

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **5/6 (1885)**

Heft 21

PDF erstellt am: **13.09.2024**

### **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.

I. officieller Probezug vom 13. Mai 1885.

	u	v	h	h'	t	t'	s	s'
1) 3 km nach Airolo. Anhalten excl. Locomotivbremse mit voller Bremskraft . . . . .	25	50,4	66	50	25	18	182	125
2) 3 km nach Ambri. Bremsen vom Zug aus ohne Vorwissen des Führers . . . . .	0	48,4	67	50	17	17	126	126
3) 1 km nach Giornico. Bremsen unter Zuhilfenahme der Maschinenhandbremse und Gegen-dampf . . . . .	27	45,5	71	50	17	12	142	96
4) 3 km nach Giornico wie ad 1 . . . . .	16	50,7	71	50	21	16	186	153
5) 4 km nach Osogna wie ad 3 . . . . .	0	56,9	73	52	16,5	16,5	160	160
6) 2 km nach Claro wie ad 1 . . . . .	3,2	60,2	73	52	19	18	194	186
7) 2 km nach Castione wie ad 1 . . . . .	0	58,6	73	52	19	19	197	197
8) 4 km nach Giubiasco. Zugstrennung durch Zerreißen der Kup-pelung . . . . .	—	26 30*)	?	?	$\frac{3}{11}$	?	$\frac{10}{21}$	?
9) 2 km nach Taverna wie ad 3 . . . . .	7,2	64,8	73	52	18	17	186	172

Am 11. Mai wurden mit dem nämlichen Zuge und unter genau gleichen Umständen und an den gleichen Stellen Vorproben gemacht, deren Resultate wie folgt zusammengestellt sind:

Vorproben vom 11. Mai 1885.

	u	v	h	h'	t	t'	s	s'
1) wie 1 oben . . . . .	25	40,3	66	48	15	11	105	75
2) " 2 " . . . . .	0	39,6	67	47	16,5	16,5	116	116
3) " 3 " . . . . .	27	43,9	71	47	19	12	162	103
4) " 4 " . . . . .	16	43,0	71	47	20	14	177	127
5) " 5 " . . . . .	0	59,9	73	50	16	16	188	188
6) " 6 " . . . . .	3,2	51,6	73	50,5	19	18	206	193
7) " 7 " . . . . .	0	54,8	73	52	20	20	176	176
8) " 8 " . . . . .	—	26 30*)	?	?	$\frac{4}{?}$	?	$\frac{10}{56}$	?
9) " 9 " . . . . .	7,2	55,1	73	51	18	17	174	161

Abends 8 Uhr kam der Probezug in Lugano an und bald darauf fanden sich die Fahrgäste im Hôtel du Parc zu einem Abendessen, das die Firma Gebrüder Körting in Hannover offerirt hatte, wieder ein. Auch hier fehlte es nicht an Reden und Gegenreden, deren Grundton die schöne Fahrt, die interessant und, wir dürfen es hier wohl sagen — gelungenen Versuche — sowie der Dank gegenüber der Gotthardbahn, welche dieselben veranlasst hatte, bildeten.

Am folgenden Tage fanden noch Experimente mit dem stillstehenden Zug, und die Rückfahrt nach Bellinzona statt. Die meisten Theilnehmer hatten es jedoch vorgezogen, einer Einladung der Società Navigazione e Ferrovie pel Lago di Lugano zu einem Ausflug nach Bellagio zu folgen und dabei die höchst interessante Schmalspurbahn von Porlezza nach Menaggio zu besichtigen. Leider war das Wetter nicht derart, um die Schönheit der durchreisten Gegend voll geniessen und würdigen zu können.

Miscellanea.

**Honigmann'sche Locomotive.** In der letzten Sitzung des säch-sichen Ingenieur- und Architekten-Vereins vom 26. April hielt Herr Ingenieur Küchler einen höchst interessanten Vortrag über die Verwendung von elementarer Kraft zur Fortbewegung von Strassenbahnwagen. Nachdem der Vortragende zuerst die bisher bekannten Motoren, wie Locomotiven alten Stils, die electricischen Motoren, und zwar solche mit strömender und mit aufgespeicherter Electricität besprochen hatte, ging er auf die feuerlosen Motoren über. Diese letztere Kategorie wird durch die Maschinen von Lamm-Franco und Honigmann vertreten. Der Vortragende gibt an, dass er durch die, auch in unserer Zeitschrift erwähnte Polemik zwischen Director Lentz und Honigmann zum näheren Studium der Honigmann'schen Natron-Maschine getrieben worden sei. Er besprach das dieser Maschine zu Grunde liegende System einlässlich und theilte mit, dass eine Combination des Rowan'schen Motors mit der

\*) Bei der Zugstrennung wurden jeweilen 3 Wagen von zusammen 32 t Gewicht abgetrennt, wobei die oberen Zahlen für den abgetrennten und die unteren für den vorderen Theil gelten.

Am Morgen des 12. Mai, also nach 9 $\frac{1}{2}$  h, betrug das Vacuum im Reservoir noch 12 cm.

Honigmann'schen Feuerung geplant werde. Herr Küchler, welcher als Ingenieur der Strassenbahnen in Leipzig und Halle, der Honigmann'schen Erfindung durchaus unparteiisch gegenübersteht, fasste sein Urtheil über dieselbe dahin zusammen, dass mit dieser Heizung versehene Motoren sich nicht nur zu Traktionsmaschinen besonders gut eignen, sondern, dass sie auch für den ganzen Maschinenbetrieb von hoher Bedeutung seien, da bei denselben die Wärmeconstruction in vollendeter Weise von der Wärme-Production abhängig gemacht werde.

**Electricische Eisenbahn in Berlin.** Aehnlich wie in London werden nunmehr auch in Berlin von der dortigen Pferdeisenbahngesellschaft Versuche über den electricischen Betrieb von Pferdebahnenwagen mittelst Accumulatoren gemacht. Die Accumulatoren befinden sich unter den Sitzplätzen des Wagens und können, wenn sie entladen sind, durch Klappenöffnungen von aussen ausgewechselt werden. Eine solche Auswechslung soll nicht mehr Zeit, als das Umspannen der Pferde, in Anspruch nehmen. Jede Ladung reicht für einen zweistündigen Betrieb.

Necrologie.

† **Ernst Förster.** Am 29. April ist in München der bekannte Kunstgelehrte Ernst Förster im Alter von 86 Jahren gestorben.

† **Paul Desains.** In Paris starb kürzlich an einem Gehirnschlag der Physiker Paul Desains, Professor an der Sorbonne und Mitglied der Académie des Sciences, geboren 1817.

Concurrenzen.

**Parlaments- und Verwaltungsgebäude in Bern.** Das vom Bundes-rathe aus den Herren Architect Bezencenet in Lausanne, Architect Colin in Neuenburg, Bauinspector Flückiger in Bern, Stadtbaumeister Geiser in Zürich, Architect Jahn in Bern, Architect Kunkler, Vater, in St. Gallen und Architect Segesser in Luzern bestellte Preisgericht für die Beurtheilung der eingelangten Concurrenzprojecte für das eidgen. Parlaments- und Verwaltungsgebäude in Bern (vide S. 37 d. B.) hat folgenden Concurrenten Preise zugesprochen:

1. Einen ersten Preis von 3500 Fr. Herrn Prof. *Bluntschli* in Zürich;

Motto:



2. Einen zweiten Preis von 2500 Fr. an Herrn Architect *Hans Auer* in Wien; Motto:

3. Einen dritten Preis von 2000 Fr. an die Herren Architecten *Walser & Friedrich* in Basel; Motto: „Aare“.

4. Zwei vierte Preise von je 1500 Fr. an die Herren *Girardet & Bezencenet* in Paris und *Hirsbrunner & Baumgart* in Bern; Motto:

ersteres



letzteres „Pro Patria“.

Ein Project mit dem Motto: „Pro Helvetia“ wurde zum Ankauf empfohlen. Entgegen der Vorschrift des Programmes, die zu beschaf-fenden Räume in einem, resp. zwei getrennten Gebäuden unterzubringen, bearbeitete der Verfasser den Gedanken, alte und neue Räume in einem einheitlichen Bau zu vereinigen. Diese neue Idee ist in der Grundriss-disposition ganz interessant bearbeitet und ist werth, noch geprüft zu werden. Aus diesem Grunde wurde der Ankauf des Projectes empfohlen.

A. G.

Preis Ausschreiben.

**Der Verein deutscher Maschineningenieure** hat für das Jahr 1885 zwei Preise von 1000 Mark bzw. 300 Mark nebst Veröffentlichungs-honorar für die beste Bearbeitung nachstehender Preisaufgaben ausgesetzt:

1. Aufgabe. — Preis 1000 Mark. — Entwurf zu einer Kesselschmiede-werkstatt, in welcher gleichzeitig 16 Stück Locomotivkessel erbaut werden können.
2. Aufgabe. — Preis 300 Mark und Veröffentlichungs-honorar. — Welche Befestigung der Radreifen auf den Rädern der Eisenbahnfahrzeuge ist nach dem Stande der gegenwärtigen Erfahrungen als die zweckmässigste zu erachten? Die näheren Angaben und Be-dingungen, unter denen die Concurrenz stattfindet, sind auf Seite 194 und 195 von „Glaser's Annalen“ vom 15. Mai a. c. enthalten und es sei hier nur angeführt, dass die Theilnehmung auch deutschen Fachgenossen, welche nicht Vereinsmitglieder sind, freisteht. Die Arbeiten müssen bis 28. Februar 1886 an den Verein deutscher Maschinen-Ingenieure, zu Händen des Herrn Commissionsrath Glaser, Berlin SW., Lindenstrasse 80, eingesandt werden, bei welchem auch das ausführliche Programm bezogen werden kann.

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