

# Die XXV. Hauptversammlung des Vereins deutscher Ingenieure

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 13

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-11998>

## **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.

der alten Welt. Es sind deshalb wol die bekannten, ausserordentlich vollkommenen und kostspieligen Feuerlösch-Einrichtungen getroffen, mit denen man der überall obwaltenden Feuerunsicherheit abzuwehren sucht. Aber es haben sich doch in den grösseren Städten auch gesundheitliche Uebelstände, namentlich in den Wohnungen der weniger bemittelten und armen Classen, eingestellt, welche eine Abhülfe dringend erheischen. Dazu kommt, dass bei der unbeschränkten Höhe der Gebäude, welche in New-York, Boston, Philadelphia und anderen grossen Städten 30 und mehr *m* erreicht, selbst die vorzüglichsten Löscheinrichtungen nicht genügen, um die obersten Stockwerke zu schützen. So ist man denn jetzt auch damit beschäftigt, besonders in New-York, strengere Bauordnungen einzuführen. Die im Aeussern der Gebäude häufig angebrachten eisernen Leitern für das Entkommen bei Feuersgefahr dienen nicht zur Verschönerung.

Aus der Bauordnung für die Hauptstadt Washington, welche wol z. Z. die beste in Amerika ist, hebe ich als eigenartig hervor:

1. dass der Baubeamte eine Caution stellen muss, aus welcher der Schaden zu bestreiten ist, der durch ungesetzliche Entscheidungen desselben, ungerechtfertigte Verzögerungen, unrichtige Anweisung der Baulinie u. s. w. dem Bauenden etwa zugefügt werden sollte;

2. dass der Eigenthümer eines von der Baupolizei als baufällig erkannten Gebäudes gegen Hinterlegung der Sachverständigen-Gebühren auf den Spruch eines Ausschusses zurückgreifen kann, für welchen jede Partei einen Sachverständigen ernennt, welche beide sich über den Obmann zu einigen haben.

Wenn auch in den grossen und kleinen Städten die Wohnungen der Reichen und Wohlhabenden in Granit und Marmor glänzen, oder Façaden von Sandstein oder Guss-eisen zeigen, und in dem Innern vieler grossen Städte nicht andere als mindestens von Backsteinaussenwänden eingeschlossene Häuser gebaut werden dürfen, so ist doch die verbreitetste Form des amerikanischen Wohnhauses noch immer das **Holzhaus**. Die Wände werden von innen und aussen mit einfacher oder doppelter Bretterverkleidung versehen und bleiben dazwischen, namentlich im Süden, meist hohl. In nördlichen Gegenden, Idaho und Montana, habe ich Bekleidungen der ganzen Häuser mit Kopfrasen gesehen, 0,6—1,2 *m* dick, und manchmal recht hübsch ausgebildet, mit Strebepfeilern, abgerundeten Ecken u. s. w. An der Küste von Florida, wo Muscheln und Korallensand ein billiges Material abgeben, lässt man die äussere Bretterbekleidung vorläufig weg und füllt später die Fache mit Pisée. Gewölbte Keller findet man wenige im Bereiche der Union, wenn nicht im hohen Norden. Das Kellergeschoss ragt häufig 1½—2 *m* über dem Boden hervor, ist mit Holzbalken gedeckt und dient als Küche, Bade-, Vorrathsraum und dergleichen. Diese Einrichtung und das Vorwiegen des Holzbaues überhaupt hängt neben anderen Gründen wol auch wesentlich mit dem Klima zusammen, mit der austrocknenden Luft, welche alle auf das Erdreich fallende Feuchtigkeit alsbald aufsaugt. (Schluss folgt.)

### Die XXV. Hauptversammlung des Vereins deutscher Ingenieure. \*)

Süddeutschland hatte dieses Jahr die Ehre, innert der kurzen Frist von acht Tagen die beiden grössten und bedeutendsten technischen Vereine bei sich zu empfangen. Kaum hatten die Mitglieder des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine den gastfreundlichen Stuttgartern ein letztes Lebewohl zugerufen, so rüstete sich schon Mannheim zum feierlichen Empfang des Vereins deutscher Ingenieure, der dorthin seine fünfundzwanzigste Hauptversammlung einberufen hatte. Dieselbe wurde am 1. September durch den Vorsitzenden, Herrn *E. Becker* aus Berlin eröffnet,

der zunächst dem Vertreter der badischen Regierung, Herrn Ober-Baudirector *Gerwig*, das Wort ertheilte. Derselbe begrüßte die Anwesenden mit dem Wunsche, dass es ihnen in Baden wohl sein möge und dass sie freundliche Erinnerungen an dieses Land mit sich nach Hause nehmen möchten. Er gedachte ferner der zahlreichen Verdienste, welche sich der Verein um die Patentgesetzgebung, das Submissionswesen, die Dampfkesselgesetzgebung, das technische Unterrichtswesen etc. erworben und brachte dem Vereine seitens der Regierung die Gefühle vollster Anerkennung für dessen segensreiche Wirksamkeit entgegen. Im Namen der Stadt Mannheim hiess ferner Herr Oberbürgermeister *Moll* die Anwesenden herzlich willkommen, worauf der Vorsitzende dankte und nach einem Rückblick auf die Vereinsgeschichte dem Generalsecretär, Herrn *Th. Peters*, das Wort zur Erstattung des Geschäftsberichtes ertheilte. Das Wesentlichste hievon haben wir bereits in No. 8 d. B. mitgetheilt. Mit grossem Interesse wurden die auf diesen Vormittag angesetzten Vorträge der Herren Prof. *Engler* in Carlsruhe, Ingenieur *Snreker* in Mannheim und Prof. *G. Herrmann* in Aachen entgegengenommen. Herr Prof. *Engler* sprach über den heutigen Stand der Theerfarbenindustrie. Nach einem Rückblick auf die Entwicklungsgeschichte dieser modernen Industrie hob der Redner hervor, wie die glänzenden Errungenschaften derselben in erster Reihe deutschem Geiste und deutscher Arbeit zu verdanken seien. An der Gesamtproduction der Farbstoffe, die nach dem jetzigen niedrigen Preisstand einen ungefähren Werth von 90 Millionen Franken repräsentirt, participirt Deutschland mit einem Betrag von gegen 65 Millionen Franken, während die schweizerische und französische Production zusammen auf ungefähr 25 Millionen Franken angeschlagen werden kann. Was die Herbeischaffung der Rohstoffe anbelangt, so ist es durchaus irrig zu glauben, dass durch die electricische Beleuchtung ein Mangel an Theer entstehen könnte, indem einer solchen Eventualität durch die Eröffnung einer Anzahl neuer Quellen für dieses Rohmaterial vorgebeugt werden könne. Die dermalige Krisis finde ihre Ursache einzig in der durch den überaus glänzenden Geschäftsgang der letzten Jahre hervorgerufenen Ueberproduction. — Herr Ingenieur *Oscar Snreker* erklärte den in Bd. II Nr. 25 u. Z. beschriebenen von ihm in Gemeinschaft von den Herren Professoren *Harlachner* und *Henneberg* erfundenen Geschwindigkeitsmesser und Herr Professor *G. Herrmann* sprach über die graphische Behandlung der mechanischen Wärmetheorie, wobei er am Schlusse seines Vortrages den Wunsch aussprach, es möge an den technischen Hochschulen die graphische Maschinenlehre allgemein eingeführt werden, weil für den Maschinentechniker hievon ebenso erspriessliche Resultate erwartet werden können, wie dies für den Bau-Ingenieur durch *Culmanns* graphische Statik der Fall gewesen sei. — Nachmittags fand im Saalbau das von annähernd 600 Theilnehmern besuchte Festessen statt und Abends wurde im Theater die Oper *Carmen* als Festvorstellung aufgeführt, an welche sich noch eine gemüthliche Vereinigung im Ballhause anschloss.

Dienstag Vormittag erfolgten: die Rechnungsvorlage, die Bestimmung des nächsten Versammlungsortes und die Vorstands- und Commissionalberichte. Mit überwiegendem Mehr wurde, gegenüber dem ebenfalls vorgeschlagenen Coblenz, *Stettin* als Ort der nächsten Hauptversammlung bestimmt. Von den Commissionalberichten verdient das Referat des Herrn *Kessler* aus Berlin über die Industrieschutzgesetze hervorgehoben zu werden. Mehrfache Wünsche, betreffend die Organisation in der Handhabung des Patentgesetzes wurden vorgeschlagen, nachdem sie von der bestellten Patentcommission in 30 vierstündigen Sitzungen berathen worden sind. Eine Beschlussfassung darüber, ob die bezüglichen Vorschläge in Form einer Petition an den deutschen Reichskanzler eingereicht werden sollen, wird nach einer längeren Debatte auf den folgenden Tag verschoben. — Hinsichtlich der Preisaufgaben wird beschlossen, die auf Seite 52 d. B. mitgetheilte erste Aufgabe auszusprechen. Die Anträge der Commission zur Aufstellung von Normen für die Untersuchungen an Dampfkesseln und

\*) Wegen Raummangels verspätet.

Dampfmaschinen werden genehmigt. Bezüglich des maschinentechnischen Werkstattunterrichtes sollen die vom Hannover'schen Bezirksverein gefassten Resolutionen zum Gegenstand einer Petition an die deutschen Regierungen gemacht werden. Schliesslich werden 1000 Mark für das Denkmal für den Erfinder der Schnellpresse, Friedrich König, ausgesetzt. Nachmittags fand die Fahrt nach Heidelberg statt.

Die dritte Sitzung, Mittwoch Vormittags, brachte zunächst die Erledigung der Patentvorlage. Es wurde beschlossen: 1. Die Bezirksvereine werden aufgefordert, bis zum 1. December d. J. abweichende Ansichten einzureichen. 2. Die Prüfung dieser Ansichten wird dann durch die Commission vorgenommen und das Resultat einer Delegirten-Conferenz vorgelegt, die von den Bezirksvereinen auf ihre Kosten beschickt wird. 3. Die hieraus hervorgehende Arbeit wird von dem engeren Vorstand zugleich mit etwaigen Separatvoten dem Reichskanzler überwiesen. Ferner wird beschlossen, den Reichskanzler zu ersuchen, dass Deutschland der „Union zum Schutze des gewerblichen Eigenthums“ beitrete. Darauf hielt Herr Ludwig Post aus Mannheim seinen angekündigten, höchst interessanten Vortrag: „Ueber die Industrie von Mannheim und Umgebung“, in welchem er ein lebendiges Bild von der hohen Entwicklung der Industrie von Mannheim, sowie der Städte Ludwigshafen, Worms, Frankenthal, Speyer, Heidelberg und Weinheim entrollte. In diesen Orten sind nicht weniger als 26 000 Arbeiter thätig und die Leistung der in den verschiedenen industriellen Etablissements vorhandenen Dampf-, Gas- und Wassermotoren beträgt etwa 20 000 Pferdekkräfte, woran die Wassermotoren nur 5 % der Gesamtarbeit leisten. Am Schluss der Sitzung erläuterte noch Herr Ingenieur *Fehlert* aus Berlin an Hand von Beispielen die Auffassung der Patentansprüche bezw. der Processentscheidungen über dieselben. Nachmittags fand eine Rheinfahrt statt, die sich bis gegen Worms erstreckte und Abends schloss der dritte Festtag mit einer Zusammenkunft im Stadtpark.

### Miscellanea.

**Zahnradbahn Stuttgart-Degerloch.** Diese am 24. August eröffnete Zahnradbahn (vide Bd. III, Pg. 107) verbindet den südwestlichen Stadttheil Stuttgarts mit dem ungefähr 2 km entfernten Pfarrdorf Degerloch. Das Tracé befindet sich zum grössten Theil auf der alten Weinsteige-Strasse, für welche neben der Bahn noch eine Fahrbahnbreite von 4 m belassen werden musste. Die Maximalsteigung beträgt 17,2 %, der Minimalradius 120 m und die Spurweite 1,0 m. Die 20 kg pro m schweren Schienen sind auf gusseiserne Querschwellen verlegt, auf denen in der Mitte die Zahnstange angebracht ist, während zur besseren Sicherung des Gestänges die Enden der Querschwellen mit parallel zu den Schienen laufenden  $\square$  Eisen verbunden sind. Die Erdarbeiten sind aus dem oben angegebenen Grunde nicht bedeutend; statt höherer Dammschüttungen sind der Kostenersparniss wegen mehrfach Eisenconstructionen angewendet worden. Dieselben bestehen aus einzelnen Parallelfachwerkträgern von ca. 12 m Stützweite auf Fachwerkpfählen, die mit soliden Ankerschrauben auf dem Fundamentkörper befestigt sind. An beiden Enden der Bahn sind Weichen eingelegt, die eine Gabelung des Geleises innerhalb der gleichzeitig als Locomotivschuppen und Empfangsgebäude dienenden Hallen ermöglichen. Die nach dem System *Riggenbach* construirte Locomotive besitzt ausser den 4 Laufrädern das Treibzahnrad und sowol Dampf- wie Handbremsen, welche ein sofortiges Halten des Zuges ermöglichen. Das Dienstgewicht der Maschine beträgt 16 t. Die beiden Wagen, welche sich, wie bei der Riggenbach, stets oberhalb der Maschine befinden, fassen je 50 Personen und sind ebenfalls noch mit Bremsen versehen. Die Anlagekosten der Bahn einschliesslich Grunderwerb haben sich auf 460 000 Franken gestellt.

Der Oberbau, sowie auch das gesammte Rollmaterial sind von der Maschinenfabrik Esslingen geliefert worden. Mit dem Bau der Bahn, die ein Privat-Unternehmen von Herrn Director von Kessler ist, und weder vom Staat noch von Gemeinden oder sonstigen Interessenten subventionirt wurde, ist Ende April dieses Jahres begonnen worden. Es wurde also diese Eisenbahn in der ausserordentlich kurzen Zeit von vier Monaten fertiggestellt.

**Eclairage électrique à Genève.** Le 12 septembre dernier l'éclairage organisé par la *Société d'Appareillage Electrique* (17, place Cornavin à Genève) a commencé à fonctionner. Il comprend des lampes à incandescence Edison de 8 et 16 bougies placées dans quelques uns des plus beaux magasins du *Grand Quai*, et dans le *Café du Nord*. Dans quelques jours le *Café de la Couronne* sera éclairé de la même manière. L'électricité est produite par une machine Edison, et celle-ci est mise en mouvement par une turbine du système Escher Wyss & Cie., alimentée par l'eau sous pression. Les câbles conducteurs principaux sont posés de long de la barrière du quai sur des poteaux et traversent le quai pour venir suivre les corniches des maisons. Le résultat a été des plus satisfaisants; l'éclat et la régularité de la lumière sont remarquables. On ne sait pas encore quelle extension la *Société d'Appareillage Electrique* donnera à cet éclairage. Elle reçoit des demandes continuelles mais elle n'y peut satisfaire pour le moment. Il paraît que l'Administration municipale craint, en laissant la lumière électrique se développer, de s'attirer des difficultés de la part de la Cie. du Gaz. —0—

**Die Eröffnung der Arlbergbahn** fand Samstags den 20. dies bei prachtvollem Wetter in programmässiger Weise statt. Morgens acht Uhr verliess der Hofzug mit dem österr. Kaiser den Bahnhof Innsbruck und traf Abends fünf Uhr im festlich geschmückten Bregenz ein. Um sechs Uhr war Hoftafel im „Oesterreichischen Hof“ und um acht Uhr wurde eine Rundfahrt auf dem See ausgeführt, um die Berg- und Uferbeleuchtung zu besichtigen. Von der Schweiz, Eidgenossenschaft waren die Herren Bundesräthe Schenk und Deucher und von den Vereinigten Schweizerbahnen die Herren Generaldirector Wirth-Sand und Director Fornaro abgeordnet. Die Arlbergbahn macht sich auf unserem schweizerischen Eisenbahnnetz bereits in sehr erfreulicher Weise bemerkbar.

**Eisenbahn-Unfall.** Auf der kürzlich eröffneten Linie Locle-Morteau-Besançon entgleiste aus noch nicht festgestellter Ursache am 21. dies Abends 4 Uhr 20 Min. der zwischen Morteau und Locle cursirende Zug Nr. 256. Die Entgleisungsstelle befindet sich bei der Doubsbrücke von Sobezy zwischen Morteau und Villers (Frankreich). Der Zug hatte zwei Locomotiven vorgespannt. Auf der Brücke entgleisten der Gepäckwagen, die zweite Locomotive und drei Personenwagen. Ein Wagen wurde zerdrückt, ein anderer fiel über den 4 m hohen Damm hinunter. Von den im Zug befindlichen 300 Reisenden wurden eine Dame sofort getödtet und etwa 30 Passagiere mehr oder weniger verwundet. Die Beschädigungen der Bahn und des Rollmaterials sollen sehr erhebliche sein.

**Emmencorrection.** Der schweiz. Bundesrath beantragt der im December zusammentretenden Bundesversammlung dem Canton Bern für die Correction der Emme zwischen der Illismündung und der Gemeindegrenze Burgdorf-Kirchberg einen Bundesbeitrag zu verabfolgen. Derselbe darf einen Drittheil der veranschlagten Kosten von 1 368 179 Fr. nicht übersteigen. Die Ausführung der Arbeiten hat innert zehn Jahren stattzufinden.

**Der neue Centralbahnhof in Budapest,** welcher am 16. August dem Verkehr übergeben wurde, wird von 70 Bogen- und 644 Glühlampen electricisch beleuchtet. Drei Dynamos, welche von drei Dampfmaschinen von 150, 75 und 75 H. P. getrieben werden, bilden die Electricitätsquelle. Die Gesamtauslagen für den Personenbahnhof und die Nebengebäude, Installation und Expropriation mit inbegriffen, waren auf beinahe fünf Millionen österr. Gulden veranschlagt.

**Eine internationale Ausstellung von Arbeiten aus edlen Metallen und Legirungen** findet vom 15. Juni bis 30. September 1885 in Nürnberg statt. Anmeldungen sind an das bayerische Gewerbemuseum in Nürnberg zu senden.

**Berichtigung.** Aus Versehen wurde in unserer letzten Nummer die Erklärung des Herrn Architect Kessler unter den unrichtigen Titel: *Cantonalbank in St. Gallen* anstatt: *Industrie- und Gewerbemuseum in St. Gallen* gestellt, was wol die meisten unserer Leser bereits berichtigt haben werden.

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

### Gesellschaft ehemaliger Studirender der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.

#### Stellenvermittlung.

Gesucht: Ein Ingenieur als Betriebsdirector für eine schweizerische Localbahn. (390)

Gesucht: Ein Techniker, der Praxis in der Dampfmaschinen-Construction, im Turbinen-, Wasserräder- und Mühlenbau und in Aufnahmen von Transmissionsanlagen hat. Anfangsgründe der italienischen Sprache verlangt. (391)

Auskunft ertheilt

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