

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 13/14 (1889)
Heft: 9

Inhaltsverzeichnis

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: 23.02.2026

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

INHALT: Canalschleusen mit beweglichen Kammern. Von Prof. Karl Pestalozzi. (Fortsetzung.) — Die Berücksichtigung der hin- und hergehenden Massen beim Kurbelmechanismus. — Patent-Liste. — Miscellanea: Aufhauen von gefrorenem Boden. Beobachtungen über den Winddruck. Die Benutzung des Telefons zur Regelung des Ganges

der Uhren. Marzili-Bahn in Bern. Eisenbahnen in Griechenland. Eidg. Polytechnikum. — Concurrenzen: Bezirksschulhaus in Zittau. — Correspondenz. — Vereinsnachrichten. Stellenvermittlung.

Hiezu eine Tafel: Canalschleusen mit beweglichen Kammern. Fontinettes. — Ursprüngliches Project Clark.

Canalschleusen mit beweglichen Kammern.

Von Prof. Karl Pestalozzi.

(Mit einer Tafel.)

(Fortsetzung.)

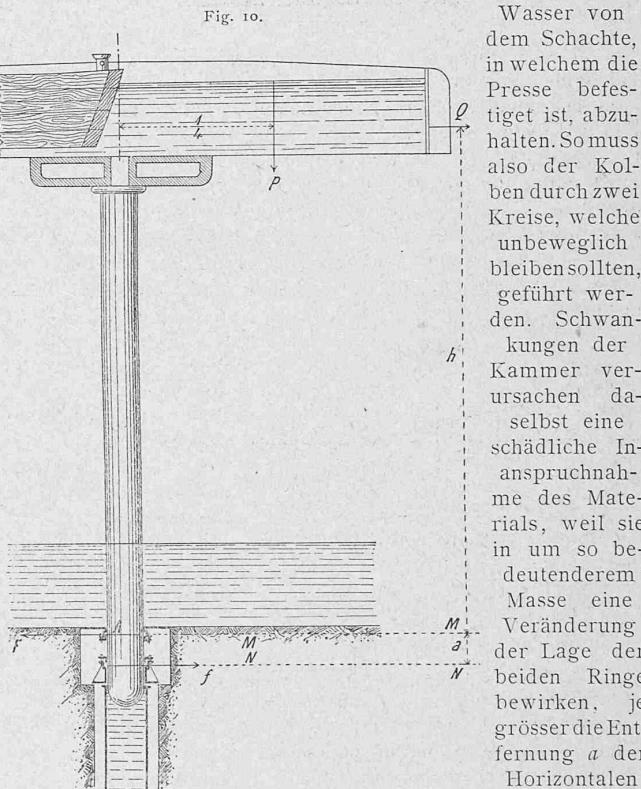
VIII. Verzicht auf die Eintauchung der Kammern in das Unterwasser.

Clark hat seine neuen Projekte demjenigen nachgebildet, welches er früher schon bei Anderton im Ausführung gebracht hatte. Hiebei wurde auf das Eintauchen der beweglichen Kammern in die untere Canalhaltung verzichtet. Diese Anordnung (siehe Taf. II*) Fig. 1), gemäß welcher unten der Anschluss in gleicher Weise bewerkstelligt wird wie oben, ist als eine wesentliche Verbesserung zu betrachten. Bei dem Eintauchen der Kammer in die untere Canalhaltung, wie es in Anderton stattfindet, erscheint allerdings der Umstand, dass, durch einfaches Aufziehen der Falle am Ende der Kammer, zwischen dieser und der Canalhaltung die Verbindung für den Durchgang der Schiffe hergestellt ist, als Erleichterung des Verkehrs. Dieser Vortheil wird aber durch den Gewichtsverlust, welchen das Eintauchen zur Folge hat, aufgehoben, wie aus der Betrachtung des in Anderton eingeführten Betriebes leicht ersichtlich ist. Dort wird das Uebergewicht für die Bewegung der Kammern dadurch zu Wege gebracht, dass man in der sinkenden die normale Wassertiefe beibehält, in der steigenden dagegen den Wasserspiegel um 15 cm senkt. Das genügt für die Ueberwindung der Bewegungshindernisse bis zu der Ankunft der sinkenden Kammer am Unterwasserspiegel. Nun bleiben aber bei beginnender Eintauchung beide Kammern stehn. In diesem Augenblicke sperrt man die Verbindung zwischen den Presszylindern ab. Um hierauf die untere Kammer vollends zu senken, genügt es, das Druckwasser aus ihrem Presszylinder entweichen zu lassen. Die steigende Kammer aber muss man durch Einpressen von Druckwasser in den Zylinder, nahezu der Canaltiefe entsprechend, auf volle Höhe heben. Die hiefür erforderliche Wassermenge wird in einem durch Dampfmaschine bedienten Accumulator bereit gehalten. Diese Nachtheile heben den Zeitgewinn, welchen das Eintauchen der Kammern für Aus- und Einfahrt der Schiffe gewährt, durch anderweitige Verzögerungen im Betriebe wieder auf und dazu kommt ein stärkerer Wasserverbrauch mit bedeutenden Mehrkosten verbunden.

Noch mehr als das spricht für die Trockenhaltung des Raumes, in welchen die Kammern bei ihrer Ankunft unten eintreten, der Umstand, dass in der Schleuse bei Anderton die Presszylinder unter Wasser kommen, während dieselben in den trocken bleibenden Räumen der Schleusen in Frankreich und in Belgien beständig zugänglich sind (vergl. Fig. 1 u. 3 auf Taf. II). Das ist namentlich mit Bezug auf die Dichtung der Presse wichtig. Diese, aus Phosphorbronze hergestellt, muss auf einem schmalen Streifen am oberen Ende des Presszylinders angebracht werden. Im Uebrigen bleibt zwischen Presskolben und Zylinder ein Spielraum. Die auf einen schmalen Streifen beschränkte Berührung gestattet die unvermeidlichen Schwankungen der Kammer ohne Inanspruchnahme des für die Packung verwendeten Materials über die Elasticitätsgrenze hinaus. Man sucht zwar die Schwankungen möglichst durch zweckmäßig angebrachte Führung zu vermeiden; allein einigen Spielraum muss man unter allen Umständen gewähren, so viel, dass der französische Ingenieur Cadart darin glaubt die Ursache des Zylinderbruches in Anderton entdeckt zu haben.

*) Tafel I folgt später.

Fig. 10 stellt die allgemeine Anordnung der Pressen von Anderton dar. Die Dichtung zwischen Kolben und Presszylinder findet sich in der Horizontalen *N* und in der Horizontalen *M* bei *A* hat man eine zweite Packung angebracht, um das Wasser von dem Schachte, in welchem die Presse befestigt ist, abzuhalten. So muss also der Kolben durch zwei Kreise, welche unbeweglich bleiben sollten, geführt werden. Schwankungen der Kammer verursachen da selbst eine schädliche Inanspruchnahme des Materials, weil sie in um so bedeutenderem Masse eine Veränderung der Lage der beiden Ringe bewirken, je grösser die Entfernung *a* der Horizontalen *M* und *N* von



einander ist. Da beim Einfahren des Schiffes bis zur Mitte der Kammer, wie Fig. 10 andeutet, in der andern Hälfte ein Aufstau entsteht, so bildet sich nach dieser Seite ein Uebergewicht *P*. Ausserdem macht sich nach derselben Seite der Wasserdruk *Q* geltend. Diese beiden Kräfte verursachen eine Drehung, welche auf die beiden Packungsringe mit Kräften, die in Fig. 10 mit *F* und *f* bezeichnet sind, einwirken. Wenn *l* die Kammlänge bedeutet, so erhält man, mit Benutzung der in Fig. 10 eingeschriebenen Bezeichnungen, für Bestimmung von *f* folgende Gleichungen:

$$F = f + Q \text{ und } af = b \cdot Q + \frac{l}{4} P \text{ hieraus } f = \frac{h \cdot Q + \frac{l}{4} P}{a}$$

Cadart geht nun von der Voraussetzung aus, bei Einfahren des Schiffes könne der Stau 0,125 m betragen. Die Wassertiefe beträgt 1,52 m. Folglich findet sich am abwärts gerichteten Thor eine Wasserdrukthöhe von $1,52 + 0,125 = 1,645$ m. Ausserdem kommen folgende Masse in Rechnung:

Kammerbreite = 4,57 m. Kammlänge *l* = 22,86 m.

b = 18,30 m, *a* = 0,75 m,

$$\text{hieraus erhält man } P = 1 \text{ t} \times \frac{22,86}{2} \times 4,57 \times 0,125 = 6,53 \text{ t},$$

$$\text{und } Q = 1 \text{ t} \times 4,57 \times \frac{1,645^2}{2} = 6,18 \text{ t},$$

$$\text{hieraus } f = \frac{18,30 \times 6,18 + \frac{22,86}{4} \times 6,53}{0,75} = 200,55 \text{ t}.$$

Uebrigens wird auch dann, wenn man so langsam einfährt, dass kein bemerklicher Aufstau stattfindet, so dass