Preiswerk, Hermann

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 11

PDF erstellt am: **08.05.2024**

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

andern Versuchen, die kurze Zeit vorher J. B. Tscharner nach gleicher Methode angestellt hatte. La Semaine des Constructeurs bringt hierüber nähere Mittheilungen unter tabellarischer Beifügung der bezüglichen Versuchsreihen, welcher Abhandlung wir die nachstehenden Resultate entnehmen.

Die einen Versuche beziehen sich auf vierkantige Eisenbolzen von einem engl. Zoll im Geviert, die mittelst Schlägel in runde Bohrlöcher von 1 Zoll, $^{15}/_{16}$ Zoll, $^{14}/_{16}$ Zoll und $^{13}/_{16}$ Zoll eingetrieben wurden und zwar bei der einen Versuchsreihe auf eine Tiefe von sechs engl. Zoll, bei der andern Versuchsreihe nur auf ein engl. Zoll Tiefe. Der höchste Widerstand gegen Herausziehen zeigte sich, selbstredend bei beiden Versuchsreihen, bei den Vorbohrlöchern von $^{14}/_{16}$ Zoll, und zwar geschah das Losreissen bei der ersten Versuchsreihe durch eine Belastung von 2097 *kg*, bei der zweiten durch eine solche von 349 *kg*. Es darf also angenommen werden, dass ein Verhältniss von 14 : 16 zwischen Bohrloch und Bolzendurchmesser für vierkantige eiserne Bolzen dasjenige Verhältniss ist, bei welchem letztere am festesten im Holze haften. Bei der Untersuchung der verwendeten Hölzer, die $^{16}/_{16}$ und $^{15}/_{16}$ engl. Zoll vorgebohrt waren, zeigte sich, dass nur die Kanten der Bolzen vom Holze festgehalten wurden und bei den Versuchstücken von $^{13}/_{16}$ engl. Zoll war eine Zerstörung der nächstliegenden Holzfasern eingetreten.

Die andern Versuche beschäftigen sich mit der Frage, ob der runde oder der vierkantige Querschnitt der Bolzen vorzuziehen sei. Für die runden Bolzen trat das Maximum ihres Festhaltens im Holze bei einem Bohrloch von $^{13}/_{16}$ des Bolzenquerschnittes ein; die zum Herausreissen nöthige Belastung eines auf 1 engl. Zoll Tiefe eingetriebenen Bolzens betrug 355 *kg;* der höchste Widerstand des vierkantigen Bolzens dagegen trat gemäss den bereits gemachten Erfahrungen bei einem Verhältnissquerschnitt von $^{14}/_{16}$ ein und erforderte, wie früher, eine Belastung von 349 *kg*. Daraus geht hervor, dass die Verwendung runder Bolzen und Nägel in zweifacher Richtung vortheilhafter ist; erstens haften sie bei practisch gewählter Vorbohrung stärker und zweitens ist ihre Verwendung öconomischer, da sie zugleich, des kleinern Bolzenquerschnittes wegen, eine Materialersparniss bedingt.

Ueber den Eisenbahn-Unfall im Bahnhof Zürich, den wir in letzter Nummer kurz erwähnt haben, veröffentlicht das Eisenbahn-Departement nachfolgende Mittheilung:

Bei den beschränkten Geleiseanlagen wird das Einfahrtsgeleise II für die von Baden her kommenden Züge auch zu Rangirzwecken benutzt. Das Geleise soll aber vorschriftsgemäss mindestens drei Minuten vor der fahrplanmäsigen Einfahrt der Züge frei gemacht sein und das Einfahrtssignal darf nur geöffnet werden, nachdem constatirt ist, dass der Einfahrt kein Hinderniss im Wege steht. Diese Constatirung hat von drei Punkten aus (Personenbahnhof, Vorbahnhof und beim Rangirbahnhof) zu geschehen, von wo das Einfahrtsgeleise übersehen werden kann. Unbegreiflicherweise hat nun auf die Meldung vom Personenbahnhof, dass hier der Einfahrt des Zuges 17 (5. 18) nichts entgegenstehe, auch der Signalwärter im Vorbahnhof freies Geleise angezeigt und der Wärter in der Centralstellbude zwischen Vorbahnhof und Rangirbahnhof daraufhin das Einfahrtssignal geöffnet, obwol beide auf den ersten Blick sehen mussten, dass auf dem im Vorbahnhof liegenden Theil des Einfahrtsgeleises noch leere Wagen standen. Nicht weniger auffallend ist, dass das Locomotivpersonal des einfahrenden Zuges das Hinderniss nicht so rechtzeitig bemerkte, um durch Anwendung der demselben zu Gebot stehenden continuirlichen Bremse den Zug vor dem Hinderniss zu stellen, da doch das Einfahrtsgeleise weit über die Stelle hinaus, wo das Einfahrtssignal steht, in einer Geraden liegt. Es scheint nicht unwahrscheinlich, dass diese allgemeine Unaufmerksamkeit auf den Umstand zurückzuführen ist, dass gerade zur kritischen Zeit der Luftballon Spelterini über dem Bahnhof stand und Gegenstand allseitiger Beobachtung war. Abgesehen von dem Materialschaden wurde eine Person im Zug 17 (ein Viehwärter) so verletzt, dass dieselbe in ärztliche Pflege gegeben werden musste. Drei weitere Personen trugen leichte Hautschürfungen davon.

Zonentarif. Auf Grund der Rechnungen des Personen- und Gepäckverkehrs der österreichischen Staatsbahnen bis und mit Juni d. J. berechnet die „Oesterreichische Eisenbahnzeitung" die Zunahme des Personenverkehrs pro 1890/91 gegenüber dem Vorjahre in Folge der Einführung des Zonentarifs auf 43,45 Procent. Die Erhöhung der reinen Transporteinnahme für Personen und Reisegepäck wird an gleichem Orte zu 558 919 fl., gleich 3,61 Procent angegeben. In Wirklichkeit hat aber die Mehreinnahme nur 1,02 Procent betragen und der wirkliche Einnahmemehrbetrag beziffert sich nur auf 167 213 fl. Daran tragen zwei Umstände Schuld. Erstens hatte das Vorjahr wegen der Pariser Ausstellung einen gegenüber dem Jahre 1890/91 ausnahmsweise gesteigerten Verkehr und zweitens zeigt sich in Folge des Rückganges des Goldagio im Berichtsjahre auf dem Agio-Conto ein Ausfall von 143 218 fl. Beide Umstände dürfen aber nicht auf Rechnung des Zonentarifs geschrieben werden; die bezüglichen Zahlen müssen aus der Rechnung ausgeschieden werden, und nachdem dies geschehen, ergeben sich die oben angeführten Resultate von 43,45 % und 3,61 % zu Gunsten des Kreuzer-Zonentarifs.

Portland-Cement. Das sich Schälen und Abblättern des Cementbetons bildet namentlich in kalten Gegenden einen Hauptübelstand, der manchmal von dessen Verwendung abzusehen veranlasst. Ingenieur Reinhofer soll nun ein einfaches Mittel gefunden haben, um den Cementbeton gegen hohe Kältegrade widerstandsfähiger zu machen. Zu seinen Versuchen mischte er einen Liter Portland-Cement mit einem Liter Kalk und drei Liter reinem Flusssand und dieser Composition fügte er eine Lösung von 1 *kg* Natron in drei Liter Wasser hinzu. Diese Masse wurde während $14^1/_2$ Stunden einer Kälte ausgesetzt, die im Maximum — 31,5 Grad betrug. Darauf wurde das Versuchstück in einen geheizten Ofen gebracht und während drei Stunden der Hitze ausgesetzt, ohne dass es hiedurch irgendwelche Sprünge bekommen oder anderweitige Beschädigungen erlitten hätte. Dieser Einfluss wird dem Natronzusatz zugeschrieben.

Weltausstellung in Berlin. Verschiedene namhafte Berliner-Vereine, an der Spitze der Verein zur Beförderung der Gewerbsfleisses (Vorsitzender: Staatsminister Dr. Delbrück), haben die Wünschbarkeit einer Weltausstellung in Berlin in Berathung gezogen und am 1. Juni d. J. einen Ausschuss gewählt, welcher die bezügliche Initiative ergreifen soll. Unter den Ausschussmitgliedern befinden sich die Geh. Regierungsräthe Dr. W. v. Siemens und Reuleaux. Der genannte Verein wird mit einer bezüglichen Denkschrift an den Reichskanzler gelangen, um durch dessen Mittel die Zustimmung der deutschen Bundesregierungen zu erwirken. Als geeigneter Zeitpunkt wird das Jahr 1896 genannt.

Internationale electrotechnische Ausstellung in Frankfurt a. M. Der schweiz. Bundesrath hat die beiden eidg. Fabrikspectoren Dr. Schuler und Rauschenbach zum Besuche dieser Ausstellung abgesandt mit dem besondern Auftrage, die Schutzvorrichtungen, Ventilatoren und andere hygienische Einrichtungen zu studiren.

Auch das bayerische Staatsministerium hat die dortigen Fabrikinspectoren in gleichem Sinne zum Besuche dieser Ausstellung abgeordnet.

Restaurationswagen. Für die Mittagsschnellzüge zwischen Bretten und Ulm hat die württembergische Eisenbahnverwaltung die Einführung von Restaurationswagen angeordnet. Diese vierachsigen Wagen erhalten einen Speisesaal für 18 Personen, Küche und Buffet, ferner drei getrennte Speiseabtheilungen und einen Abort. Die drei Speiseabtheilungen werden so ausgestattet, dass sie auch als Cursabtheilungen benutzt werden können. Voraussichtlich wird diese Neuerung mit dem Sommerdienst des nächsten Jahres ins Leben treten.

Nekrologie.

† **Hermann Preiswerk.** In Basel starb am 4. dies in seinem 55. Lebensjahre Baumeister Hermann Preiswerk-Schäfer. —

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

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studirender
der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Stellenvermittelung.

Gesucht ein *Electrotechniker* mit Erfahrungen im Projectiren kleinerer Lichtanlagen und in der Montirung von Installationen. (814)

Gesucht nach Italien ein *Maschineningenieur*, der im Construiren von Ventilmaschinen und verticalen Maschinen neuerer Art bewandert ist. (816)

Gesucht als *Bauinspector* einer Stadt der Centralschweiz ein Architekt oder Ingenieur. (819)

Auskunft ertheilt Der Secretär: *H. Paur*, Ingenieur, Bahnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich.