

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **21/22 (1893)**

Heft 20

PDF erstellt am: **06.08.2024**

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.

Auch für eine Reihe von Seilbahnen hat die Abt'sche Zahnstange Anwendung gefunden. Die Hauptverhältnisse dieser Seilbahnen sind folgende:

Seilbahnen mit Abt's Zahnstange.

No.	Bahn	Max. Steigung ‰	Länge m	Motor
1	Lugano	250	250	Wassergegengewicht
2	Bürgenstock	575	940	Elektrizität
3	Neapel-Chiaia	298	550	Dampfmaschine
4	Mondovi	320	540	Wassergegengewicht
5	Zürich-Polytechnikum	260	190	do.
6	San Salvatore	590	1650	Elektrizität
7	Havre	400	350	Dampfmaschine
8	Neapel-Vomero	232	860	do.
9	Prag-Belvedere	370	110	Wassergegengewicht
10	Prag-Laurenziberg	292	390	do.
11	Genua-St. Anna	194	370	do.

Zehn von der schweiz. Centralbahn bei Maffei in München bestellte Duplex-Verbund-Güterzuglokomotiven (Bauart Mallet) sind gegenwärtig in Ablieferung begriffen. Während die früheren sechs Lokomotiven ähnlicher Bauart mehr für Vorspann- und Schiebedienst an der Hauensteinrampe bestimmt waren, sollen diese den Güterzugsverkehr auf allen Linien vermitteln und haben daher entsprechend grössere Vorräte an Wasser und Kohlen mitzuführen. Um hierbei das Dienstgewicht der Lokomotive nicht steigern zu müssen, wurde der Kesseldruck von 12 auf 14 Atm. erhöht und dem entsprechend Heizfläche und Cylinderabmessungen reduziert. Die Hauptverhältnisse dieser Lokomotiven sind die nachfolgenden:

Triebbraddurchmesser	1 200 mm.
Cylinderdurchmesser	350 bzw. 540 "
Kolbenhub	610 "
Dampfspannung	14 Atm.
Totale Heizfläche	106,4 m ² .
Rostfläche	1,6 "
Wasservorrat	7 200 l.
Kohlenvorrat	3 300 kg.
Dienstgewicht	60 000 "
Leergewicht	45 500 "
Grösster Achsdruck	15 000 "
Grösste Länge	10 400 mm.
Fester Radstand	1 680 "
Totaler Radstand	5 580 "

Der Rahmenbau hat insofern eine Aenderung erfahren, als die Hinterrahmen, über die Vorderrahmen weg, bis zur Stützpfanne auf dem Vordergestell verlängert wurden. Durch diese Verlängerung werden die Wasserkasten und der Kessel besser unterstützt.

Die relativen Vertikalbewegungen an den Scharnierbolzen zwischen den beiden Gestellen sind durch pendelnde Zugstangen aufgehoben worden.

Aehnlicher Bauart sind auch die für die demnächst zu eröffnende Meterspurbahn von Yverdon nach St. Croix bestimmten drei Lokomotiven. Diese Maschinen haben 34 t Dienstgewicht bei 68 m² Heizfläche. Bei der Probefahrt wurde mit 50 t Zuglast eine Strecke von 9,8 km, deren mittlere Steigung 36,4‰, bei 44‰ Maximalsteigung, beträgt, in 30 Minuten zurückgelegt, d. h. mit einer mittlern Geschwindigkeit von 19 1/2 km.

Eine weitere Duplexlokomotive ist für die Schmalspurbahn Saigne-légier-Chaux-de-Fonds bestellt. Damit steigt die Zahl dieser Lokomotiven auf den schweiz. Bahnen auf 25, von denen 8 meterspurig sind. A. B.

Ueber die amerikanischen Eisenbahnen und die Weltausstellung in Chicago hielt Herr Eisenbahn-Bauinspektor v. Borries aus Hannover in der Sitzung, welche der Verein für Eisenbahnkunde in Berlin am 4. Oktober abhielt, einen mit Beifall entgegengenommenen Vortrag. Der Redner hat bekanntlich Nordamerika schon früher bereist und seine Mitteilungen über die dortigen Eisenbahn-Verhältnisse sind in gedrängtem Auszuge auch in unserer Zeitschrift (Bd. XX S. 69) zur Veröffentlichung gelangt. Herr v. Borries war als Preisrichter in Chicago thätig und dies verschaffte ihm Gelegenheit, nicht nur die amerikanischen Eisenbahnen im Betriebe kennen zu lernen, sondern auch beurteilen zu können, wie die Einrichtungen im Einzelnen beschaffen sind, bzw. sich entwickelt haben. In seinem jüngsten Vortrag warnt er davor, die Einrichtungen Amerikas nach äusseren Eindrücken zu beurteilen; die sub-

jektiven Auffassungen sind so verschieden, dass die widersprechendsten Urteile über denselben Gegenstand laut werden. Wer sich nicht die Mühe giebt, die Lebensgewohnheiten des Auslandes zu berücksichtigen, wird nie ein vorurteilsfreier Beurteiler sein und zur Berichtigung einseitiger Auffassungen beitragen können. Redner fand, dass die Thätigkeit der amerikanischen Eisenbahntechniker sich hauptsächlich auf die Weiterentwicklung vorhandener Einrichtungen erstreckt hat, wobei Vorzügliches geleistet ist, dass dagegen diejenigen technischen Fortschritte fehlen, welche gründliche wissenschaftliche Kenntnisse voraussetzen. Der Amerikaner hat wohl nicht die Zeit zum gründlichen Studium, jedenfalls ist ein Mangel an wissenschaftlichem Urteil nicht selten. Der Vortragende, welcher auf dem Gebiete des Lokomotivbaues sehr erfahren ist, sprach dann eingehend über die auf der Ausstellung vertretenen Lokomotiv-Typen. 15 Lokomotiven sind allein von den Baldwin-Works ausgestellt worden. Die amerikanischen Lokomotiven zeichnen sich im allgemeinen durch verhältnismässig grosse Leistungsfähigkeit und billige Herstellung aus, stehen aber in der Bauart mancher Einzelheiten, im Dampf- und Kohlenverbrauch den europäischen nach. Es ist dies auch wohl eine Folge des Mangels an Fähigkeit zur Einführung grundsätzlicher Neuerungen, der andererseits auch wieder dahin geführt hat, den amerikanischen Bahnen eine gewisse Einheitlichkeit der Einrichtungen zu bewahren, die man ähnlich nur in England wiederfindet. Die allgemeine Ausnutzung der Betriebsmittel und die Verminderung der Selbstkosten wird dadurch sehr begünstigt. Die Personenwagen, die Schlafwagen sind vielfach verschwenderisch eingerichtet; auf dem Gebiete des Signalwesens kann man die selbstthätigen Blockapparate, die Stellwerke mit elektrischem und Luftdruck-Betrieb als beachtenswerte Fortschritte hervorheben.

Ein neuer Explosivstoff. Der berühmte Genfer Physiker Raoul Pictet hat einen neuen Explosivstoff erfunden und denselben den eidg. militärischen Behörden zur Prüfung vorgelegt. Proben, die damit gemacht wurden, sind nach Mitteilung der Tagesblätter von Erfolg begleitet gewesen. Die „Neue Zürcher-Zeitung“ entnimmt einem bezüglichlichen, zuerst im „Journal de Genève“ erschienenen Artikel nachfolgende Angaben:

Die Bedeutung des Stoffes, wenn er die bei den ersten Proben erwarteten Hoffnungen erfüllt, liegt namentlich auch, abgesehen von der militärischen Verwendung, darin, dass er, im Friedenszweck verwendet, das Publikum vor grossen Gefahren schützen würde, die jetzt bei allen vorhandenen Sprengstoffen noch vorhanden sind. Herr Pictet stellte folgende Anforderungen an einen richtigen Explosivstoff: 1. muss er sich ohne alle Gefahr fabrizieren lassen, 2. muss er drei Sprenggrade haben, die ihn geeignet machen für die Verwendung in Kriegswaffen, in Minen und gegen harte Geländegegenstände, wie Brücken, Tunnels etc. 3. Die Explosion darf nur unter bestimmten genau umschriebenen Umständen stattfinden, nie aber zufällig. 4. Der Stoff darf nicht gefrieren und bei der Explosion keine gefährlichen Gase entwickeln. Er muss leicht aufbewahrt und billig hergestellt werden können.

Es scheint, dass der Pictet'sche Stoff allen diesen Bedingungen entspricht. Er entzündet sich weder auf Schlag, noch durch eine unbedeutende Temperatursteigerung, sondern nur bei einer Temperatur von 800 Graden, die man vermittelt einer elektrischen Leitung erhält. Jede zufällige Entzündung scheint somit ausgeschlossen. Die Materialien zu seiner Herstellung sind durchaus unschädlich. Er hält sich viel besser als Dynamit und zersetzt sich nicht von selbst. Seine Sprengkraft kann graduiert werden, so dass er nach des Erfinders Ansicht sowohl das Pulver als den Dynamit zu ersetzen geeignet ist. Seine Sprengwirkung ist viel höher als die des Dynamits.

Herr Pictet hat nun den Auftrag erhalten, Patronen mit seinem Sprengstoff zu erstellen, die in unserem Infanteriegewehr verwendet werden könnten.

Konkurrenzen.

- Krankenhaus in Änggärden. (Bd. XXI S. 146.) Preisverteilung:
- I. Preis. Merkzeichen: Ein rotes Kreuz von drei Kreisen in Schwarz umgeben. Verf.: W. Manhot, Architekt in Mannheim.
 - II. Preis. Merkzeichen: „93“, Verf.: Emil Hagberg, Architekt in Berlin.
 - III. Preis. Merkwort: „Festinanter confectum“. Verf.: Unbekannt.

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

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studierender

der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht ein junger Architekt zur Ausarbeitung der Pläne einer Villa und nachheriger Uebernahme der Bauleitung. (914)

Gesucht ein Maschineningenieur für die Installationsarbeiten einer Gewerbeausstellung. (915)

Auskunft erteilt

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