Objekttyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **11/12 (1888)**

Heft 17

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

des Polytechnikums und der Zürcher Hochschule, die Mitglieder der G. e. P., die Studirenden der beiden Hochschulen, in vollem academischem Wichs mit Fahnen, Standarten und Abzeichen. Den Schluss des Zuges bildete die zahlreiche übrige Theilnehmerschaft. Sowol diese, als auch die für Zürich ausserordentlich grosse Menschenmenge, die links und rechts vom Zug Spalier bildete, zeugte von der grossen Beliebtheit, deren sich unser Schulrathspräsident zu erfreuen hatte. Während des Zuges spielten abwechselnd zwei Musikcorps. In der Fraumünsterkirche sprachen die HH. Pfarrer Furrer, Professor Dr. C. F. Geiser, Oberst Bleuler, (Vicepräsident des eidg. Schulrathes) und Bundesrath Schenk. Wir behalten uns vor, in nächster Nummer einlässlich auf diesen speciellen Theil der Feier zurückzukommen. Es war schon dunkel geworden, als sich der Zug abermals ordnete, um den Trauerwagen nach dem städtischen Centralfriedhof zu begleiten; dort sprach noch Herr Leuzinger, Präsident des Polytechnikervereins.

Dampfkessel-Explosion in Yverdon. Montag den 19. September, früh 6 Uhr, explodirte in einer Dampfdreschanstalt bei Yverdon (Ct. Waadt) der Dampfkessel, wobei drei Mann sehr schwer und ein Mann leicht verletzt wurden. Zudem verursachte die Explosion einen bedeutenden materiellen Schaden. Der Kessel (horizont. cylindr. mit einer Feuerröhre und wie gewöhnlich eingemauert, Heizfläche 10 m^2, Arbeitsdruck 5 Atm., im Jahre 1868 aus dem Ausland bezogen und aufgestellt) functionirte seitdem jährlich während 2—3 Monaten zum Betrieb einer fixen Maschine. Zu obgenannter Zeit, da Alles zum Dreschen bereit war, wurde das Feuerrohr vollständig zusammengedrückt, es riss zuerst an seinem hintern Theile unten und oben, dann auch am vordern Theile oben ab und die dadurch entstandenen grossen Oeffnungen boten Dampf und Wasser freien Austritt. In Folge der Reaction wurde der Kessel sodann rückwärts zum Local hinausgeschleudert, wobei die 45—47 *cm* dicken Umfassungsmauern durchbrochen und das ganze Kesselhaus zerstört wurde. Die Ursache dieser Explosion liegt darin, dass sowol der hintere Theil der Feuerröhre, als auch der Boden und ein Theil der Schaale in Folge massenhafter Ablagerung von Schlamm und Kesselstein glühend geworden war und hiedurch die nöthige Wiederstandskraft gegenüber dem innern Druck verloren hatte. Der Kessel war während 20 Jahren nie richtig gereinigt worden und er konnte auch, seiner fehlerhaften Construction wegen, nur von einem kleinen Jungen befahren werden. — Das Zusammendrücken der Feuerröhre war um so eher möglich, als sie schon von früher her in Folge Wassermangels aus der runden Form gebracht und zudem durch innere Abrostung geschwächt war. Ueberhaupt muss man sich nur verwundern, dass dieser so lange ohne jegliche Controle gelassene Kessel nicht schon früher zu Grunde gegangen ist. Wie es scheint, fehlen gesetzliche Vorschriften über Anlage und Betrieb von Dampfkesseln in jenem Canton heute noch, oder dann werden sie nicht eingehalten. —*l*—

Electrische Beleuchtung des neuen Wiener Burgtheaters. Für die Beleuchtung des vor einigen Tagen eröffneten neuen Burgtheaters ist die Betriebs-Anlage theils inner-, theils ausserhalb des Hauses untergebracht; es hat diese Theilung ihren Grund darin, dass die Beleuchtung nur mittelbar durch die Dynamo-Maschinen betrieben wird, da die ganze erzeugte Strömung zum Laden von Accumulatoren dient. Dem entsprechend sind die Maschinen ausserhalb des Hauses, die Accumulatoren innerhalb aufgestellt worden. Die Zahl der letzteren beträgt 540, und das Gewicht des einzelnen Accumulators fast 300 *kg*. Es sind 3 Gruppen (Batterien) von Accumulatoren gebildet, von denen eine für die Bühnenbeleuchtung, die zweite für Beleuchtung des Zuschauerraums und die dritte für diejenige der Nebenräume dient. Die 3 Batterien sind ausreichend, um gleichzeitig 4000 Lampen von je 16 Kerzen Leuchtkraft zu speisen. Vorhanden sind im Hause rd. 5650 Lampen, deren Leuchtkraft von 10 bis 40 Kerzen wechselt, sowie 15 Bogenlampen für die Aussenbeleuchtung und für Sonderzwecke. Die Bühnen-Beleuchtung erfordert 1970 Lampen, die des Zuschauerraumes 1090 Lampen, von denen 370 am Lüster zusammengestellt sind. In Foyers, Corridoren, Treppen u. s. w. sind 1800 Lampen, in den Garderoben, Magazinen u. s. w. 800 Lampen vertheilt. Der Strom wird den Accumulatoren mittels unterirdisch gelegten Kabels zugeführt und geht von den Accumulatoren zum Zweck seiner Vertheilung im Hause nach einander durch zwei Räume; im ersten derselben wird die Spannung geregelt und die Strommenge gemessen, während im zweiten die Vertheilung, und zwar auf 94 von hier ausgehende Kabelleitungen stattfindet, die eine Gesammtlänge von 110 *km* erreichen; diese grosse Länge hat sich ergeben, weil allenthalben Reserve-Leitungen hergestellt sind, die im Falle des Versagens eines Kabels sofort in Wirksamkeit gesetzt werden können. Die Anlage ist vielleicht die grösste unter den bisher ausgeführten Theater-Beleuchtungen und die Maschinenstärke vermöge der Einschiebung der Accumulatoren eine ungewöhnlich grosse. Hierzu nur die Angabe, dass 4 Dampf- und 8 Dynamo-Maschinen, sowie 8 Dampfkessel für 10 Athmosph. Betriebsdruck und insgesammt 1040 m^2 Heizfläche aufgestellt sind. (Deutsche Bauzeitung.)

Pilatusbahn. Zum Director dieser Eisenbahngesellschaft wurde Herr Ingenieur Robert Winkler, Mitglied der G. e. P. (1309) ernannt, eine tüchtige Kraft, zu deren Erwerbung wir der Pilatusbahn-Gesellschaft Glück wünschen können. Herr Winkler absolvirte die Ingenieur-Abtheilung des eidg. Polytechnikums im Jahre 1883, war dann bei den Quaibauten, beim Trierer Wasserwerk, bei der Gotthardbahn, beim Wasserwerk Mannheim und zuletzt bei Ganz & Co. in Belgrad angestellt.

Torpedo-Zünder werden, wie uns mitgetheilt wird, nunmehr in grossen Quantitäten in der Maschinenwerkstätte von Hrn. Alb. Schmid in Zürich hergestellt und an die Firmen Schneider & Co. in Creuzot und Gebr. Siemens & Co. in London geliefert. Diese beiden bedeutenden Firmen werden die Fabrication der Schmidschen Zünder in grossem Masstab selbst an die Hand nehmen.

Simplon-Bahn. Aus Rom wird den Tagesblättern telegraphirt: Der Minister der öffentlichen Arbeiten beendigte die Studien über den Durchstich des Simplon und kam zu Resultaten, die den schweizerischen Vorschlägen günstig sind. In nächster Zeit wird sich der Ministerrath mit der Frage zu befassen haben, um die Antwort auf die vor einigen Monaten vom schweizerischen Bundesrath eingereichte Note festzustellen, in welcher er Italien einlud, mit der Schweiz über die Eröffnung des Simplons zu unterhandeln.

Erfindungsschutz. Zum Director des eidg. Amtes für geistiges Eigenthum wurde Ingenieur *F. Haller* von Zofingen, Mitglied der G. e. P., (228) gewählt. Diese glückliche Wahl wird in technischen Kreisen freudig begrüsst werden. College Haller eignet sich in vortrefflicher Weise für dieses Amt.

Electrische Beleuchtung von Eisenbahnzügen in der Schweiz. Bei der Schweiz. N. O. B.-Gesellschaft werden Versuche gemacht, die Petroleum-Beleuchtung, anstatt durch Gas, durch electrisches Licht zu ersetzen. Bei der Betriebsart unserer schweizerischen Bahnen musste von der Aufstellung von Dynamos mit Accumulatoren im Fourgon abgesehen und jeder Wagen durch Accumulatoren selbstständig für sich beleuchtet werden. Die von der Maschinenfabrik Oerlikon gelieferten Accumulatoren-Batterien werden in Kisten unter den Eisenbahnwagen geschoben und zwar ist die Einrichtung so getroffen, dass durch das blosse Einschieben der Kiste der Contact hergestellt wird. Letzten Samstag und Mittwoch wurden Probefahrten ausgeführt, die ein sehr befriedigendes Resultat lieferten. Nächste Woche wird der Versuchswagen von Herrn Maschinenmeister Haueter der Techniker-Versammlung der Schweiz. Eisenbahnen vorgeführt. Wir hoffen dann etwas einlässlicher über diese Versuche Bericht erstatten zu können.

Concurrenzen.

Katholische Pfarrkirche in Mainz. Der Vorstand des Vereins zur Erbauung einer katholischen Kirche im Gartenfeld zu Mainz schreibt zur Gewinnung von Entwürfen eine öffentliche Preisbewerbung unter den Architecten deutscher Nationalität aus. Bausumme: 400 000 Mark. Termin: 15. Februar 1889. Preise: 3000, 2000 und 1000 Mark. Im Preisgericht sitzen als Architeten die HH. Oberbaurath *Dr. Leins* in Stuttgart, Professor *Karl Schaeffer* in Berlin und Bauinspector *J. Richter* in Bonn. Bedingungen und Lageplan können kostenfrei bei Herrn Karl Jakob Rau, Schlossplatz 11, Mainz, bezogen werden.

Bebauungsplan in Hannover. (Bd. XI S. 155) Preisvertheilung: 1. Preis (1500 M) die HH. Regierungsbaumeister *Havestadt und Contag* in Berlin, II. Preis (1000 M) Herr Ingenieur *Aengeneyndt* in Hannover, drei III. Preise (von je 500 M) 1. die HH. Regierungsbaumeister *Hermanns und Riemann* in Elberfeld in Verbindung mit Oberingenieur *Born* in Hannover; 2. Herr Abtheilungsbaumeister *Steuernagel* in Cöln; 3. Herr Ingenieur *Busse* in Berlin. Zum Ankauf empfohlen die drei Entwürfe von HH. *Unger* und *Aengeneyndt* in Hannover, Arch. Th. *Unger* in Hannover und Arch. *C. A. Philipp* in Cöln.

Berichtigung. In letzter Nummer ist auf Seite 100, Spalte 1, Zeile 9 von oben der Buchstabe *d* (hinter „Kämpferschnittlinie") wegzulassen.

Redaction: A. WALDNER
32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.