

Vela, Vincenzo

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 15

PDF erstellt am: **10.08.2024**

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.

legen auf eine Schneide zum Balanciren bringt und a , indem man ihn um die Achse schwingen lässt, alsdann seine Schwingungsdauer t beobachtet und hierauf a mittelst Gleichung (2) berechnet.
Fr. Autenheimer.

Miscellanea.

Die Uebelstände der Dampfheizung der Eisenbahnwagen werden mit Rücksicht auf die Möglichkeit ihrer Beseitigung in Nr. 75 der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen besprochen. Was die Dampfheizung immer und immer wieder in den Vordergrund der Eisenbahnheizungen stellt, ist 1. die leichte Handhabung derselben von einer einzigen Stelle, der Locomotive, aus, 2. die Brennmaterial-Ersparniss und 3. der gänzliche Ausschluss von Feuersgefahr. Der Hauptübelstand der Dampfheizung liegt in der geringen Temperatur des Dampfes, die durch die geringe Spannung des in Gummischläuchen circulirenden Dampfes bedingt ist. Die unmittelbare Folge dieser niederen Temperatur äussert sich bei längern Zügen in der ungenügenden Erwärmung der hintersten Wagen. Greift man zu dem nahe liegenden Mittel der Anschaffung und Einstellung von besondern Heizkesselwagen, so fällt der Vortheil der Billigkeit dieses Heizsystems wieder weg und nimmt ihm einen grossen Theil seiner Vorzüge. Diesem Uebelstände zu begegnen wird an genanntem Orte vorgeschlagen, metallische Schläuche anzuwenden, in denen Dampf bis zur Spannung von 12 Atmosphären durchgeleitet werden kann und überdies Differenzventile unter jedem Wagen einzuschalten, wodurch die Zuströmung des Dampfes zu dem im Wagen befindlichen Heizkörper selbstthätig geregelt und der Locomotivführer von der Beaufsichtigung der Dampfzuführung entlastet werden könnte. Es würde sich alsdann der Dampfverbrauch der Heizung nach dem Bedürfniss des reisenden Publikums und nicht, wie bisanhin, nach der Willkür des Locomotivführers richten, der in erster Linie die in seinem persönlichen Interesse liegende Dampf- resp. Kohlenersparniss ins Auge fasst. Von gut unterrichteter Seite soll die Mittheilung gemacht worden sein, dass die preussische Staatseisenbahnverwaltung Versuche mit solchen metallischen Schläuchen von genügender Widerstandskraft gegen hohen Innendruck demnächst vorzunehmen beabsichtigt und dass bezügliche Erfahrungen also schon am Schlusse des kommenden Winters vorliegen dürften.

Cabel Romanshorn-Friedrichshafen. Bekanntlich ist das Telegraphen-Cabel Romanshorn-Friedrichshafen in Folge Ankerwurfes nahe bei Romanshorn abgerissen.

Die Versuche, dasselbe behufs Wiederinstandsetzung zu heben, müssen als endgültig gescheitert betrachtet werden; wol gelang es, dasselbe aufzufinden; aber bei den Hebeversuchen brach es in Folge des anhaftenden Schlammes neuerdings, so dass nichts anderes übrig bleiben wird, als die eingetretene empfindliche Störung des schweizerisch-württembergischen Telegraphen-Verkehrs durch Legung eines neuen Cabels zu beseitigen.

Gasbehälter. Ein Gasbehälter von ganz aussergewöhnlichen Grössenverhältnissen wird nach einer Notiz des „Engineering-Record“ gegenwärtig von der South Metropolitan Gas-Company in East Greenwich in England erbaut. Derselbe wird bei einem Durchmesser von $91\frac{1}{2}$ m und einer Höhe von 55 m in seinem Innern $34000 m^3$ Gas fassen. Das Gesamtgewicht dieses Bauwerks beträgt 225 t und vertheilt sich wie folgt auf die einzelnen Metallsorten: Gusseisen 6 t, Stahl 32 t, Schmiedeeisen 187 t. Um diesen Behälter zu füllen, ist die Verbrennung von 122 t Kohle nöthig.

Nekrologie.

† **Vincenzo Vela.** Zu Ligornetto, seinem Geburtsorte, einem Dorfe im Süden des Cantons Tessin, starb am 3. dies Vincenzo Vela, einer der ersten Bildhauer unseres Landes. Geboren am 3. Mai 1820 erwarb er sich seine erste Kunstfertigkeit als Ornamentbildhauer am Mailänder Dom; nebenbei gelang es ihm, täglich einige Stunden an der dortigen Kunstacademie, der Brera, dem Zeichnungs- und Modellirunterricht beizuwohnen. Eine Preisaufgabe, Odysseus, als Relief ausgeführt, lenkte die Aufmerksamkeit seiner Lehrer auf ihn und ein ferneres Relief, die Auferweckung der Tochter des Jairus, erwarb ihm den ersten Preis der Academie von Venedig und begründete seinen Künstlerruf. Nach einem sechsmonatlichen Aufenthalt in Rom errang er mit seinem Spartacus ausserordentlichen Beifall. Im Jahre 1852 wurde er als Professor an die Academia Albertina nach Turin berufen, wo er eine ungeheure

Thätigkeit entfaltete und eine grosse Zahl von Denkmälern schuf, von welchen u. A. der sterbende Napoleon an der Pariser Weltausstellung des Jahres 1867 seinen Namen zu einem weltberühmten machte. Bald darauf zog er sich in seine Heimat nach Ligornetto zurück. Zahlreiche Kunstwerke in Oberitalien und in seinem Canton legen Zeugniss ab von seiner nie ermüdenden Arbeitskraft und seiner hohen künstlerischen Begabung. Eines seiner letzten, bedeutendsten Werke, das Gipsmodell zum Hochrelief: die Opfer der Arbeit, zum Gedächtniss an die beim Bau des Gotthardtunnels verunglückten Arbeiter geschaffen, war an der Landesausstellung in Zürich vielbewundert und findet sich in Bd. II No. 2 u. Z. abgebildet.

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

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer-Ingenieur- und Architekten-Verein. Weltausstellung in Chicago 1893.

Wir bringen unseren Sectionen und Mitgliedern nachfolgende soeben eingelaufene Zuschrift in deutscher Uebersetzung zur Kenntniss:

An den Vorstand
des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins in Zürich.
Hochgeachtete Herren!

Als Vorsteher des Executiv-Comites des Generalcomites der Ingenieurgesellschaften der Vereinigten Staaten und Canadas beehre ich mich, ihren Verein hiemit einzuladen zur Theilnahme an einem im Zusammenhang mit der Columbia-Weltausstellung in Chicago, im Jahre 1893 abzuhaltenden internationalen Ingenieur-Congress. Es wird hiebei beabsichtigt, die Ingenieure aller Culturstaaten zu diesem Congress einzuladen.

Während der sechsmonatlichen Ausstellungsdauer von Anfang Mai bis Ende October soll eine Reihe von Zusammenkünften zur Besprechung von Gegenständen aus den hauptsächlichsten Berufsrichtungen und von allgemeinem Interesse abgehalten werden. Dabei wird das Ingenieurwesen für wichtig genug erachtet um für dieses Gebiet eine besondere Abtheilung zu bilden. In derselben werden folgende Themata zur Discussion gebracht: Neuerungen und Verbesserungen im Eisenbahn-, Canal-, Tunnel-, Fluss- und Hafenbau, im Wasserversorgungs-, Canalisations- und Entwässerungswesen, im Brückenbau und verwandten Gebieten, ferner in maschinellen Einrichtungen, im Minen- und Hüttenwesen, in der Metallurgie, der Militärtechnik, Marine und Schiffbau.

Es steht zu erwarten, dass eine genügende Anzahl von Vorträgen angemeldet und dass der Besuch dieses geplanten Congresses ein so namhafter sein wird, dass dafür eine Dauer von sechs bis acht Tagen in Aussicht genommen werden darf und dass sich auch die Bildung von Fachgruppen behufs Discussion der verschiedenen Themata rechtfertigen wird. Auch sollen eine oder mehrere Plenarsitzungen abgehalten werden. Die Ingenieurgesellschaften der Vereinigten Staaten und Canadas, sowie eine grosse Anzahl von Local-Gesellschaften haben sich entschlossen, die obenerwähnte Angelegenheit an die Hand zu nehmen, zu welchem Behufe sich ein Generalcomite gebildet hat, bestehend aus Mitgliedern dieser Gesellschaften; dann wurde ein Executiv-Comite ernannt, das die Aufgabe hat, die Beschlüsse des Generalcomites zur Ausführung zu bringen. Das Protocoll der Sitzungen des Generalcomites finden Sie dieser Einladung beigefügt. Darin ist auch das Programm für die Congresses enthalten, entworfen von Richter Bonney, Präsident des Hülfcomites des Weltcongresses.

In Kürze werden Sie die Grundzüge und Anordnungen zugestellt erhalten, welche für den Congress massgebend sein sollen. Wir wünschen also hauptsächlich, dass Sie sich darüber aussprechen, ob Ihre Gesellschaft gewillt ist am Congresses Theil zu nehmen.

Im Zusammenhang mit dem Congresses ist die Einrichtung einer Centralstelle projectirt, eines Locals, wo alle die Ausstellung betreffenden Drucksachen zur Hand sind, welche Aufschluss ertheilen über die Ausstellungsgegenstände des Ingenieurfaches. Zwei oder drei Angestellte mit Sprachkenntnissen werden den Bureaudienst versehen und diese werden den Besucher behufs Auffindung der zu besichtigen gewünschten Ausstellungsobjecte behülflich sein. Zugleich mit dieser Centralstelle hoffen wir genügend Wandfläche zugewiesen zu erhalten, um eine Ausstellung von Photographien, Plänen und Modellen hervorragender Werke der Ingenieurbauskunst veranstalten zu können. Im Weiteren ist geplant, eine Anzahl von Zimmern inmitten der Stadt als Empfangsräume für die Besucher der Ausstellung herzurichten, wo diese ihre Correspondenz besorgen, Rendezvous abhalten können und wohin auch das Gepäck spedirt werden kann.

Das Hülfcomite der Weltausstellung wird die Kosten des Internationalen Ingenieur-Congresses tragen; die Kosten der Centralstelle und der Empfangsräume in der Stadt werden von den Ingenieur-Vereinen der Vereinigten Staaten und Canadas bestritten werden.

Wollen Sie gütigst diese Einladung Ihrer Gesellschaft vorlegen und mir deren Entschliessung baldmöglichst mittheilen unter der Adresse 205 La Salle St., Chicago III, U. S. A.

Ihr ergebener
sig. E. L. Corthell,
Vorsteher des Executiv-Comite.

71. Broadway.
New-York, 21. September 1891.