Objekttyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 7

PDF erstellt am: **04.06.2024**

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.

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

http://www.e-periodica.ch

Electrische Gründungen. Aus London wird dem „Frk. Journ." geschrieben: Fusion, Auflösung oder Schuldencontrahiren lautet die Parole, welche von den electrischen Gesellschaften ausgegeben wird, und viele derselben haben es besonders eilig, diesen Schlagworten die That auf dem Fusse folgen zu lassen. Die Lage so mancher der mit grossen Hoffnungen gegründeten electrischen Unternehmen ist thatsächlich eine verzweifelte, und indem man sich zu verschmelzen oder neue Betriebsfonds zu beschaffen sucht, wenn überhaupt die Auflösung vermieden werden kann, glaubt man im Interesse der unglücklichen Actionäre schon Alles gethan zu haben. In Wirklichkeit verhält sich auch die Sache so, dass die Directoren und Verwaltungsräthe in einer unglaublich leichtfertigen Weise das Geld der Actionäre dadurch verwirthschaftet haben, dass enorme Summen für Patente, oft von sehr zweifelhaftem Werthe, und für unproductive Anlagen verausgabt wurden. Die Swan Co. hat sich mit der Edison Co. fusionirt, die Jablochkoff Co. sucht 20 000 L. Capital aufzutreiben, die Schottische Brush Co. hat die Liquidation beschlossen, und neuerdings wird berichtet, dass die Yorkshire Brush Electric Light and Power Co. in der jüngst abgehaltenen Generalversammlung beschlossen hat, sich mit einer gut situirten Schwestergesellschaft zu vereinigen. Der Verwaltungsrath wurde ermächtigt, bezügliche Unterhandlungen einzuleiten und, falls diese Bemühungen resultatlos sein würden, wird man zur Auflösung schreiten.

Winddruck-Beobachtungen. Aus Altona wird der „Deutschen Bauzeitung" sub dato 29. Januar geschrieben was folgt:

Während der Sturmperiode der letzten Woche, in welcher in ganz Nord-Europa eine seltene Reihe sehr heftiger Stürme beobachtet wurde, ging in der Nacht vom 23. zum 24. Januar ein sehr tiefes barometrisches Minimum durch Hamburg oder in dessen nächster Nähe vorbei. Die Folge desselben waren Windgeschwindigkeiten von ungewöhnlicher Höhe, nach den „Meteorologischen Mittheilungen der Seewarte" in der Stunde von drei bis vier Uhr Nachts durchschnittlich 30 *m* pro Secunde. Unzweifelhaft muss die Windgeschwindigkeit einzelner sehr heftiger Böen erheblich grösser gewesen sein; ich nahm desshalb Veranlassung, den Director der Seewarte, Herrn Geh. Admir.-Rath Dr. Neumayer, zu bitten, im Interesse der technischen Kreise die grössten beobachteten Winddrucke zu veröffentlichen, da ja die allgemein übliche Annahme von 30 *m* Maximalgeschwindigkeit nicht genügend zu sein scheine. Der Vorsteher der meteorologischen Abtheilung der Seewarte hat in dankenswerthester Weise diese Mittheilung in der heutigen Nummer des „Hamburgischen Correspondenten" gegeben; der Artikel ist höchst interessant, ich möchte aus demselben für technische Kreise die folgenden Auszüge geben:

In der Nacht vom 23./24. d. M. ist die mittlere stündliche Geschwindigkeit des Windes in Metern pro Secunde beobachtet: Von 12—1 Uhr: 23,7; von 1—2 Uhr: 23,7; von 2—3 Uhr: 28,4; von 3—4 Uhr: 30,4; von 4—5 Uhr: 27,6; von 5—6 Uhr: 29,2; von 6—7 Uhr: 26,8; von 7—8 Uhr: 27,2 *m*. Dabei überstieg der Winddruck zwischen drei und vier Uhr Morgens häufig 150 *kg* pro m^2.

Während des Sturmes in der Nacht vom 22. zum 23. dieses Monats betrug die grösste stündliche Durchschnitts-Geschwindigkeit 27,2 *m* pro Secunde; dabei wurde vom Winde zeitweise ein Druck ausgeübt, welcher 75 *kg* pro m^2 überstieg. — In der Nacht vom 26. zum 27. d. M. war der höchste Durchschnitt nur 24,9 *m* pro Secunde, dagegen überschritt der Winddruck häufiger 100 *kg* pro m^2. Am 26. d. M. Abends meldet Stornoway (Hebriden) 705,8 *mm* Barometerstand, am 27. Morgens Skudesnaes 706,8 *mm*; der sachkundige Verfasser schätzt den Barometerstand im Centrum des Wirbels auf nahezu 700 *mm*. — Derartige Beobachtungen verdienen die grösste Aufmerksamkeit der Techniker wie der Meteorologen.

Die Zahnradbahn Rüdesheim-Niederwald. Ein Berliner Consortium, bestehend aus den Herren Adolph Schwabacher, Emil Treitel, Director M. Strauss, Abel & Comp., M. Neufeld & Comp., hat die Herstellung einer Zahnradbahn von Rüdesheim nach dem National-Denkmale auf dem Niederwald beschlossen. Die Bauarbeiten sind den Unternehmern Soenderop & Comp. in Berlin, welche die Concession dieser Bahn erworben hatten, übertragen. Die technische Beaufsichtigung etc. führt für das Consortium der durch seinen über Zahnradbahnen und deren Anwendung auf dem Harz im Verein für Eisenbahnkunde in Berlin gehaltenen Vortrag bekannte Herzoglich Braunschweigische Bahndirector Schneider zu Blankenburg am Harz. Die Locomotiven, die Wagen und die Zahnstange liefert die Fabrik Esslingen, welche dieses für eine Württembergische Zahnradbahn bereits in Arbeit befindliche Material an die Rüdesheimer Bahn abtritt. Diesem Umstande ist es zu danken, dass der Betrieb dieser Bahn voraussichtlich Ende Mai d. J. stattfinden kann. Am 9. v. M. war in Esslingen eine Conferenz zwischen den Herren von Kessler, Director der Fabrik Esslingen, Riggenbach, Maschineningenieur in Olten, R. Abt, Ober-Ingenieur in Paris, und Bahndirector Schneider, in welcher die eventuelle Annahme der Abt'schen (dreitheiligen) Zahnstange statt der Riggenbach'schen (leiterförmigen) für die Niederwaldbahn Gegenstand der Verhandlung war. Rückhaltlos erkannte Herr Riggenbach, der Vater der europäischen Zahnradbahnen, die theoretische Richtigkeit der Abt'schen Zahnstange an. Deren Einführung auf dem Niederwalde steht jedoch der Umstand entgegen, dass dieselbe in der kurzen Zeit, die für den Bau vorgesehen ist, nicht hergestellt werden kann, während die des Systems Riggenbach, wie gesagt, bereits fast fertig gestellt ist. [Zeitschrift d. V. d. E. V.]

Musterbuch für Eisenconstructionen. In Düsseldorf fand im Januar eine vom Vorstande des Vereins deutscher Eisen- und Stahl-Industriellen einberufene Sitzung statt, zu welcher die hervorragenden Firmen der deutschen Eisenindustrie ihre Vertreter gesandt hatten. Gegenstand der Berathung war die Herausgabe eines Musterbuches für Eisenconstructionen, in welchem nicht nur die üblichen Formen der Walzeisen in ihrer Anwendung behandelt, sondern auch mustergültige Normalconstructionen für Decken, Dächer, Treppen, Brücken etc. Aufnahme finden sollen, und welches somit ein Handbuch der Eisenconstructionen für Ingenieure und für Bauhandwerker zu werden verspricht. Die Abfassung desselben, welches in vier Lieferungen erscheinen soll, liegt in den Händen einer von den Theilnehmern der Versammlung gewählten aus Vertretern der betr. Eisenwerke zusammengesetzten technischen Commission. *W. H. L.*

Klose's Geschwindigkeitsmesser für Locomotiven. «Engineering» veröffentlicht in seiner Nummer vom 1. Februar ds. Js. eine Beschreibung von Klose's Geschwindigkeitsmesser für Locomotiven nach den in unserer Zeitschrift vom 5. und 12. Mai vorigen Jahres enthaltenen detaillirten Angaben und Zeichnungen. Die englische Fachzeitschrift äussert sich über diesen verbesserten Geschwindigkeitsmesser wie folgt: Apparate dieser Construction haben auf denjenigen Linien, auf welchen sie zur Verwendung kamen, sehr zufriedenstellende Ergebnisse geliefert und sind bei den deutschen Eisenbahngesellschaften äusserst geschätzt. Jeder einzelne Theil dieser Geschwindigkeitsmesser kann mit Leichtigkeit geprüft und adjustirt werden. Die Geschwindigkeitscurve auf dem Papierstreifen gibt ein vortreffliches und klares Bild der ganzen Fahrt.

Eisenbahn-Normalzeit in den Vereinigten Staaten von Amerika. Nach jahrelangen Bemühungen ist es endlich gelungen die bei den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten gebräuchlichen verschiedenen Zeiten, deren man 70 und später 50 kannte, zu unificiren und durch vier Normal-Eisenbanzeiten zu ersetzen. Die erste Normalzeit gilt für die östlich des 75. Meridians von Greenwich gelegenen Bahnen, die zweite gibt die Mittelzeit des 90. Meridians und gilt für alle westlichen in den mittleren Staaten gelegenen Bahnen. Für die noch westlicheren Gebiete sind zwei weitere Normalzeiten, die des 105. und 120. Meridianes bestimmt.

Der Verein deutscher Cementfabrikanten hält seine siebente Generalversammlung vom 21. bis 23. Februar in Berlin ab. Unter den zahlreichen Tractanden findet sich auch ein Referat von Herrn Dykerhoff über unsere schweizerischen Normen zur Prüfung hydraulischer Bindemittel.

Gotthardbahn. In dem Processe zwischen der Gotthardbahn-Gesellschaft und der Unternehmung Favre wurden vom Bundesgericht zu Experten ernannt die Herren Baurath Thommen in Wien, Professor Laissle in Stuttgart, Oberingenieur Meyer in Lausanne und Oberingenieur Schlemmer in Paris.

Arth-Rigibahn. Der Verwaltungsrath hat in seiner Sitzung vom 8. Februar d. J. unsern Collegen, Herrn *Ingenieur Wendelstein in Luzern*, zum *Betriebs-Director* des Unternehmens gewählt.

Concurrenzen.

Concurrenz für das Victor Emanuel-Denkmal in Rom. Bei der zweiten Concurrenz um Entwürfe für dieses Denkmal sind die Arbeiten der Herren Sacconi in Rom, Manfredi in Piacenza und Schmitz in Düsseldorf durch Preise von je 10 000 Lire ausgezeichnet worden. Im Fernern wurden jedem der drei preisgekrönten Bewerber je 5000 Lire für die Herstellung der plastischen Modelle gewährt. Nach Vollendung der Modelle wird demjenigen Künstler, der in erste Linie gestellt wird, die Ausführung des Denkmals übertragen.

Redaction: A. WALDNER.
Claridenstrasse 30, Zürich.

Druck von Zürcher & Furrer in Zürich.