

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 35/36 (1900)
Heft: 21

Sonstiges

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

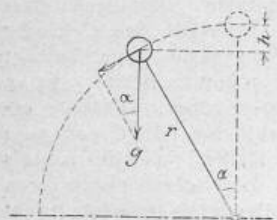
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media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

Download PDF: 15.01.2026

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

Miscellanea.

Umlegen eines Dampfkamins. Die Erklärung des In-sich-selbst-Zusammenfallens eines umgeworfenen Hochkamins, die auf Seite 199 der letzten Nummer gegeben wird, ist durchaus richtig, wie nachstehende kleine Rechnung beweist. — Fällt das nebenstehend skizzierte Pendel aus der vertikalen Stellung um, so erfolgt die Bewegung unter dem Einfluss einer Beschleunigung



$$\dot{p} = \frac{dv}{dt} = g \sin \alpha$$

$$\text{woraus } dt = \frac{dv}{g \sin \alpha}$$

Die Geschwindigkeit in einer gewissen Stellung ist

$$v = \sqrt{2gh}, \text{ worin } h = r(1 - \cos \alpha).$$

Daraus findet sich

$$dv = \frac{1}{2} \frac{r \sin \alpha \cdot d\alpha}{\sqrt{2gr(1 - \cos \alpha)}}$$

Setzt man diesen Wert in den Ausdruck für dt , so wird

$$dt = \sqrt{\frac{r}{g}} \cdot \frac{d\alpha}{\sqrt{1 - \cos \alpha}}$$

Man braucht die Integration nicht auszuführen, um zu erkennen, dass die Fallzeit mit der Quadratwurzel aus dem Radius wächst. Beim umfallenden Kamin haben also die näher am Sockel liegenden Teile das Bestreben, unter den darüber stehenden Teilen wegzueilen, und wenn sie nicht durch den Zusammenhang des Mauerwerkes daran gehindert werden, so verlieren die oberen Teile ihre Stütze und müssen in sich selbst zusammenfallen.

Zürich, den 18. November 1900.

Prof. R. Escher.

Das Modell einer Schiffseisenbahn. In einem Bericht des «Centralbl. der Bauverwaltung» über den Wasserbau an der Pariser Weltausstellung wird auch ein dort von H. Labat in Bordeaux vorgeführtes Modell einer Schiffseisenbahn erwähnt. Das quer zur Bewegungsrichtung liegende Schiff ruht auf einer eisernen Plattform, die mit untergelegten Schienen über festgelagerte, in Ketten mit einander verbundene Rollen läuft. Es bestehen vier Ausführungen für Schiffe bis zu 3000 t Tragfähigkeit nach dieser Anordnung, die dem Erfinder patentiert ist. Eine französische Gesellschaft für Schiffseisenbahnen zeigte das Modell eines auf Geleisen laufenden Troges, die Achse gleichfalls senkrecht zur Bewegungsrichtung, und eine Reihe von Entwürfen für Wasserstrassen unter Anwendung dieser Vorrichtung in aller Herren Länder, darunter auch «Paris-Seebahnen», eine im ganzen 150 km lange Strecke, für welche die Baukosten auf 130 Millionen Fr. und der Gesamtertrag bei einem Verkehr von 10 Millionen t zu je 3,00 Fr. = 30 Millionen Fr., der Reinertrag zu 18,75 Millionen d. i. auf 14,5% des Baukapitals veranschlagt werden.

Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen. Von der Vorsteherchaft der Gesellschaft ehemaliger Polytechniker, des schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins und des Vereins der schweizerischen Maschinen-Industriellen wurden Einladungen zu einer Versammlung erlassen, die nächsten Sonntag den 25. November, nachmittags 2 1/4 Uhr im Zunfthaus zur Meise in Zürich stattfinden soll. Zweck der Versammlung ist die Besprechung der Organisation der Generaldirektion unserer Bundesbahnen. Die Einladung trägt die Unterschriften der HH. Sulzer-

Steiner, Stadtbaumeister A. Geiser, Direktor O. Sand, Ing. A. Jegher, Prof. W. Ritter und Ing. H. Paur.

Obschon, nach dem bisher Vorgefallenen, fast jede Hoffnung ausgeschlossen ist, dass die wohlmeinenden Räte berufener Fachmänner in Bern Verständnis und Beachtung finden, so wird ein allgemeiner, freier Meinungsaustausch immerhin die Bedeutung haben, dass man der schweizerischen Technikerschaft später nicht vorwerfen kann, sie hätte nicht rechtzeitig vor unzulänglichen Massnahmen gewarnt.

Den Bedarf an Elektrizität für die panamerikanische Ausstellung in Buffalo 1901 wird eine bedeutende Erweiterung der Niagara-Kraftcentrale decken, welche gegenwärtig zehn Generatoren von je 5000 P. S. im Betriebe hat. Zur Versorgung der Ausstellungsgebäude mit Kraft und Licht sollen nach «l'Electricien» elf neue hydroelektrische Maschinengruppen von je 5000 P. S., d. h. 55000 P. S., in Anspruch genommen werden, sodass mit den noch disponiblen 30000 P. S. die respektable Krafterleistung von 85000 P. S. zur Verfügung stehen wird. Der neue, 152 m lange Turbinenschacht wird mit dem alten durch einen Tunnel in einer Tiefe von 30 m verbunden. Im Elektrizitätspalast der Ausstellung selbst sollen 19 Transformatoren die primäre Stromspannung von 10000 Volt auf 2000 Volt reduzieren und eine Anzahl anderer an verschiedenen Stellen zerstreuter Transformatoren diese letztere Spannung auf 104 Volt für die Beleuchtung und motorische Zwecke herabsetzen. Für Beleuchtungseffekte wird man Lampen von 4, 8 und 16 Kerzen verwenden, die ausschliesslich mit Wechselstrom bei einer Frequenz von 25 gespeist werden, wie ihn das Niagarawerk erzeugt.

Schweizerischer Asphalt für die Pflasterung der Stadt Mexico. Die Stadtverwaltung von Mexico, welche bereits in den letzten Jahren ausgedehnte städtische Arbeiten zur Modernisierung der Stadt vornehmen liess, hat mit der «Neuchâtel Asphalt Comp.» einen Vertrag abgeschlossen, demzufolge das bekannte Material aus den Asphalt-Bergwerken im Val-de-Travers für die Pflasterung Mexicos in bedeutendem Umfange Verwendung finden wird. Es sollen 60 Strassen mit einem Ausmasse von 100000 m² sofort asphaltiert werden.

Theorie und Praxis. Theorie: Art. 23 des schweizerischen Eisenbahn-Verstaatlichungsgesetzes lautet: Die Generaldirektion besteht aus fünf bis sieben Mitgliedern. Sie wird auf unverbindlichen Vorschlag des Verwaltungsrates vom Bundesrat ernannt. Praxis: Der Bundesrat macht einen Vorschlag von fünf Mitgliedern, und der Verwaltungsrat ist gehalten, diesen Vorschlag zu genehmigen. Man fragt: Zu was ist Art. 23 und zu was der Verwaltungsrat da?

Elektrischer Betrieb Rom-Neapel. Die italienische Mittelmeerbahn projektiert eine neue Linie Rom-Neapel mit elektrischem Betrieb und hat der Regierung die bezüglichen Pläne eingereicht. Die Fahrtdauer zwischen beiden Städten soll von fünf auf drei Stunden abgekürzt werden.

Konkurrenzen.

Entwurfsskizzen zu einem Oberlandesgerichts-Gebäude in Colmar. (Bd. XXXV, S. 59.) Von 85 eingereichten Entwürfen erhielten je einen I. Preis (2000 M.) Kuder & Müller in Strassburg i. E. und P. Bonatz in München; einen II. Preis (1200 M.) R. Ziegler in Breslau, einen III. Preis (800 M.) A. Stahl in Heilbronn.

Redaktion: A. WALDNER
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Stelle	Ort	Gegenstand
26. Novemb. 28. »	Strassen- und Baudepartement E. Baumgart, Architekt	Frauenfeld Bern, Waisenhausplatz 21	Korrektionsarbeiten an der Thur für das Baujahr 1900/1901. Erd-, Maurer- und Cementarbeiten, sowie die Eisenkonstruktion (genietete Säulen, Gitterträger, Pfetten, Oblicht-Glasdächer etc.) für die Erweiterung des Depots Mattenhof-Sulgenbach und das neu zu erstellende Depot im Burgernziel der Stadt. Strassenbahnen.
30. » 30. » 30. »	Jos. Stürkle, Gemeindeammann Wenger, Architekt Keller, Präsident	Abtwil (St. Gallen) Liestal (Basell.) Volken (Zürich)	Erstellung des Steges über die Sitter bei der sog. Hättern. Maler- und Schlosserarbeiten zum Schulhaus Oberdorf. Lieferung und Legung von 106 l. m Cementröhren von 20 cm Lichtweite und Erstellung der notwendigen Cementschächte.
1. Dezember 3. »	Bühler, Verwalter Bureau des Oberingenieurs	Zurzach (Aargau) Basel, Leonhardsgraben 36	Erstellung eines Scheibenstandes mit 10 Scheiben für die Schützengesellschaft Zurzach. Erd-, Maurer-, Steinhauer-, Zimmer- etc. -Arbeiten für zwei Lokomotivremisen, zwei Wassertürme und eine Lokomotivschiebebühne des Depots an der Nauenstrasse der Schweiz. Centralbahn in Basel.
10. »	Fl. Acker	Basel, Klybeckstr. 60	Gips- (Stuccatur), Schreiner- und Schlosserarbeiten zum Bau der römisch-katholischen Kirche im Horburgquartier, Basel.