürfe gesetzt, die in tief gebaggerten Cuvetten eingebettet sind. Während nun aber in Marseille der Meeresgrund nahezu unnachgiebig war, erwies er sich in Triest als halbfester Schlamm, der Setzungen und Verschiebungen ausgesetzt war und häufige Reconstructionen erforderte, wodurch die Vollendung des Werkes verzögert wurde. In Folge dessen musste im Jahre 1874 und später im Jahre 1878 der Bautermin hinausgeschoben werden. Diese Verzögerung hatte auch eine Kostenüberschreitung von 1,1 Millionen Gulden zur Folge. Die Summe der Materialbewegung, welche der ganze Bau verursachte, beträgt 5 998 700 m^3, wovon mehr als die Hälfte, nämlich 3 260 000 m^3, auf die Anschüttungen entfielen. Der Rest vertheilte sich in folgender Weise: Steinwürfe 1 400 000 m^3, Blockmauern 106 700 m^3, Quaimauern 35 000 m^3, Cuvetten 417 000 m^3 und Vertiefung des Bassins 780 000 m^3. Zusammen 2 738 700 m^3. Die Südbahn hatte die Ausführung ursprünglich an Unteraccordanten vergeben, führte dieselbe aber später in Regie zu Ende. Mit der Oberaufsicht war anfänglich der französische Ingenieur Hilaire Pascal betraut, während den Bau vom Beginn bis 1869 der Inspector Ernst Pontzen und von da bis zur Vollendung der Oberinspector Friedrich Böhmches leitete. Die wichtigste Aenderung des ursprünglichen Projectes war, laut dem „Civil-Techniker", die Verlegung des Bassins III von der Süd- an die Nordseite und dessen Herstellung als Petroleumhafen.

Arlbergbahn. Die Vollendung des Arlbergtunnels kann auf Ende Mai und diejenige der Zufahrtsstrecken auf August bis October dieses Jahres erwartet werden. Hinsichtlich der Ueberschreitung der Baukosten liegt dem österreichischen Handelsministerium ein bezüglicher Expertenbericht der Herren Director Prenninger, de Serres und Thommen vor, nach dessen Prüfung sich die Ziffer der stattgefundenen Ueberschreitungen endgültig feststellen lassen wird. Das „C. f. E. u. D." theilt die Ergebnisse der General-Controle mit, welche nach erfolgtem Durchschlage des Arlbergtunnels in Absicht auf die Lage und Länge der Tunnel-Achse, sowie in Absicht auf die Bahn-Nivelette vorgenommen wurde. Die Abweichungen, welche hiebei gegenüber dem Projecte constatirt wurden und schon durch die Unzulänglichkeit der Mess-Instrumente bedingt sind, sind an und für sich, noch mehr aber im Verhältnisse zur Grösse des Baues minim. Was die Lage der Tunnel-Achse anbelangt, so ergab die