Geschwindigkeitsmesser für Locomotiven: (Berichtigung)

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 8

PDF erstellt am: **27.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-86094

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

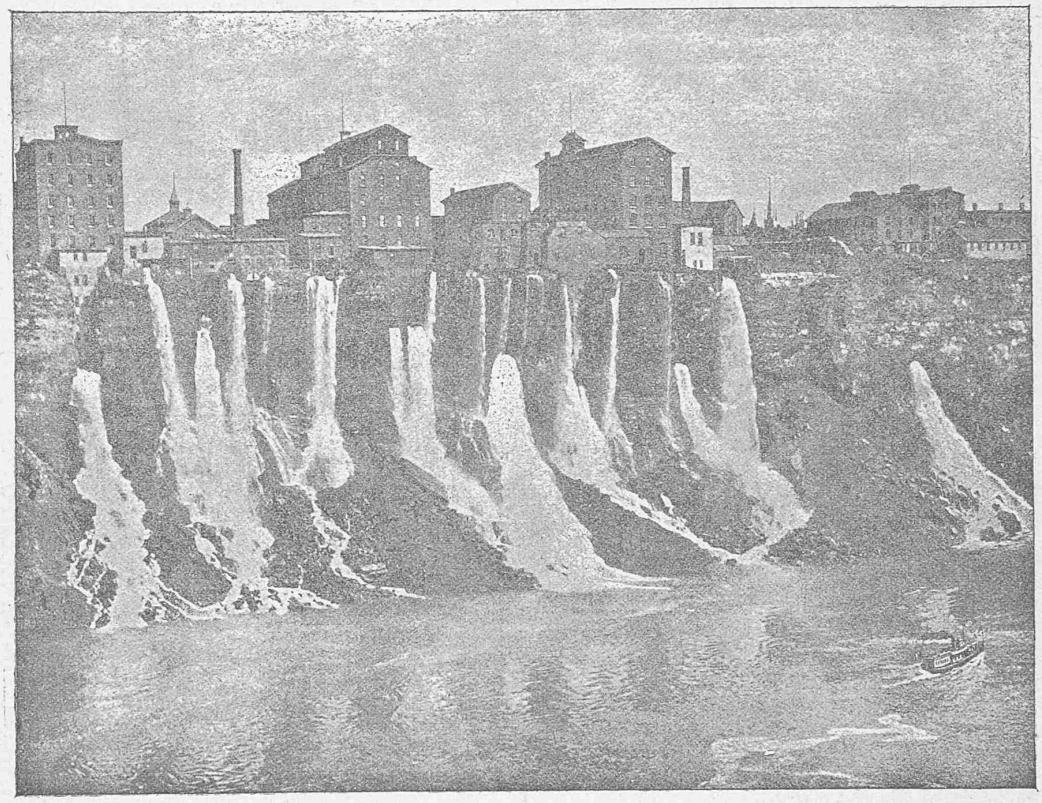
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Für den Verbrauch in der Nähe sind die verschiedenen Combinationen für Transmission und Vertheilung in Betracht zu ziehen, wie sie die verschiedenartigen Industriezweige erfordern; für Buffalo wäre vorläufig eine abzugebende Kraftmenge von 50 000 HP. in Aussicht zu nehmen; im Allgemeinen soll die volle Leistungsfähigkeit des Wasserwerkcanals nach und nach in Gruppen von 10 000—20 000 HP. ausgebeutet werden. Die Gesellschaft beabsichtigt, Electricität für Haus, Strasse und Fabrik zu liefern; Wasser für Kraftabgabe, häuslichen Verbrauch, Feuerlösch- und technische Zwecke; Pressluft für Kraftabgabe, Ventilation, Kältebildung u. s. w. Auch darauf soll Bedacht genommen werden, dass die bestehenden und noch zu bauenden Trambahnlinien ihren Kraftbedarf von der Gesellschaft decken können. Die Gesellschaft will demnach kurz gesagt Kraft, Licht, Luft, Wasser und Kälte in allen den Formen liefern, wie sie eine grosse Industriestadt bedarf.

Ansicht der bestehenden Wasserwerks-Anlagen am Niagara-Fall.



Die Wasserwerksanlage wird auf dem Ufer der Vereinigten Staaten angelegt, wo die Gesellschaft oberhalb der Fälle etwa 56,7 *ha* Land angekauft hat, welches sie auszuleihen gedenkt zum Zweck der Anlage von Fabriken und Mühlen, deren jede auf dem einen oder andern Weg mit der nothwendigen Kraft versorgt würde. — Ursprünglich waren kurze, oberflächliche Zuflusscanäle vorgesehen, ein tief gelegener Hauptabflussstollen und in diesen einmündende Seitenstollen von den Turbinenschächten her. Die Gesellschaft hätte in diesem Fall nur Wasser verkauft, welches vermittelst Zuflusscanälen, Turbinenschächten und Abflusscanälen in Kraft umgesetzt worden wäre, ähnlich wie es die noch zu erwähnende „Hydraulic Canal Company" in kleinerem Umfang thut.

Das zweite Project ist dasjenige der Erzeugung der gesammten Kraft in einer Centralanlage und Vertheilung derselben durch irgend eine der verschiedenen Transmissionsarten an die Abnehmer auf dem der Gesellschaft gehörigen Grund und Boden, wie an solche auf eigenem Boden. In diesem Falle bietet freilich die Weiterleitung und Vertheilung einer so ungeheuren Kraftmenge grosse Schwierigkeiten dar, die aber heutzutage, namentlich bei Zuhülfenahme der Electricität, nicht mehr als unüberwindlich anzusehen sind. Die Centralstelle würde auf das der Gesellschaft gehörende Ufergebiet oberhalb der Fälle zu liegen kommen, wo der Abflussstollen eine Strecke weit dicht unter dem Uferrand hingeführt würde, so dass das Wasser des Flusses sozusagen unmittelbar aus diesem in die Turbinenschächte und hierauf in den unterhalb liegenden Stollen gelangen könnte. Es wird kaum zu leugnen sein, dass diese Art und Weise der Ableitung der Wasserkraft bedeutende Vortheile gewähren wird, und es ist denn auch dieses System zur Ausführung vorgeschlagen und durch die Concurrirenden näher studirt worden. (Schluss folgt).

Geschwindigkeitsmesser für Locomotiven.

(Berichtigung.)

Der in Nr. 4 und 5 der „Schweiz. Bauzeitung" erschienene, mit G. M. unterzeichnete Aufsatz über den Geschwindigkeitsmesser von Dr. Hipp in Neuenburg enthält in Bezug auf die Verwendung dieses Apparates auf der Jura-Simplon-Bahn verschiedene Angaben, welche zu irrigen Schlüssen Anlass geben und desshalb der Richtigstellung bedürfen.

Die thatsächlichen Verhältnisse sind folgende:

Die seit 1. Januar 1890 mit Sitz in Bern bestehende Jura-Simplon-Bahngesellschaft hat keine Hipp'schen Geschwindigkeitsmesser bezogen; die vorhandenen 30 Apparate sind von der frühern Verwaltung der Westbahn (S.-O.-S.) beschafft worden. Anderseits hatte die damalige Jura-Bern-Luzern-Bahn nach Abschluss ihrer Versuche die Einführung des registrirenden Locomotiv-Geschwindigkeitsmessers System Hausshälter (beschrieben im Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens, Jahrgang 1887, Heft 2) beschlossen und auf den Zeitpunkt der Fusion bereits 60 Locomotiven damit ausgerüstet. Seither wurde die Einrichtung an sämmtlichen Locomotiven der frühern J. B. L. (mit Ausschluss der Rangirlocomotiven) durchgeführt und der nämliche Controlapparat für alle neubestellten Locomotiven vorgeschrieben.

Auf den jetzigen Zeitpunkt hat die J.-S.-Bahn in Verwendung, bezw. in Bestellung:

111	Apparate	nach	System	Hausshälter,
30	„	„	„	Hipp,
5	„	„	„	Klose,
146	Stück.			

Die Darstellung, dass auf der J.-S.-Bahn nach Abschluss der Versuchsperiode der Hipp'sche Geschwindigkeitsmesser zur Einführung gelangt sei, ist demnach nicht zutreffend.

Der Hausshälter'sche Apparat hat infolge seiner mehrfachen Vorzüge auch auf andern Bahnen rasch Eingang gefunden. Von den schweizerischen Bahnen sind bis heute beschafft worden:

Jura-Simplon	111 Stück
Centralbahn	54 „
Gotthardbahn	8 „
Tössthalbahn	6 „
Emmenthalbahn	5 „
Landquart-Davos	5 „
Visp-Zermatt	4 „
Süd-Ost-Bahn	4 „
Berner-Oberland-Bahnen	4 „
Frauenfeld-Wyl	4 „
Langenthal-Huttwil	2 „
Total	207 Stück.

Der Apparat wird gegenwärtig in grosser Zahl auf ausländischen Bahnen erprobt. Auf den österreichischen Staatsbahnen, welche in letzter Zeit über 200 Stück bestellten, wird er nunmehr definitiv eingeführt. Diese weite Verbreitung innert eines Zeitraums von drei Jahren darf als ein durchschlagender Erfolg bezeichnet werden.

Der Erfinder ist Herr Hugo Hausshälter, Depotchef der kgl. sächsischen Staatsbahn in Dresden; die Fabrication für die Schweiz hat die Telegraphenwerkstätte von Dr. G. Hasler in Bern vertraglich übernommen.

Ich beschränke mich auf die vorstehende Richtigstellung der Thatsachen und lasse die Einzelheiten der Construction und die Vor- und Nachtheile der verschiedenen Systeme vorläufig unerörtert.

Bern, 10. Febr. 1891. *R. Weyermann,* Oberingenieur.

Nekrologie.

† **Alexander Kaiser.** Le 22 Janvier dernier est décédé à Berlin, à l'âge de 44 ans, Mr. Alexandre Kaiser, Ingénieur mécanicien, de Fribourg (Suisse).

Alexander Kaiser a fréquenté de 1865 à 1869 la division des mécaniciens de l'Ecole polytechnique de Zurich.

Il fit ses premières études au Collège de Fribourg.

Il faisait partie de la Société des G. e. P. Dès sa sortie de l'Ecole polytechnique, il s'adonna aux inventions et comme preuve de sa grande activité dans cette partie, il ne prit pas moins d'une trentaine de brevets. Ses études et ses recherches portaient principalement sur les compteurs. Il en a inventé différents systèmes et pour divers usages: pour le grain, l'eau, le gaz, etc.

Il s'occupa aussi de la montre sans aiguilles qu'il perfectionna en y introduisant un nouvel échappement plus simple et avantageux pour les rhabilleurs.

Comme tous ceux qui se livrent à ce genre de travaux et comme d'ailleurs la plupart des artistes, Alex. Kaiser a eu des débuts pénibles et laborieux et bien des mécomptes et des déboires à essuyer. Mais grâce à son intelligence, à son énergie, à son activité, il a surmonté tous les obstacles qui se trouvaient sur son chemin. Et lorsque la mort est venue d'une manière inattendue le frapper, il était en train de se créer une belle position.

Alex. Kaiser était d'un commerce agréable, généreux et surtout modeste; comme tous les vrais savants, jamais il ne faisait étalage de ses talents et de ses belles découvertes.

La mort de notre ami Kaiser est une grande perte pour la science mécanique. Jeune encore, très-bien doué, actif, persévérant et expérimenté, il lui aurait sans aucun doute encore rendu de précieux services et l'aurait enrichi de bien d'autres découvertes utiles, qui peut-être ne verront jamais le jour! *G.*

† **Hans Wolff.** Nach kurzer Krankheit ist am 15. dies in Winterthur Hans Wolff, Professor der Chemie am Technikum zu Winterthur, Mitglied der G. e. P. im Alter von 38 Jahren gestorben. Eine von Freundeshand geschriebene nekrologische Notiz über den Verstorbenen hoffen wir in nächster Nummer zu veröffentlichen.

† **Theophil von Hansen.** Am 17. dies Abends starb in Wien der hervorragende Architekt und bedeutendste Vertreter des antiken Baustils in Oesterreich und Deutschland: Oberbaurath Th. von Hansen, geboren 1813 zu Copenhagen.

Concurrenzen.

Nutzbarmachung der Wasserkräfte des Niagara. Die Firma Faesch & Piccard in Genf sendet uns eine Reclamation bezüglich der in letzter Nummer erschienenen Veröffentlichung des Ergebnisses obgenannter Preisbewerbung. Wir haben, wie wir es bei allen Preisertheilungen zu thun pflegen und wie dies bis anhin noch von keiner Seite beanstandet worden ist, zuerst die I., dann die II., dann die III. Preise der Reihe nach genannt. Ferner haben wir, *in Uebereinstimmung mit dem Concurrenz-Programm*, zuerst von der Kraftgewinnung, dann von der Uebertragung und endlich von der combinirten Aufgabe gesprochen; denn es erschien uns logisch, zuerst die Elemente zu nennen, aus welchen die Zusammensetzung entstanden ist, anstatt mit der Letzteren zu beginnen. Nach Ansicht der obgenannten Firma hätten als Hauptrubriken zuerst aufgeführt werden sollen: Die combinirte Aufgabe, dann die Kraftgewinnung, endlich die Kraftübertragung bezw. -Vertheilung und innert diesen Hauptrubriken wären sodann die Preise nach ihrer Reihenfolge einzutragen gewesen. In Folge dieser Anordnung wären die Firmen: Faesch & Piccard und Cuénod Sautter & Co. in Genf mit ihrem II. Preis an der Spitze der Liste erschienen, dann alle mit dem III. Preis für die combinirte Aufgabe bedachten Firmen, endlich die mit dem I. Preis für die Kraftgewinnung ausgezeichnete Firma Escher Wyss & Co. und am Schluss der Liste die HH. Ganz & Co. und Prof. Lupton und J. Sturgeon, welche den II Preis für die Kraftgewinnung erhielten. Die Ansicht der Herren Faesch & Piccard wird dadurch unterstützt, dass in der That die officielle Preisliste in dieser Anordnung herausgekommen ist.

Neues Spital in Locle. Dem uns gütigst zugestellten Programm für diese bereits in Nr. 5 erwähnte Concurrenz-Ausschreibung entnehmen wir nachfolgende Einzelheiten. Termin: 30. April. Bausumme: 150000 Fr. einschliesslich der Planie und der nothwendigen Stützmauern. Dem aus den HH. *Louis Perrier*, Architekt in Neuenburg, *Sylvius Pittet*, Architekt in Chaux-de-Fonds, Cantonsbaumeister *August Ribaux*, *Dr. Nicolas*, Arzt in Neuenburg und Director *Rau* in St. Loup bestehenden Preisgericht sind 3000 bis 4000 Fr. zur Verfügung gestellt zur Vertheilung an die Verfasser der vier besten Entwürfe. Die Mitglieder des Preisgerichtes haben das Programm gutgeheissen und die Erklärung abgegeben, dass sie auf jede directe oder indirecte Betheiligung an diesem Wettbewerb Verzicht leisten. Sämmtliche eingesandten Entwürfe werden nach dem preisgerichtlichen Entscheid acht Tage lang öffentlich ausgestellt. Verlangt werden: Sämmtliche Grundrisse im Masstab von 1:200, zwei Façaden und die zum Verständniss der Entwürfe erforderlichen Schnitte im Masstab von 1:100. — Das Urtheil des Preisgerichtes soll in der „Schweizerischen Bauzeitung" veröffentlicht werden. Die prämiirten Entwürfe gehen in das Eigenthum der Spitalverwaltung über, die sich hinsichtlich der Ausführung des Baues alle Rechte vorbehält. Das Spital soll Raum bieten für 16 weibliche und 24 männliche Kranke, ausserdem ist noch ein Kinderzimmer vorzusehn. In dem aus Untergeschoss, Erdgeschoss und erstem Stock bestehenden Hauptbau sollen 6 bis 7 Zimmer zu vier bis fünf Betten und 4 bis 5 Privatzimmer zu je einem bis zwei Betten, ferner Operationszimmer und ein Zimmer für Delirirende, endlich ein Speisesaal, Räume für den Arzt, die Apotheke, die Verwaltung, das Wärterpersonal, zwei Badzimmer, sowie die nöthigen Vorraths- Küchen- und Keller-Räume, Aufzüge und Aborte Platz finden. In einen Nebenbau ist die Todten- und Leichenschau-Kammer, die Waschküche und der Tröckne-Raum unterzubringen. Die Krankenzimmer sollen eine lichte Höhe von 3,5 *m* und 8 bis 9 m^2 Bodenfläche pro Bett erhalten. Hinsichtlich der Wasserversorgung, der Heizung und Ventilation, sowie aller weiteren Einzelheiten verweisen wir auf das Programm, das bei dem Präsidenten des Comités: Herrn A. Perrenoud-Jurgensen in Locle kostenfrei bezogen werden kann.

Wir empfehlen diese Concurrenz, welche bis an die etwas knappbemessene Ausstellungsdauer unseren Grundsätzen vollkommen entspricht, zu zahlreicher Betheiligung.