

Objekttyp: **Miscellaneous**

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

Band (Jahr): **12/13 (1880)**

Heft 15

PDF erstellt am: **12.07.2024**

### **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.

australien eingesandten Marmor- und Steinsammlungen und Muster.

Was nun endlich die Ausstellung der Schweiz an betrifft, so muss dieselbe, wie bereits bemerkt, gegenüber den Anstrengungen, welche selbst von den entferntesten Ländern gemacht worden sind, obwohl sie manches Gute bot, als eine sehr untergeordnete bezeichnet werden. Die vom Schweiz. Ingenieur- & Architecten-Verein in sehr verdienstlicher Weise arrangirte Steinsammlung war nahezu das Einzigste, was unser an vorzüglichen Bausteinen aller Art sonst so reiches Land geliefert hatte. Ein dieser Sammlung beigegebener Catalog enthielt recht schätzenswerthe und vollständige Angaben über geologische Beschaffenheit, spec. Gewicht, Widerstand, Preise etc. Die Würfel von 1 Cubikdecimeter waren zu klein, um eine richtige Beurtheilung des Materials zu gestatten und es ist daher sehr zu bedauern, dass nicht grössere Blöcke, wenigstens der hervorragenderen Bausteine, der Sammlung beigegeben waren. Auch mit Rücksicht auf die Festigkeitsproben dürfte sich, wenigstens für die Grundfläche, ein etwas grösseres Maass und eine nicht rein cubische Form empfehlen; bei manchen Gesteinsarten kann die Lage der Schichten nachträglich oft nicht mehr mit Sicherheit bestimmt werden, es ist aber von grosser Wichtigkeit, bei den Festigkeitsversuchen hierüber orientirt zu sein. Ob die sehr abweichenden Resultate der schweizerischen Festigkeitsproben gegenüber den früher angegebenen französischen für ganz dieselben Steine vielleicht hiemit im Zusammenhang stehen, muss beinahe vermuthet werden.

In sehr gefälliger und anschaulicher Weise hatte Doret in Vivis (Silber) einige Marmorarten, sowie polirte Granite und Serpentine der französischen Schweiz in ganzen Wandflächen, Säulen, Kaminen, Mosaiktischen etc. zur Geltung gebracht. Wenn auch die Gesamtcommission der Jury die von der Subcommission vorgeschlagene goldene Medaille mit Rücksicht auf die vielen hohen, der Schweiz in andern Abtheilungen bereits gewährten Preise nicht glaubte bewilligen zu können, so sind die Verdienste des Ausstellers andererseits durch Verleihung des Kreuzes der Ehrenlegion noch besonders ausgezeichnet worden. Die von Parisod-Dunand in Saxon (Bronce) zur Ausstellung gebrachten Marmorarten aus den neu in Betrieb gesetzten Steinbrüchen von Saillon verdienen ebenfalls als höchst bemerkenswerth hervorgehoben zu werden. Verschiedene Nüancen eines meistens grünlichen Cipolin antique, sowie ein perlgrauer und blauer, goldgeaderter, ferner ein sehr compacter weisser, auf dem kein Schmutz haften bleiben soll, und ein als Vert moderne bezeichneter, am 17. Mai 1878 entdeckter Marmor werden im genannten Bruche gewonnen. Die Preise in rohen Blöcken franco Waggon Bahnhof Saxon bewegen sich zwischen 350 und 800 Fr. per Cubikmeter. Bei der Schönheit und Seltenheit dieser zum Theil seit Jahrhunderten vermissten Marmorarten, kann ein Erfolg dem jungen Unternehmen kaum ausbleiben; es ist sehr zu wünschen, dass ihm von Seite schweizerischer Liebhaber diejenige Unterstützung zu Theil werde, wie wir sie bei einem andern Lande gefunden haben. (Schluss folgt.)

Revue.

Ueber den Einfluss der niedrigen Temperaturen auf Eisen und Stahl hat Herr J. Webster eine Reihe von Versuchen gemacht und deren Ergebniss der institution of civil engineers in London vorgelegt. Diese Untersuchungen sind um so mehr geeignet die Aufmerksamkeit der Techniker zu erregen, als verschiedene im letzten Winter stattgehabte Unglücksfälle von mancher Seite zum Theil auf Rechnung der äusserst niedrigen Temperaturen gesetzt worden; so der Einsturz der Taybrücke und der Markthalle in der Rue du château d'eau in Paris, von den jeden Winter durch die Kälte verursachten Schäden an dem Betriebsmaterial der Bahnen ganz abgesehen. Die Temperaturen, bei welchen Herr Webster experimentirte, waren die von + 10° bis - 21° C. und er hat Folgendes gefunden:

1. Die Zugfestigkeit wurde sowohl bei Eisen als bei Stahl durch die Temperaturschwankungen innerhalb obiger Grenzen nicht beeinflusst; die Dehnbarkeit hatte aber bei - 21° um 1% beim Eisen und um 3% beim Stahl zugenommen.
2. Der Widerstand, der zur Probe verwendeten Stäbe gegen seitlichen Druck hatte um 3%, die Elastizität um 16% abgenommen.

3. Die Festigkeit gegen den Stoss zeigte folgende Verminderung:

	Abnahme der Widerstandsfähigkeit gegen das Zertrümmern	Abnahme der Elasticität
Bei Eisen	3 0/0	18 0/0
„ Gussstahl (für Werkzeuge)	3,5 0/0	17 0/0
„ schmiedbarem Gusseisen	4,5 0/0	15 0/0
„ Gusseisen	24 0/0	(nicht gemessen)

Regulirung der Seine. Zu den in nächster Zukunft zur Ausführung gelangenden Arbeiten in Frankreich gehört die Vertiefung der Seine auf 3,20 Meter von ihrer Mündung bis oberhalb Paris. Hiezu wird die Erstellung folgender Werke erforderlich werden:

Stauwehr und Schleussen in Suresnes	um Fr. 3 300 000
Baggerungen (auch innerhalb der Stadt Paris)	„ „ 370 000
Umbau der Landungsstellen in Paris	„ „ 2 000 000
Umbau der Landungsstellen unterhalb Paris	„ „ 80 000
Versicherung der Brückenfundamente in Paris	„ „ 50 000
Zusammen zu Zwecken der Schifffahrt	Fr. 5 800 000
Hiezu kommen die	
Canalisation des Stadtgebietes	mit „ 3 000 000
„ in Paris	„ „ 700 000
„ am östlichen Ufer	„ „ 50 000
Unvorhergesehenes	„ „ 950 000

Totalvorschlagskosten Fr. 10 500 000

Zu den letzten Posten muss bemerkt werden, dass das bestehende Canalisationsnetz von Paris schon 660 Kilometer Länge besitzt, während noch ungefähr 380 Kilometer Canäle zweiten Ranges herzustellen sind, um die Abfuhr der Fäcalstoffe für die ganze Stadt systematisch geregelt zu haben.

Kosten der Electricischen Beleuchtung. Die Ingenieure der Stadt Paris haben in den letzten Monaten eine Reihe von Messungen und Vergleichen zwischen der auf verschiedenen Punkten von Paris versuchsweise eingerichteten Beleuchtung mit Jablockhoff'schen Kerzen und den gewöhnlichen Gasbrennern, sowie einem verbesserten Gasbrenner veranstaltet. Das Resultat dieser Beobachtungen war für die electricische Beleuchtung nicht günstig. Es wurden zu den Versuchen electricische Kerzen genommen, deren Lichtstärke ohne Glaskugel 34 und mit matter Glaskugel 19 gewöhnlichen Gasflammen gleich kam. Die Betriebskosten eines solchen Lichtes wurden von der Compagnie de l'éclairage électrique auf 60 Cts. per Stunde angesetzt. Da der Preis des Gases in Paris für die Stadt auf 15 Cts. und für Private auf 30 Cts. per Cubikmeter gestellt ist, eine gewöhnliche Strassenlampe aber 140 Liter Gas in der Stunde verbraucht, so kosten die eine electricische Lampe ersetzenden 19 Gasbrenner in der Stunde  $19 \times 0,140 \times 15 = 40$  Cts. für städtische und 80 Cts. für private Beleuchtung, kommen im Durchschnitt also gerade den Kosten einer electricischen Lampe gleich. Berücksichtigt man noch, dass in Paris die Herstellungskosten des Gases nur 10 Cts. auf den Cubikmeter betragen und dass die erwähnten verbesserten Gasbrenner um 10% weniger Gas verbrauchen, so gestaltet sich das Verhältniss noch wesentlich ungünstiger.

Dynamo-electrische Maschine zur Transmission von Betriebskraft. Der Pariser Industrielle Meunier hat auf einer Farm in Noisiel vier Gramme'sche Maschinen aufgestellt, welche durch eine Turbine getrieben werden und deren Electricität durch vier ähnliche Maschinen wieder in Betriebskraft umgewandelt wird. Die Entfernung der beiden Maschinengruppen von einander beträgt fünf Kilometer und es wird auf diese Weise eine Kraft von 35 Pferdekraften von der Turbine auf sechs Pflüge übertragen. Andere ebenfalls in Paris angestellte directe Messungen des Effectes solcher Betriebskraftübertragungen haben zwar ergeben, dass durch diese doppelte Umsetzung der Arbeit in Electricität und umgekehrt von der ursprünglichen Kraft etwas mehr als 50% verloren gehen, nichtsdestoweniger scheint diese Methode der Fortleitung der Betriebskraft berufen eine grosse Rolle zu spielen, da sie gestatten wird z. B. manche Wasserkraft, deren Ausnützung gegenwärtig der schwierigen Anlage wegen ganz unterbleibt, wenigstens zum Theil nutzbar zu machen. Hoffentlich wird es denn auch gelingen, den Verlustprocentatz bei diesem System der Transmission zu reduciren.

Alho-Carbon-Licht. Der von Livesey erfundene Apparat, vermittelt dessen die Lichtkraft des gewöhnlichen Steinkohlen-Gases bei gleichzeitiger Verminderung des Gasconsums wesentlich erhöht wird, war im Laufe dieser Woche hier in Thätigkeit zu sehen. Wir haben uns

persönlich von dem schönen, hellen und angenehmen Lichte, das durch diese Apparate vermittelt wird, überzeugen können, und glauben, sofern der Bedienung und Erhaltung der Vorrichtungen während eines längern Gebrauchs keine Schwierigkeiten erwachsen, dieser Verbesserung im Beleuchtungswesen einen wirklichen Erfolg voraussagen zu können. Die mit Albo-Carbon (im festen Aggregatzustand) zu füllenden Apparate, durch welche das Leuchtgas durchströmt, indem es gleichzeitig seine Leuchtkraft erhält, lasse sich an jeder bestehenden Gaseinrichtung ohne Schwierigkeit anbringen.

### Miscellanea.

Zur Bauleitung für den Arlbergtunnel soll nach Wiener Zeitungen die österr. Regierung beabsichtigen, Hrn. Ingenieur Dolezalek zu engagiren. Derselbe war bekanntlich früher Bauleiter an der Nordseite des Gotthardtunnels; er wirkt gegenwärtig als Professor der Ingenieur-Wissenschaften am Polytechnikum zu Hannover. Für Hrn. Oberingenieur Hellweg sei eine consultative Stellung bei der Arlbergbahn in Aussicht genommen.

Eine Concursauschreibung für die Pläne zu einer Mineral-Badanstalt in Slank, Bezirk Bacau (Rumänien), ist in der Wochenschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins vom 3. April näher beschrieben. Die Entwürfe müssen bis zum 20. Juni 1880 eingeliefert werden; es sind drei Preise von Fr. 5000, 4000 und 3000 für die besten Projecte ausgesetzt.

„Das Schiff“ betitelt sich eine neue in Dresden erscheinende Zeitschrift, welche es sich zur Aufgabe stellt, die Interessen der deutschen Binnenschiffahrt zu vertreten. Bei der gerade gegenwärtig den Wasserstrassen in vermehrtem Maasse geschenkten Aufmerksamkeit, kann es dem neuen Unternehmen an günstigem Boden nicht fehlen, um so mehr, als es das Feld mit keinem ähnlichen Blatte zu theilen haben wird. Dasselbe ist zum Organ des „sächsischen Schiffervereins“ erwählt worden und stützt sich ausserdem auf mehrere ähnliche Vereine.

Versammlung der Delegirten der deutschen technischen Hochschulen. — In dieser vom 31. März bis zum 3. April in Berlin stattgehabten Versammlung, an der auch das eidg. Polytechnikum durch Hrn. Professor Lasius (zwar, weil nicht zum Verbands-Vereine gehörend, nur mit beratender Stimme) vertreten war, wurden der „Deutschen Bauzeitung“ zufolge nachstehende, nur in summarischer Weise redigirte Beschlüsse gefasst:

1) Bezüglich der Frage nach übereinstimmender Abgrenzung der Ferienzeit: Dass eine gleichmässige Regelung derselben — bezw. der Semester- und Jahreseintheilung — nicht als Bedürfniss anerkannt wird.

2) Bezüglich der Frage des Uebertrittes der Studierenden von einer Hochschule auf eine andere.

Dass, unter Ausschluss jeder Art von Aufnahmeprüfung, als Studierende nur solche zugelassen werden sollen, welche das Reife-Zeugnis eines Gymnasiums oder einer Realschule I. Ordn. und derjenigen Gewerbe- und Industrieschulen besitzen, welche die Staatsregierung als gleichberechtigt mit den vorgenannten Anstalten erklärt hat. Unter Beobachtung dieser Vorbedingung soll volle Feizügigkeit herrschen und sowohl der Uebertritt von einer deutschen zu einer anderen inländischen, wie von einer ausländischen zu einer deutschen technischen Hochschule ohne Weiteres gestattet sein.

3) Bezüglich der Frage wegen Ertheilung von Abgangszeugnissen: Dass allgemein Abgangs-Zeugnisse einzuführen seien, die einen Nachweis über die Zeit der Aufnahme und des Abgangs des Studierenden enthalten sollen.

4) Bezüglich der Frage wegen der Prüfungen: Es sei zweckmässig, an allen technischen Hochschulen gleichartige Prüfungen abzuhalten, welche den Zweck haben, den Studierenden Gelegenheit zu geben, die wissenschaftliche Ausbildung im ganzen Umfange ihres Faches nachzuweisen. Diese Prüfungen sollen vor Commissionen abgehalten werden, welche aus Mitgliedern des Lehrkörpers der technischen Hochschule zusammengesetzt sind. Es sei dahin zu wirken, dass das Bestehen dieser Prüfung als Vorbedingung für den technischen Staatsdienst festgesetzt werde. Es sei ferner anzustreben, dass diese Prüfung für sämtliche deutsche Staaten gleichartig sei und dass diese Prüfung an Stelle der ersten technischen Staats-Prüfung trete. Die Versammlung hält es endlich für zweckmässig, dass diese Prüfung in zwei Abschnitte zerlegt werde, von denen der erste bereits nach zweijährigem academischen Studium abzulegen ist. Endlich: Es sei dahin zu wirken, dass den technischen Hochschulen das Recht der Verleihung des Doctorgrades zuerkannt werde.

5) Bezüglich der Frage wegen Wiederaufnahme relegirter Studirender: Dass sich die einzelnen Hochschulen gegenseitig Mittheilungen über stattgefundene Relegationen mit Hinzufügung der näheren Gründe machen sollen, um so denjenigen Hochschulen, bei denen Relegirte um Wieder-Aufnahme nachsuchen, die Möglichkeit zu geben, sich über den betreffenden Fall genau informieren zu können und danach die Entscheidung zu treffen.

Die Frage der Regelung des Privat-Dozenten-Wesens, sowie die Berathung von Normen für die ad 4 erwähnte Prüfung wurde für die nächste Delegirten-Versammlung, welche zu Ostern 1881 in München stattfinden soll, vor-

behalten und es soll eine mit Kooptationsrecht ausgestattete Commission, bezüglich der Prüfungs-Normen eine Vorlage für jene nächste Versammlung bearbeiten.

Ueber das Ergebniss der Berathungen der Commission, welche sich mit der Frage der einheitlichen Bezeichnung mathematisch-technischer Grössen beschäftigt hat, verlautet noch nichts Bestimmtes.

### Literatur.

Tabellen über die Tragfähigkeit von Baumaterial, von P. Lambert, Maschinen-Ingenieur, in Fluntern-Zürich. Selbstverlag des Verfassers. Preis im Abonnement pro Tabelle, im Format der gewöhnlichen Ingenieurkalender, 15 Cts.

Die ganze Arbeit ist auf ca. 70 Tabellen angelegt, von denen bereits 25 erschienen sind. Die vorliegenden Tabellen umfassen die Trägheits- und Widerstandsmomente der in der Praxis am häufigsten vorkommenden Querschnittsformen, ihnen sollen sich die Tabellen über die Werthe für die Tragfähigkeit (Säulen, Stützen und Balken) anschliessen. Eine Tafel, welche die verschiedenen bei der Berechnung angewendeten Formeln graphisch darstellt, soll ebenfalls später nachfolgen. Jeder Techniker, dem sich schon Gelegenheit geboten hat, solche Resultate aufsuchen zu müssen, wird gewiss den Vortheil derartiger Tabellen zu schätzen wissen und diese Sammlung als ein wahres *Vademecum* begrüßen. Der gebotene Vortheil liegt darin, dass man nicht nur die Werthe schnell auffindet, sondern auch zugleich einen Ueberblick über die verschiedenen Querschnittsformen gewinnt und so das Geeignete sofort herausgesucht hat.

Die gewissenhafte Genauigkeit des Verfassers bürgt dafür, dass bei Ermittlung der Werthe nur nach bewährten Formeln vorgegangen und dass aller unnütze Ballast vermieden wurde.

### Necrologie.

In Basel starb am 5. dies Herr Cantons-Ingenieur Joh. Merian-Müller, erst 54 Jahre alt, einer der verdienstlichsten Beamten des Cantons. Herr Merian hatte sich seine Kenntnisse auf dem Gebiete des Ingenieurwesens mehr durch praktische Bethätigung an Bauten, als durch theoretische Vorstudien erworben. Eingeführt in's Ingenieurfach wurde er durch seinen jetzt noch lebenden Vater: Herrn alt Strasseninspector Merian in Basel, den Erbauer der untern Hauensteinstrasse. Seine erste Stelle in der Praxis war bei der Juragewässer-Correction, dann bethätigte er sich an dem Bau der Schweiz. Centralbahn, woselbst ihm als Sections-Ingenieur die Leitung des I. Looses (Basel-Läufel-fingen) übergeben war. Im Frühjahr 1864 wurde er zum Cantons-Ingenieur des Cantons Basel-Stadt gewählt, in welcher Stelle er bis zu seinem Lebensende verblieb. In diesem einflussreichen Amte hat er durch ausdauernde Thätigkeit und rastlosen Fleiss viel zu Basels grossartiger baulicher Entwicklung beigetragen. Als Beispiele seiner Leistungsfähigkeit und seiner Ausdauer führen die „Basler Nachrichten“, die im einen ehrenvollen Necrolog widmen, an, dass er allein für die obere Rheinbrücke 13 verschiedene Projecte bearbeitet hat, dergleichen mehrere für die untere Rheinbrücke; ferner hat er zwei ganz abweichende Pläne für die Canalisation bis in's Detail entworfen, ebenso drei Projecte für die Birsigcorrection; nicht zu vergessen seiner vielen Projecte in Bahnhofangelegenheiten. Die meisten seiner Arbeiten bezüglich Stadterweiterung, Strassencorrectionen, Verwendung der ehemaligen Festungswerke, Flussbauten, Brückenanlagen u. s. v. sind ausgeführt worden; seine letzten hohen Freudentage waren die Einweihung der obern Rheinbrücke und der Beginn des Baues an der untern; die Vollendung der letztern sollte er also nicht mehr erleben. Cantons-Ingenieur Merian starb nach längerer, schmerzhafter Krankheit an einem Blutsturz. Bis eine halbe Stunde vor seinem Tode war er noch für sein Amt thätig. Seine letzte Verfügung betraf die untere Rheinbrücke.

Redaction: A. WALDNER.  
Brunngasse (Wellenberg) Nr. 2, Zürich.

### Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studirender  
der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.

#### Stellenvermittlung.

Offene Stellen.

Gesucht: Auf unbestimmte Zeit ein junger Ingenieur, der schon auf dem Zeichnungsbureau einer Maschinenfabrik gearbeitet hat, in eine schweizerische Maschinenfabrik.

Der Secretär: H. Paur, Ingenieur, Bahnhofstrasse, Münzplatz 4, Zürich.

\* \* \*