

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 29/30 (1897)  
**Heft:** 6

## **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:** 04.04.2026

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

petite ville de Romont resplendissait de l'éclat des lampes électriques alimentées par les dynamos de Montbovon éloignées de 32 km.

Les installations de première période actuellement en activité se composent de trois dynamos de 300 chevaux chacune accouplées directement à trois turbines de même force dont une de réserve. Les turbines sont construites pour une chute variable de 10 mètres en basses eaux et de 6 mètres en hautes eaux; la vitesse est de 130 tours par minute. Deux petites turbines de 25 chevaux chacune sont attelées directement à des dynamos excitatrices qui fournissent aussi le courant nécessaire pour l'éclairage de l'usine même.

Les dynamos de 300 chevaux engendrent du courant alternatif monophasé à 4000 volts, transformé en courant à 15000 volts pour les localités les plus éloignées de l'usine génératrice. Aux centres d'utilisation le courant à haute tension est transformé en courant à basse tension ne présentant aucun danger.

L'installation entière a fonctionné dès la mise en marche, sans aucun accroc et à l'entière satisfaction des intéressés. Toutes les machines, turbines et dynamos ont été exécutées par la Société anonyme ci-devant J. J. Rieter & Cie. à Winterthur.

— 9 —  
**Die Katastrophe von Bouzey.\*)** Die vom Gerichtshof in Epinal eingeleitete Untersuchung betreffend den Dammbruch in Bouzey, durch welchen am 27. April 1895 86 Personen das Leben einbüssten, ist nunmehr zum Abschluss gelangt. Auf Grund der Untersuchungsergebnisse der Experten-Kommission (bestehend aus den HH. Brüll, Fleury und Langlois von Paris) sind der zur Zeit der Katastrophe amtierende Oberingenieur der Vogesen *Denys* und die Ingenieure *Hausser*, *Holtz* und *Henry*, die zwei letzteren Generalinspektoren der Brücken und Wege, unter der Anklage fahrlässiger Tötung in Haft genommen worden. Die Experten haben in ihrem Bericht als Ursachen des Dammbruchs die Erhöhung des Wasserquantums im Reservoir auf 7 Millionen  $m^3$ , d. h. bis zur Maximalkote bezeichnet, während ein weit geringeres Quantum, wie die Erfahrung gelehrt, zur Speisung des Kanals genügt hätte, umso mehr, als die im Jahre 1884 in der Staumauer eingetretenen Deformationen zur Vorsicht mahnen mussten. Der Fall kommt am 2. April vor dem Gericht in Epinal zur Verhandlung.

**Roesky's Röhrenwalzverfahren** bildet ein Gegenstück zum Mannesmann-Prozesse. Statt dass wie bei Mannesmann die geschränkt liegenden Walzen durch die Walzenzugs-Maschine gedreht werden, geschieht dies hier mittelst eines Dornes, über welchen das zukünftige Rohr ausgewalzt wird. Es wird nämlich nach Roesky's Verfahren vorerst, ähnlich wie es bei der gangbaren Fabrikation von Tyres geschieht, der zu walzende Hohlkörper über einem Dorn ausgeschmiedet, bis er die für das Walzen brauchbaren Abmessungen besitzt. Wird dann das Werkstück auf den Dorn geschoben, zwischen die geschränkt liegenden und das Walzgut an den Dorn drückenden Walzen gebracht und der Dorn in Umdrehung versetzt, so wird ganz analog wie bei Mannesmann das Material des Rohres längs dem Dorn in schraubenförmigen Windungen verschoben. Daraus erhellt, dass das Material ähnlich wie beim Mannesmannverfahren beansprucht und eine dementsprechend gleichartige Qualität der Rohre erzeugt wird.

**Ausgrabung antiker Kessel in Pompeji.** In der «American Society of Mechanical Engineers» berichtete kürzlich *W. T. Bonner* über alte Kessel, die gelegentlich der Ausgrabungen in Pompeji zu Tage gefördert wurden. Einer der interessantesten dieser Kessel besteht nach der «Ztschr. des Vereins deutscher Ingenieure» aus einem cylindrischen Gefäss aus Bronze, dessen Wandung etwas über 1 mm stark ist. In den Boden ist ein zweiter Cylinder eingesetzt, der in eine Halbkugelschale endet und den Feuerraum bildet. Als Roststäbe dienen Röhren, die aus Bronzeblech hergestellt und in die Wandung des innern Cylinders eingesetzt sind. Wenn auch selbstverständlich dieser Kessel nur zur Erhitzung von Wasser gedient hat, so zeigt er doch, dass der Konstruktionsgedanke der Wasserröhrenkessel sowohl wie der wassergekühlten Röhrenroste bis in die Zeit der römischen Kultur zurückführt.

**Das Wandern der Schienen.** Auf der Eisenbahn Paris-Lyon-Méditerranée werden zum Zwecke der Verhütung des Wanderns der auf hölzernen Querschwellen liegenden Breitfusschienen die Winkellaschen mittelst Schwellenschrauben mit beiden Stosschwellen verbunden und überdies über einzelnen Mittelschwellen je zwei Winkelstücke von 150 mm Länge einerseits mit dem Schienenstege und andererseits mit der bezüglichen Schwelle verschraubt; daneben werden auch noch an einer Seite aufgebogene, einzelne Unterlagsplatten mit dem Schienenstege verschraubt. Die auf zahlreiche Versuche gegründete Erfahrung hat gelehrt, dass es notwendig ist, unter der Voraussetzung widerstandsfähiger Bettung die

Schiene bei einer Länge von 6 bis 8 m mit zwei, bei einer Länge von 12 m mit vier Schwellen fest zu verbinden.

**Fussböden aus Papier** kommen in den Vereinigten Staaten neuerdings immer mehr in Aufnahme. Als Hauptvorteil derselben wird das Fehlen der Fugen geschätzt, in denen bei gewöhnlichen Holzfußböden sich bekanntlich leicht Ungeziefer, Staub und Krankheitserreger ansammeln. Die Papierfußböden sind schlechte Wärmeleiter, dämpfen den Schall erheblich und trotz ihrer Härte sind sie beim Betreten für den Fuss angenehm, ähnlich wie Linoleum. Der Preis stellt sich wesentlich geringer als bei Fussböden aus hartem Holz. Die Papiermasse wird pulverförmig mit einem als Bindemittel dienenden, geringen Cementzusatz versandt. Zu einem steifen Brei angerührt, wird die Masse auf dem Boden ausgebreitet, mittelst Walzen angepresst und nach erfolgter Trocknung in Eichen-, Nussbaum- oder Mahagoni-Farbe gestrichen.

**Marmorartiger Kunststein** wird nach einem J. Alfons Balduin Gran in Aalborg (Dänemark) patentierten Verfahren dadurch erzeugt, dass man 300 T. Gips, 180 T. Kieselsäure (Quarz), 70 T. Feldspath und 25 T. Borsäure zunächst mit Wasser anrührt, dann unter Zusatz gefärbter Silikate zu einem Teige formt, hierauf vortrocknet und schliesslich sorgfältig ausglüht. Die Gebilde sollen für Wasser undurchlässig sein und eine sehr grosse Widerstandsfähigkeit gegen die Einflüsse der Witterung besitzen. Der Kunststein sei zu Gusszwecken geeignet, zeige grosse Farbenfrische bei bedeutender Härte und glasartiger Oberfläche.

**Die erste elektrische Strassenbahn in Wien,** die 9,4 km lange sogenannte Transversallinie der Wiener Tramway-Gesellschaft ist am 27. Januar eröffnet worden. Die von der Vortgartenstrasse im Prater ausgehende und beim Raimund-Theater in der Wallgasse endende Bahn wurde von der Union-Elektricitäts-Gesellschaft nach dem Thomson-Houston-System mit oberirdischer Stromzuführung eingerichtet.

**Wasserversorgung in London.** Die Gesamtabgabe sämtlicher acht Wasserwerksgesellschaften Londons hat i. J. 1895 nach einer im «Gesundheitsingenieur» veröffentlichten Statistik 351 514 950  $m^3$ , d. i. durchschnittlich täglich 963 055  $m^3$ , betragen.

## Konkurrenzen.

**Hochschule für die bildenden Künste und Hochschule für Musik in Berlin.** (Bd. XXVII S. 168.) Es sind 32 Entwürfe eingegangen. Je einen ersten Preis (8000 M.) erhielten die kgl. Bauräte *Kayser* und *Grossheim*, Reg.-Bmstr. *Hartung* in Berlin; je einen zweiten Preis (5000 M.) Geh. Brt. *Eggert*, kgl. Baurat *Schwechten* in Berlin; je einen dritten Preis (3000 M.) Prof. *Skjöld Neckelmann* in Stuttgart, Baumeister *Schulz & Schlichting* in Berlin, kgl. Baurat *Theodor Unger* gemeinsam mit den Arch. *Heubach* und *Theodor Schlieben* in Hannover.

## Preis Ausschreiben.

**Verfahren und Vorrichtungen zur Messung der eine Rohrleitung durchströmenden Dampfmenge.** Preis Ausschreiben des «Vereins zur Förderung des Gewerbefleisses» in Berlin. Termin: 15. November 1897. Preise: 4000, 3000 Mk. Verlangt wird eine schriftliche Abhandlung, welche die zur Zeit in Deutschland und andern Ländern, namentlich in Amerika angewendeten Verfahren und Vorrichtungen unter Darlegung der damit gemachten Versuche einlässlich erörtert. Soweit es das Verständnis erfordert, sind der Arbeit Zeichnungen oder auch Modelle beizufügen.

## Nekrologie.

† **Friedrich von Martini.** Nach langer, schwerer Krankheit ist am 29. Januar im 64. Lebensjahre Maschineningenieur Fr. von Martini, Chef der Maschinenfabrik Martini & Cie. in Frauenfeld, gestorben. Gebürtig aus Temesvar (Ungarn) kam Herr von Martini Ende der fünfziger Jahre in die Schweiz, zuerst zu Gebrüder Sulzer in Winterthur und nachher nach Frauenfeld, wo er eine mechanische Werkstatt gründete, die sich rasch zu einem bedeutenden und angesehenen Geschäft entwickelte. Einen europäischen Ruf verschaffte sich v. Martini durch das nach ihm genannte Präzisionsgewehr im Jahre 1867, das später unter dem Namen Martini-Henry-Gewehr in der englischen Armee eingeführt wurde. In der Martini'schen Werkstätte werden vornehmlich Gas-, Petroleum- und Ligroin-Motoren, Kohlensäure-, Kühlmaschinen, Stick- und Drahtmaschinen gebaut. Martini war ein tüchtiger und sorgfältiger Leiter seines Geschäftes, der sich auch das Wohl seiner Arbeiter stets angelegen sein liess.

\*) Vgl. Bd. XXV S. 132, 139; Bd. XXVI S. 153.