

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **10/11 (1879)**

Heft 25

PDF erstellt am: **11.09.2024**

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.

Die Stellung dieser Buchstaben mag nun, je nach der Sprache der betreffenden Arbeit gewählt werden, im Deutschen vorn, im Französischen hinten

Quadratmeter qm. mq. mètre carré.

Durch diesen Anschluss der Abkürzung an die Sprache wird solche leicht verständlich.

Diese Bezeichnungsweise hat im Deutschen den einzigen Uebelstand, dass für Cubikmeter zur Unterscheidung von Centimeter der Buchstabe b eingeschaltet werden muss. Dieser Uebelstand ist aber klein gegen die grossen Vortheile, welche diese Bezeichnung gewährt, wozu noch kommt, dass practisch in irgend welcher Anwendung schon dem Sinne nach Cubikmeter nie mit Centimeter verwechselt werden kann.

Bei der Flächen- und Körperbezeichnung halten wir also jedenfalls für den Druck die Bezeichnung durch:

q. für die Flächen,

c. für die Körper (cb.),

in der deutschen Sprache vorn, im Französischen hinter der Einheit als empfehlenswerth.

In der Schrift mag man sich auch fernerhin der Exponentialbezeichnung 2 und 3 bedienen.

Fast einstimmig lauten die Antworten gegen die Verwendung besonderer Zeichen, Quadrate □ für Flächen,

Kreise ○ für Körper, und ist zu bemerken, dass deren Annahme für das Vereinsorgan „Die Eisenbahn“ seinerzeit ganz ohne Zuthun des Vereins geschah.

Aus den vorstehenden Bezeichnungen ergibt sich nun auch so zu sagen von selbst, ohne eine besonderes neues Zeichen, die Bezeichnung für den metrischen Centner, nämlich hkg., die zu keinem Missverständnisse Anlass geben kann, was bei dem Zeichen 100 Kg., da wo solches hinter einer vorgesetzten Zahl stehen würde, im höchsten Grade der Fall wäre.

Aus den eingegangenen Antworten folgen noch einige Wünsche bezüglich Behandlungsweise der Maassbezeichnung.

Die Bezeichnung der Einheit mag beliebig über das Decimalzeichen oder auf die Linie selbst, hinter oder vor die Zahl, gesetzt werden, unter der Voraussetzung, dass, wie an sich wünschbar wäre, nur die Einheit durch Komma oder Punkt bezeichnet wird, die Tausender und Millionen dagegen bloss durch einen grösseren Zwischenraum markirt werden.

In allen Fällen dagegen, wo, wie diess hie und da üblich ist, zur Auszeichnung der Tausender und Millionen ein Komma oder Punkt angewendet wird, soll die abgekürzte Maassbezeichnung über dem Decimalzeichen stehen.

Die Aneinanderreihung verschiedener Einheiten widerspricht dem metrischen System; neben der Einheit sollen die Vielfachen und Bruchtheile als solche, nicht aber mit specieller Benennung aufgeführt werden. Bei einer Flächenangabe in Hectaren sollten also beispielweise nicht noch die Aren und Quadratmeter oder sogar noch Quadratdecimeter benannt, sondern nur als Bruchtheile der gewählten Einheit angegeben werden.

Indem wir Ihnen Namens unseres Vereins Ihre Anregung bestens verdanken, hoffen wir, dass die gemachten Vorschläge nicht ganz ohne Erfolg sein werden und benutzen diesen Anlass Sie unserer vollkommenen Hochachtung und Ergebenheit zu versichern.

Für das Central-Comité

des schweiz. Ingenieur- und Architektenvereins:

Der Präsident: A. Bürkli-Ziegler, Ingenieur.

Der Actuar: A. Geiser, Architect.

* * *

Kleine Mittheilungen.

L'obélisque de Londres.

L'obélisque dont le transport d'Egypte en Angleterre s'est effectué avec tant de difficultés, et qui maintenant décore un des quais de la Tamise, paraît avoir beaucoup souffert de l'humidité et de l'intempérie du climat de Londres. Ce monolithe, après avoir été érigé sur sa base, présentait, dit un correspondant du Times, l'aspect de la dégradation causée en partie par les avaries de la traversée, et en partie par l'exposition à l'humidité, qui désagrégait le

granit; à certains endroits il était devenu difficile de discerner les entailles hiéroglyphiques des brisures de la pierre.

Le Board of Works, préoccupé de cet état de choses, a décidé que le monolithe, sur toute sa surface, serait durci à l'aide d'une solution invisible à l'œil. Dans ce but, il y a quinze jours, l'Aiguille de Cléopâtre a été entourée d'un échafaudage, et M. Henry Browning, inventeur de la solution en question, a été chargé d'en faire l'application au vieil obélisque.

Le résultat a dépassé toutes les espérances. La restauration a été semblable à celle d'une ancienne peinture ramenée à son état primitif après plusieurs siècles. Pour opérer sur le granit, M. Browning a commencé par un lavage complet pour le débarrasser de toutes les substances étrangères et surtout de la suie; il y a étendu sa substance préservatrice. L'effet a été de lui rendre sa fraîcheur primitive, comme s'il venait d'être taillé dans le roc: il a recouvré sa couleur ordinaire; les veines de la pierre ont reparu, et les parcelles de mica ont brillé de nouveau au soleil comme des cristaux; les hiéroglyphes sont devenus plus nets et plus visibles qu'auparavant, et se distinguent parfaitement des cassures qui par endroits les dégradent.

La solution a pénétré profondément tous les pores du granit, et l'on croit que cette opération, qui a été terminée vendredi dernier, aura pour effet de préserver complètement le monolithe pendant des siècles.

* * *

Literatur.

Das Eisenbahn-Maschinenwesen. Lehrbuch des Maschinen- und Werkstätten-dienstes und des technischen Betriebes, von Richard Koch, Ingenieur, früher Vorsteher des technischen Bureau's der Maschinenverwaltung der Cöln-Mindener Bahn. I. Abtheilung: Die Leistung der Betriebsmittel. Wiesbaden, Verlag von J. F. Bergmann, 1879. 192 Seiten 8°.

Die finanzielle Nothlage der Eisenbahnen gab in letzter Zeit vielfach Anlass zu Broschüren, in welchen Vorschläge für Verbesserungen im Bahnbetrieb nach allen Seiten hin gebracht wurden. Wenn auch die Wichtigkeit der Verbesserungen auf dem Gebiete der commerciellen Verwaltung nicht zu unterschätzen ist, so darf doch behauptet werden, dass diejenigen Fortschritte, welche eine Steigerung der Leistung ohne eine Erhöhung ihres Preises, also Verbesserungen auf technischem Gebiete ermöglichen, von weit grösserer Bedeutung sind.

Wir müssen deshalb dem Herrn Verfasser obigen Lehrbuchs, welcher uns schon durch die Bearbeitung des Capitels „über den Einfluss des Betriebs auf das Alignment“ im Handbuch für die Ingenieur-Wissenschaften von Heusinger von Waldegg bestens bekannt ist, sehr Dank wissen, dass er in einem besonderen Werke die practische Frage über die Relationen zwischen den Factoren der Leistungsfähigkeit auf wissenschaftlichem Wege erschöpfend untersucht und damit die Mittel an die Hand gibt, eine vollständig rationelle Betriebsführung zu erreichen, welche die Kosten auf ein Minimum beschränkt.

Den Ausgangspunkt für den vorliegenden ersten Theil: die Leistung der Betriebsmittel, bilden die Untersuchungen über die günstigsten Bedingungen für die Dampfproduction und über deren Grösse bei Kesselabmessungen. Den Beziehungen, welche zwischen dem adhärirenden und dem Gesamt-gewichte der Locomotive einerseits und zwischen der Maximalzugkraft, der Zuggeschwindigkeit und der Dampfproduction andererseits stattfinden, folgen Untersuchungen über den Eigenwiderstand der Wagen und Locomotiven, über die Reparatur- und Unterhaltungskosten beider und des Bahnoberbaus, über die Leistungen der Betriebsmittel, über Zuggeschwindigkeit und endlich über den Zusammenhang zwischen der Bahntrace, der Construction der Locomotive und der Verkehrsgrösse.

Die Bescheidenheit des Hrn. Verfassers bestimmt das Werk zwar nur für den jungen Techniker zur Anregung im Weiterstudium; durch die reichen Erfahrungen, welche der Herr Verfasser aus seiner langen Praxis darin niederlegte, übertrifft dasselbe aber weit den ausgesprochenen Zweck und dürfte für jeden Eisenbahnfachmann ein unentbehrliches Handbuch sein, das ihm in den meisten practischen Fragen zu einer sicheren und richtigen Lösung verhilft.

Möchten recht bald auch die beiden nächsten Abtheilungen, welche sich namentlich auf Fahrdienst und Werkstättenanlagen beziehen sollen, folgen; möchten aber auch die in diesem Werke gegebenen Entwicklungen hinfort stets zur Beachtung kommen und ihren bezweckten segensreichen Einfluss auf die Eisenbahnen erlangen.

* * *

Chronik.

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der vorletzten Woche: Göschenen 33,60 m, Airola 33,40 m, Total 67,00 m, mithin durchschnittlich per Tag 9,55 m.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 20,36 m, Airola 24,70 m, Total 45,00 m, mithin durchschnittlich per Arbeitstag 6,45 m.

Es bleiben noch zu durchbohren bis zur Vollendung des Richtstollens 1 575,30 m.

Alle Einsendungen für die Redaction sind zu richten an

JOHN E. ICELY, Ingenieur, Zürich.