

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 3/4 (1884)
Heft: 7

Wettbewerbe

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 18.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Electrische Gründungen. Aus London wird dem „Frk. Journ.“ geschrieben: Fusion, Auflösung oder Schuldencontrahiren lautet die Parole, welche von den electrischen Gesellschaften ausgegeben wird, und viele derselben haben es besonders eilig, diesen Schlagworten die That auf dem Fusse folgen zu lassen. Die Lage so mancher der mit grossen Hoffnungen gegründeten electrischen Unternehmen ist thatsächlich eine verzweifelte, und indem man sich zu verschmelzen oder neue Betriebsfonds zu beschaffen sucht, wenn überhaupt die Auflösung vermieden werden kann, glaubt man im Interesse der unglücklichen Actionäre schon Alles gethan zu haben. In Wirklichkeit verhält sich auch die Sache so, dass die Directoren und Verwaltungsräthe in einer unglücklich leichtfertigen Weise das Geld der Actionäre dadurch verwirrschaftet haben, dass enorme Summen für Patente, oft von sehr zweifelhaftem Werthe, und für unproductive Anlagen verausgabt wurden. Die Swan Co. hat sich mit der Edison Co. fusionirt, die Jablochhoff Co. sucht 20 000 L. Capital aufzutreiben, die Schottische Brush Co. hat die Liquidation beschlossen, und neuerdings wird berichtet, dass die Yorkshire Brush Electric Light and Power Co. in der jüngst abgehaltenen Generalversammlung beschlossen hat, sich mit einer gut situirten Schwestergesellschaft zu vereinigen. Der Verwaltungsrath wurde ermächtigt, bezügliche Unterhandlungen einzuleiten und, falls diese Bemühungen resultatlos sein würden, wird man zur Auflösung schreiten.

Winddruck-Beobachtungen. Aus Altona wird der „Deutschen Bauzeitung“ sub dato 29. Januar geschrieben was folgt:

Während der Sturmperiode der letzten Woche, in welcher in ganz Nord-Europa eine seltene Reihe sehr heftiger Stürme beobachtet wurde, ging in der Nacht vom 23. zum 24. Januar ein sehr tiefes barometrisches Minimum durch Hamburg oder in dessen nächster Nähe vorbei. Die Folge desselben waren Windgeschwindigkeiten von ungewöhnlicher Höhe, nach den „Meteorologischen Mittheilungen der Seewarte“ in der Stunde von drei bis vier Uhr Nachts durchschnittlich 30 m pro Secunde. Unzweifelhaft muss die Windgeschwindigkeit einzelner sehr heftiger Böen erheblich grösser gewesen sein; ich nahm desshalb Veranlassung, den Director der Seewarte, Herrn Geh. Admir.-Rath Dr. Neumayer, zu bitten, im Interesse der technischen Kreise die grössten beobachteten Winddrucke zu veröffentlichen, da ja die allgemein übliche Annahme von 30 m Maximalgeschwindigkeit nicht genügend zu sein scheint. Der Vorsteher der meteorologischen Abtheilung der Seewarte hat in dankenswerthester Weise diese Mittheilung in der heutigen Nummer des „Hamburgischen Correspondenten“ gegeben; der Artikel ist höchst interessant, ich möchte aus demselben für technische Kreise die folgenden Auszüge geben:

In der Nacht vom 23./24. d. M. ist die mittlere stündliche Geschwindigkeit des Windes in Metern pro Secunde beobachtet: Von 12—1 Uhr: 23,7; von 1—2 Uhr: 23,7; von 2—3 Uhr: 28,4; von 3—4 Uhr: 30,4; von 4—5 Uhr: 27,6; von 5—6 Uhr: 29,2; von 6—7 Uhr: 26,8; von 7—8 Uhr: 27,2 m. Dabei überstieg der Winddruck zwischen drei und vier Uhr Morgens häufig 150 kg pro m².

Während des Sturmes in der Nacht vom 22. zum 23. dieses Monats betrug die grösste stündliche Durchschnitts-Geschwindigkeit 27,2 m pro Secunde; dabei wurde vom Winde zeitweise ein Druck ausgeübt, welcher 75 kg pro m² überstieg. — In der Nacht vom 26. zum 27. d. M. war der höchste Durchschnitt nur 24,9 m pro Secunde, dagegen überschritt der Winddruck häufiger 100 kg pro m². Am 26. d. M. Abends meldet Stornoway (Hebriden) 705,8 mm Barometerstand, am 27. Morgens Skudesnaes 706,8 mm; der sachkundige Verfasser schätzt den Barometerstand im Centrum des Wirbels auf nahezu 700 mm. — Derartige Beobachtungen verdienen die grösste Aufmerksamkeit der Techniker wie der Meteorologen.

Die Zahnradbahn Rüdeseim-Niederwald. Ein Berliner Consortium, bestehend aus den Herren Adolph Schwabacher, Emil Treitel, Director M. Strauss, Abel & Comp., M. Neufeld & Comp., hat die Herstellung einer Zahnradbahn von Rüdeseim nach dem National-Denkmal auf dem Niederwald beschlossen. Die Bauarbeiten sind den Unternehmern Soenderop & Comp. in Berlin, welche die Concession dieser Bahn erworben hatten, übertragen. Die technische Beaufsichtigung etc. führt für das Consortium der durch seinen über Zahnradbahnen und deren Anwendung auf dem Harz im Verein für Eisenbahnkunde in Berlin gehaltenen Vortrag bekannte Herzoglich Braunschweigische Bahndirector Schneider zu Blankenburg am Harz. Die Locomotiven, die Wagen und die Zahnstange liefert die Fabrik Esslingen, welche dieses für eine Württembergische Zahnradbahn bereits in Arbeit befindliche Material an die Rüdeseimer Bahn abtritt. Diesem Umstande ist es zu danken, dass der Betrieb dieser Bahn voraussichtlich Ende Mai d. J. stattfinden kann.

Am 9. v. M. war in Esslingen eine Conferenz zwischen den Herren von Kessler, Director der Fabrik Esslingen, Riggenbach, Maschineningenieur in Olten, R. Abt, Ober-Ingenieur in Paris, und Bahndirector Schneider, in welcher die eventuelle Annahme der Abt'schen (dreitheiligen) Zahnstange statt der Riggenbach'schen (leiterförmigen) für die Niederwaldbahn Gegenstand der Verhandlung war. Rückhaltlos erkannte Herr Riggenbach, der Vater der europäischen Zahnradbahnen, die theoretische Richtigkeit der Abt'schen Zahnstange an. Deren Einführung auf dem Niederwalde steht jedoch der Umstand entgegen, dass dieselbe in der kurzen Zeit, die für den Bau vorgesehen ist, nicht hergestellt werden kann, während die des Systems Riggenbach, wie gesagt, bereits fast fertig gestellt ist. [Zeitschrift d. V. d. E. V.]

Musterbuch für Eisenconstruktionen. In Düsseldorf fand im Januar eine vom Vorstande des Vereins deutscher Eisen- und Stahl-Industriellen einberufene Sitzung statt, zu welcher die hervorragenden Firmen der deutschen Eisenindustrie ihre Vertreter gesandt hatten. Gegenstand der Berathung war die Herausgabe eines Musterbuches für Eisenconstruktionen, in welchem nicht nur die üblichen Formen der Walzeisen in ihrer Anwendung behandelt, sondern auch mustergültige Normalconstruktionen für Decken, Dächer, Treppen, Brücken etc. Aufnahme finden sollen, und welches somit ein Handbuch der Eisenconstruktionen für Ingenieure und für Bauhandwerker zu werden verspricht. Die Abfassung desselben, welches in vier Lieferungen erscheinen soll, liegt in den Händen einer von den Theilnehmern der Versammlung gewählten aus Vertretern der betr. Eisenwerke zusammengesetzten technischen Commission. W. H. L.

Klose's Geschwindigkeitsmesser für Locomotiven. «Engineering» veröffentlicht in seiner Nummer vom 1. Februar ds. Js. eine Beschreibung von Klose's Geschwindigkeitsmesser für Locomotiven nach den in unserer Zeitschrift vom 5. und 12. Mai vorigen Jahres enthaltenen detaillirten Angaben und Zeichnungen. Die englische Fachzeitschrift äussert sich über diesen verbesserten Geschwindigkeitsmesser wie folgt: Apparate dieser Construction haben auf denjenigen Linien, auf welchen sie zur Verwendung kamen, sehr zufriedenstellende Ergebnisse geliefert und sind bei den deutschen Eisenbahngesellschaften äusserst geschätzt. Jeder einzelne Theil dieser Geschwindigkeitsmesser kann mit Leichtigkeit geprüft und adjustirt werden. Die Geschwindigkeitscurve auf dem Papierstreifen gibt ein vortreffliches und klares Bild der ganzen Fahrt.

Eisenbahn-Normalzeit in den Vereinigten Staaten von Amerika. Nach jahrelangen Bemühungen ist es endlich gelungen die bei den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten gebräuchlichen verschiedenen Zeiten, deren man 70 und später 50 kannte, zu unificiren und durch vier Normal-Eisenbahnzeiten zu ersetzen. Die erste Normalzeit gilt für die östlich des 75. Meridians von Greenwich gelegenen Bahnen, die zweite gibt die Mittelzeit des 90. Meridians und gilt für alle westlichen in den mittleren Staaten gelegenen Bahnen. Für die noch westlicheren Gebiete sind zwei weitere Normalzeiten, die des 105. und 120. Meridians bestimmt.

Der Verein deutscher Cementfabrikanten hält seine siebente Generalversammlung vom 21. bis 23. Februar in Berlin ab. Unter den zahlreichen Tractanden findet sich auch ein Referat von Herrn Dykerhoff über unsere schweizerischen Normen zur Prüfung hydraulischer Bindemittel.

Gotthardbahn. In dem Processe zwischen der Gotthardbahn-Gesellschaft und der Unternehmung Favre wurden vom Bundesgericht zu Experten ernannt die Herren Baurath Thommen in Wien, Professor Laisle in Stuttgart, Oberingenieur Meyer in Lausanne und Oberingenieur Schlemmer in Paris.

Arth-Rigibahn. Der Verwaltungsrath hat in seiner Sitzung vom 8. Februar d. J. unsern Collegen, Herrn *Ingenieur Wendelstein in Luzern*, zum *Betriebs-Director* des Unternehmens gewählt.

Concurrenzen.

Concurrenz für das Victor Emanuel-Denkmal in Rom. Bei der zweiten Concurrenz um Entwürfe für dieses Denkmal sind die Arbeiten der Herren Sacconi in Rom, Manfredi in Piacenza und Schmitz in Düsseldorf durch Preise von je 10 000 Lire ausgezeichnet worden. Im Fernern wurden jedem der drei preisgekrönten Bewerber je 5000 Lire für die Herstellung der plastischen Modelle gewährt. Nach Vollendung der Modelle wird demjenigen Künstler, der in erste Linie gestellt wird, die Ausführung des Denkmals übertragen.

Redaction: A. WALDNER,
Claridenstrasse 30, Zürich.